



**BUPATI FLORES TIMUR  
PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR**

**PERATURAN DAERAH KABUPATEN FLORES TIMUR  
NOMOR 3 TAHUN 2018**

**TENTANG**

**TATARAN TRANSPORTASI LOKAL  
KABUPATEN FLORES TIMUR TAHUN 2018-2038**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**BUPATI FLORES TIMUR,**

- Menimbang :**
- a. bahwa transportasi sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik, pertahanan dan keamanan mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan pembangunan daerah dalam usaha mencapai tujuan nasional;
  - b. bahwa dalam rangka mewujudkan sistem transportasi lokal yang terpadu, efektif dan efisien maka perlu adanya pengaturan mengenai tataran transportasi lokal;
  - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Flores Timur Tahun 2018-2038;

- Mengingat :**
1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
  2. Undang-Undang Nomor 69 Tahun 1958 tentang Pembentukan Daerah-Daerah Tingkat II Dalam Wilayah Daerah-daerah Tingkat I Bali, Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1958 Nomor 115, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1649);
  3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587), sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM.49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas);

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KABUPATEN FLORES TIMUR

dan

BUPATI FLORES TIMUR

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN DAERAH TENTANG TATARAN TRANSPORTASI LOKAL KABUPATEN FLORES TIMUR TAHUN 2018-2038.

## BAB I KETENTUAN UMUM

### Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Kabupaten Flores Timur.
2. Bupati adalah Bupati Flores Timur.
3. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Daerah Kabupaten Flores Timur.
4. Dinas adalah Dinas yang menangani urusan pemerintahan di bidang perhubungan.
5. Pelayanan Transportasi adalah jasa yang dihasilkan oleh penyedia jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi.
6. Jaringan Pelayanan Transportasi adalah susunan rute-rute pelayanan transportasi yang membentuk satu kesatuan hubungan.
7. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
8. Ruang Kegiatan adalah berupa kawasan pemukiman, industri, pertambangan, pertanian, kehutanan, perkantoran, perdagangan, pariwisata dan tempat lain yang berfungsi sebagai kawasan tertentu.
9. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda yang berupa Terminal, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
10. Ruang Lalu Lintas adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.
11. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kabel.
12. Jaringan Jalan adalah satu kesatuan jaringan yang terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarkis.

13. Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.
14. Tataran Transportasi Lokal yang selanjutnya disebut Tatralok adalah tataran transportasi yang terorganisir secara kesisteman yang terdiri dari transportasi jalan, 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 kota sebaliknya.
15. Transportasi Antarmoda adalah transportasi penumpang dan/atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkesinambungan.
16. Transportasi Multimoda adalah transportasi barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda transportasi yang berbeda atas dasar suatu kontrak yang menggunakan dokumen transportasi antarmoda dari suatu tempat barang diterima oleh operator transportasi multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penerimaan barang tersebut.
17. Pusat Kegiatan Wilayah yang selanjutnya disingkat PKW adalah kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala provinsi atau beberapa kabupaten/kota.
18. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.
19. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik dan turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayanan dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai perpindahan antarmoda transportasi.
20. Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.
21. Pelabuhan Penyeberangan adalah pelabuhan umum untuk angkutan penyeberangan.
22. 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 antar provinsi.
23. 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 antar provinsi.
24. 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.

25. 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.
26. Rute Penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandara udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan.
27. 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.
28. 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.
29. 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.
30. 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.
31. Bandar Udara Pengumpan (spoke) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.

## BAB II MAKSUD DAN TUJUAN

### Pasal 2

Peraturan Daerah ini ditetapkan dengan maksud sebagai pedoman dalam pembangunan dan pengembangan transportasi di Daerah.

### Pasal 3

Peraturan Daerah ini ditetapkan dengan tujuan:

- a. mewujudkan sistem transportasi efektif dan efisien;
- b. menjamin ketersediaan prasarana dan sarana transportasi dalam menunjang kelancaran perpindahan orang, barang dan jasa; dan
- c. mewujudkan transportasi yang saling berinteraksi sampai ke seluruh pelosok dengan biaya yang terjangkau.

## BAB III TATARAN TRANSPORTASI LOKAL

### Pasal 4

- (1) Penyelenggaraan Tatalok dijabarkan dalam dokumen Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Flores Timur.

- (2) Dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari:
- Bab I : Pendahuluan;
  - Bab II : Profil Umum Wilayah;
  - Bab III : Landasan Pemikiran dan Lingkungan Strategis;
  - Bab IV : Perkiraan Kondisi Yang Akan Datang;
  - Bab V : Arah Pengembangan Jaringan Transportasi di Kabupaten Flores Timur; dan
  - Bab VI : Kesimpulan dan Rekomendasi.
- (3) Dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (2), sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah ini.

#### BAB IV PEMBIAYAAN

##### Pasal 5

Pembiayaan terhadap penyelenggaraan Tatralok di Daerah bersumber dari:

- a. anggaran pendapatan dan belanja daerah; dan
- b. sumber lain yang sah dan tidak mengikat.

##### Pasal 6

- (1) Dalam hal sumber pembiayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf a dan huruf b, Pemerintah Daerah wajib melakukan koordinasi.
- (2) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), secara teknis dilaksanakan oleh perangkat daerah yang menangani urusan pemerintahan di bidang:
- a. perhubungan;
  - b. perencanaan pembangunan;
  - c. keuangan;
  - d. penanaman modal;
  - e. pekerjaan umum;
  - f. perumahan rakyat; dan
  - g. lingkungan hidup.

##### Pasal 7

Dalam hal pembiayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf c dan huruf d, Dinas wajib melakukan koordinasi, integrasi, simplifikasi dan sinkronisasi.

#### BAB V PEMBINAAN DAN PENGAWASAN

##### Pasal 8

- (1) Bupati berwenang melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap Tatralok di Daerah.
- (2) Wewenang pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), secara teknis dilakukan oleh Dinas.
- (3) Wewenang pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), secara teknis dilakukan oleh perangkat daerah yang menangani urusan pemerintahan di bidang pengawasan.

BAB VI  
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 9

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan Pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kabupaten Flores Timur.

Ditetapkan di Larantuka  
pada tanggal 30 Juli 2018  
BUPATI FLORES TIMUR,

ANTONIUS HUBERTUS GEGE HADJON

Diundangkan di Larantuka  
pada tanggal 30 Juli 2018

SEKRETARIS DAERAH  
KABUPATEN FLORES TIMUR,

ANTON TONCE MATUTINA

LEMBARAN DAERAH KABUPATEN FLORES TIMUR TAHUN 2018 NOMOR 3

NOMOR REGISTRASI PERATURAN DAERAH KABUPATEN FLORES TIMUR  
PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR: 03 TAHUN 2018

PENJELASAN

ATAS

PERATURAN DAERAH KABUPATEN FLORES TIMUR  
NOMOR 3 TAHUN 2018

TENTANG

TATARAN TRANSPORTASI LOKAL  
KABUPATEN FLORES TIMUR TAHUN 2018-2038

I. UMUM.

Bahwa pembangunan transportasi memiliki peran yang sangat strategis yang sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien. Sehingga dengan semakin besarnya tuntutan transportasi dalam mendukung pertumbuhan pembangunan baik pada skala nasional, regional maupun lokal, maka sistem transportasi harus ditata dalam tataran transportasi nasional, tataran transportasi wilayah dan tataran transportasi lokal.

Tataran Transportasi Lokal merupakan tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman yang terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai, danau dan penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi pipa. Seiring dengan perkembangan pembangunan yang diikuti dengan perkembangan lingkungan strategis baik eksternal maupun internal, maka akan meningkat dan bervariasi pula permintaan akan jasa transportasi.

Tujuan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Flores Timur adalah mewujudkan transportasi yang handal dan berkemampuan tinggi dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas orang dan/atau barang, mendukung kelancaran pola distribusi dalam Kabupaten Flores Timur dan menunjang kelancaran pola distribusi wilayah provinsi dan nasional serta perdagangan antar daerah kabupaten/wilayah provinsi pengembangan daerah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara.

II. Pasal Demi Pasal.

Pasal 1

Cukup Jelas.

Pasal 2

Cukup Jelas.

Pasal 3

Cukup Jelas.

Pasal 4

Cukup Jelas.

Pasal 5

Cukup Jelas.

Pasal 6

Cukup Jelas.

Pasal 7  
Cukup Jelas.

Pasal 8  
Cukup Jelas.

Pasal 9  
Cukup Jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN DAERAH KABUPATEN FLORES TIMUR NOMOR 0155



## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Dalam Garis Besar Haluan Negara telah diamanahkan bahwa pembangunan transportasi yang berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional yang andal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien. Sehingga dengan semakin besarnya tuntutan transportasi dalam mendukung pertumbuhan pembangunan baik pada skala nasional, regional maupun lokal, maka sistem transportasi harus ditata dalam tataran transportasi nasional, tataran transportasi wilayah dan tataran transportasi lokal.

Tataran Transportasi Lokal merupakan tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman yang terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai, danau dan penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi pipa. Seiring dengan perkembangan pembangunan yang diikuti dengan perkembangan lingkungan strategis baik eksternal maupun internal, maka akan meningkat dan bervariasi pula permintaan akan jasa transportasi. Transportasi merupakan urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan dan pengembangan wilayah serta meningkatkan stabilitas sebagaimana telah digariskan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang 2005-2025.

Oleh karena peranan transportasi tersebut, maka tidak dapat dipungkiri bahwa suatu keberhasilan pembangunan di segala bidang sangat ditentukan oleh peran dan fungsi sektor transportasi. Mengingat hal tersebut maka sistem transportasi secara nasional harus dibina agar mampu menghasilkan jasa transportasi yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan; mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa; mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah kabupaten/kota dan meningkatkan hubungan antar kabupaten/kota yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat.

Fokus strategi nasional tersebut juga dengan mempertimbangkan berbagai kesulitan dan tanggungan Negara dengan semakin terbatasnya anggaran pembangunan Pemerintah, maka berbagai pihak yang terkait dengan penyelenggaraan transportasi, melakukan perubahan pola perencanaan dan penetapan prioritas pembangunan dan pengembangan sarana-prasarana perhubungan yang lebih efektif, sesuai permintaan yang berdasarkan realitas pola aktivitas, pola bangkitan - tarikan pergerakan, sebaran pergerakan serta keunggulan komparatif antar zona dalam suatu wilayah kabupaten/kota, yang terbentuk dalam suatu tatanan transportasi lokal yang sejalan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota (RTRWK).

Berdasarkan paradigma diatas, maka dengan memperhatikan perkiraan perubahan pola aktivitas, pola pergerakan serta pola peruntukan lahan, maka Pemerintah mengharapkan dapat disusun arahan pengembangan transportasi di seluruh Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) berdasarkan strata atau tingkatan pergerakan transportasi yang lebih dikenal dengan istilah Tataran Transportasi Nasional (TATRANAS).

Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL), dan Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK).

Sehingga dalam rangka mewujudkan adanya arahan pengembangan transportasi berdasarkan strata atau tingkatan tersebut, maka Menteri Perhubungan telah menginstruksikan kepada seluruh Gubernur dan Bupati/Walikota untuk menyusun tataran transportasi di wilayahnya masing-masing melalui surat Menteri Perhubungan Nomor PR.006/1/17-Phb Tanggal 26 Februari 2004, dan ditindaklanjuti dengan sosialisasi TATRAWIL dan TATRALOK di Yogyakarta, Medan, Banjarmasin, Makassar dan Papua yang diikuti seluruh Kepala Dinas Perhubungan Provinsi dan Kabupaten/Kota serta instansi terkait lainnya. Dengan demikian Tataran Transportasi Lokal di Kabupaten Flores Timur diharapkan nantinya dapat mewujudkan transportasi yang handal dan berkemampuan tinggi dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas orang dan/atau barang, mendukung kelancaran pola distribusi lokal serta perdagangan dalam wilayah Kabupaten Flores Timur atau dengan daerah lain, memacu pengembangan wilayah dan lebih meningkatkan perkembangan kehidupan masyarakat di Kabupaten Flores Timur.

## B. Maksud dan Tujuan

### 1. Maksud

Studi ini diselenggarakan dengan maksud dapat menghasilkan berbagai rencana yang komprehensif dalam bidang transportasi yang meliputi transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara sesuai dengan kondisi wilayah Kabupaten Flores Timur.

### 2. Tujuan

Tujuan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Flores Timur adalah mewujudkan transportasi yang handal dan berkemampuan tinggi dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas orang dan/atau barang, mendukung kelancaran pola distribusi dalam Kabupaten Flores Timur dan menunjang kelancaran pola distribusi wilayah provinsi dan nasional serta perdagangan antar daerah kabupaten/wilayah provinsi pengembangan daerah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara.

Dari uraian dimaksud di atas dapat dijabarkan bahwa tujuan penyelenggaraan transportasi mengandung dua makna tujuan yaitu:

#### a. Tujuan yang bersifat makro ( umum ) yaitu :

##### 1) Mewujudkan transportasi yang saling berinteraksi.

Pengertian ini mengandung maksud bahwa masing – masing moda transportasi mempunyai kemampuan untuk saling berinteraksi dalam mendinamisasikan antara terminal, pelabuhan laut dalam zona internal serta dapat pula sebagai fungsi distribusi antar zona yang menghubungkan simpul transportasi penyeberangan dan udara bahkan antar pusat kegiatan nasional, wilayah maupun lokal serta kawasan potensial, strategis dan andalan.

- 2) Mewujudkan transportasi yang mampu menjangkau seluruh pelosok.

Pengertian ini mengandung maksud bahwa masing - masing moda memiliki kemampuan untuk memberikan pelayanan sampai ke seluruh pelosok wilayah Kabupaten Flores Timur (untuk transportasi jalan) dan menjadi penghubung antar wilayah kabupaten di daratan Flores Timur dan sekitarnya serta sebagai penghubung antar pulau intrazona yaitu Solor dan Adonara (untuk transportasi penyeberangan) dan penghubung antar pulau di Kabupaten Flores Timur dengan pulau lainnya (untuk transportasi laut).

- 3) Mewujudkan transportasi yang mampu menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, menjadi pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan di Kabupaten Flores Timur.

Tujuan di atas dapat dijabarkan sebagai berikut :

Pemerataan, mengandung pengertian bahwa transportasi memiliki kemampuan untuk menunjang pemerataan pembangunan sampai ke pelosok wilayah Kabupaten Flores Timur.

Pertumbuhan, mengandung pengertian bahwa transportasi memiliki kemampuan untuk memberikan kontribusi nilai tambah baik untuk produksi secara regional (PDRB) maupun produksi secara wilayah atau nasional.

Stabilitas, mengandung pengertian bahwa transportasi memiliki kemampuan untuk mencegah terjadinya inflasi yang tak terkendali.

Pendorong, mengandung pengertian bahwa transportasi memiliki kemampuan untuk menumbuhkan kegiatan - kegiatan sektor lainnya yang sebelumnya tidak ada.

Penggerak, mengandung pengertian bahwa transportasi memiliki kemampuan untuk mempercepat pertumbuhan sektor lainnya.

Penunjang Pembangunan Nasional, mengandung makna bahwa transportasi memiliki kemampuan untuk melayani kebutuhan sektor lainnya yang telah berkembang.

- 4) Mewujudkan transportasi yang mampu diselenggarakan dengan biaya terjangkau oleh kemampuan daya beli masyarakat.

Pengertian ini mengandung maksud bahwa transportasi memiliki kemampuan untuk memberikan berbagai pilihan atau alternatif kepada masyarakat untuk memilih jenis angkutan sesuai dengan kemampuannya.

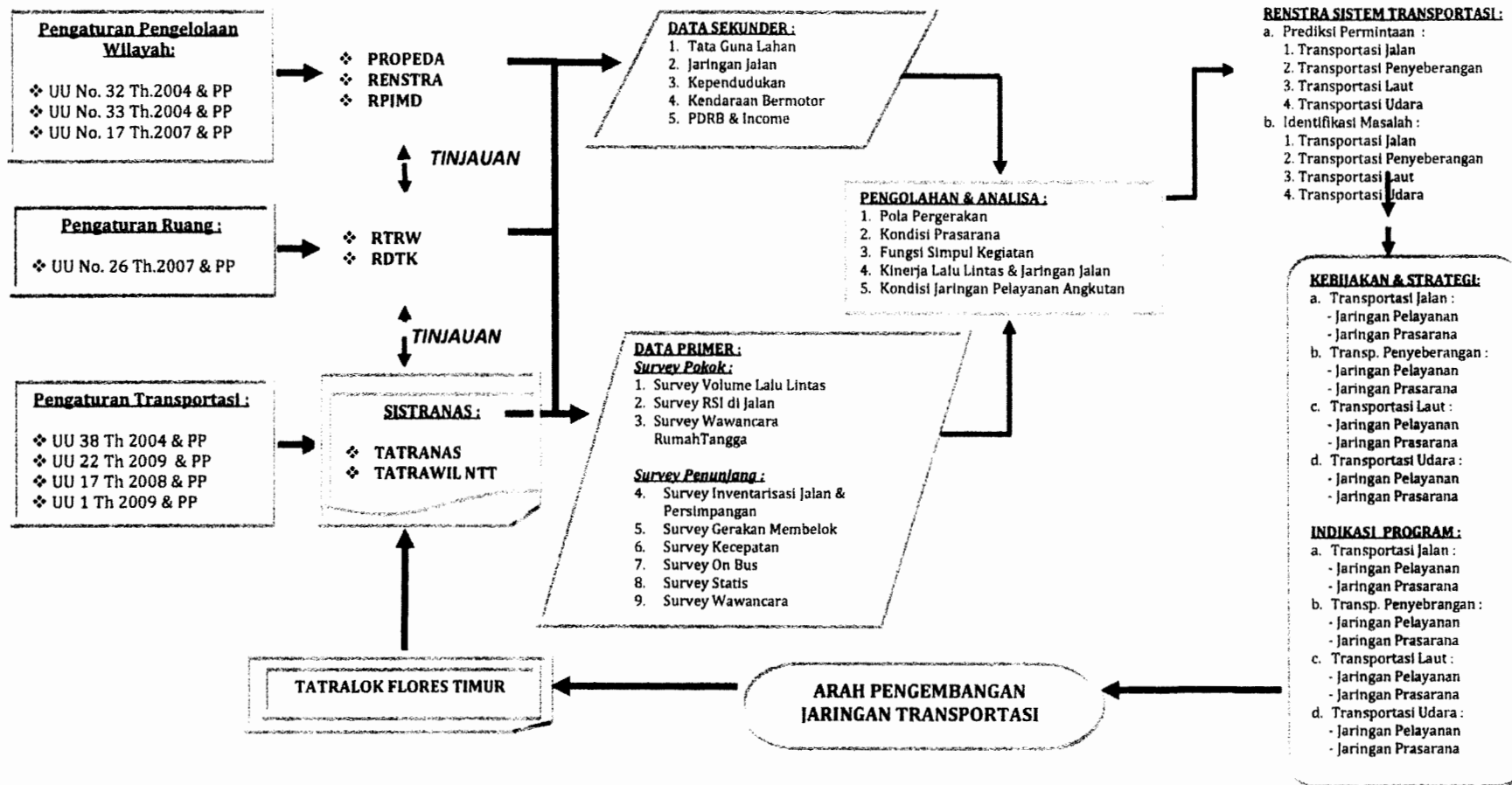
b. Tujuan yang bersifat mikro ( teknis ) yaitu :

- 1) Mewujudkan transportasi dengan selamat; yang dimaksud adalah suatu keadaan yang menunjukkan kemampuan transportasi untuk mencegah dan atau mengurangi terjadinya kecelakaan atau cedera yang diakibatkan oleh kecelakaan.
- 2) Mewujudkan transportasi dengan aman; yang dimaksud adalah suatu keadaan yang menunjukkan kemampuan transportasi akibat gangguan alam atau tindakan kejahatan.

- 3) Mewujudkan transportasi dengan cepat; yang dimaksud adalah suatu keadaan yang menunjukkan kemampuan transportasi untuk mempersingkat perjalanan sesuai dengan waktu perjalanan yang dibutuhkan dan relevan dengan biaya yang dikeluarkan.
- 4) Mewujudkan transportasi dengan lancar; yang dimaksud adalah suatu keadaan yang menunjukkan kemampuan transportasi untuk menampung sejumlah arus lalu lintas kendaraan, orang dan atau barang pada tempat dan waktu tertentu.
- 5) Mewujudkan transportasi yang tertib; yang dimaksud adalah suatu keadaan yang menunjukkan kemampuan transportasi untuk mencegah dan menanggulangi pelanggaran terhadap peraturan – peraturan yang berlaku.
- 6) Mewujudkan transportasi yang teratur; yang dimaksud adalah suatu keadaan yang menunjukkan kemampuan transportasi untuk menjaga kepastian pelayanan / jadwal.
- 7) Mewujudkan transportasi yang nyaman; yang dimaksud adalah suatu keadaan yang menunjukkan kemampuan transportasi untuk memberikan kepuasan pelayanan kepada pemakai jasa transportasi itu sendiri.
- 8) Mewujudkan transportasi yang efisien; yang dimaksud adalah suatu keadaan yang menunjukkan kemampuan transportasi untuk memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan minimum.

### C. Ruang Lingkup

Ruang Lingkup dalam pembuatan dan penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Flores Timur ini dibatasi hanya untuk menyusun perencanaan baik aspek pelayanan, aspek jaringan pelayanan maupun aspek jaringan prasarana transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara yang memiliki konektivitas dengan daerah lain di sekitar wilayah Kabupaten Flores Timur. Kerangka berpikir dalam penulisan ini dapat dilihat pada Gambar 1.1 berikut ini:



Gambar 1.1 Kerangka Pikir Pembuatan/Penyusunan Tatalok Kabupaten Flores Timur

#### D. Sistematika Penulisan

Transportasi Lokal di Kabupaten Flores Timur disusun dalam 6 (enam) bab terdiri dari pendahuluan, keadaan wilayah Kabupaten Flores Timur, landasan pemikiran dan lingkungan strategis, perkiraan kondisi yang akan datang, arah pengembangan jaringan transportasi Kabupaten Flores Timur, kesimpulan dan rekomendasi. Setiap bab akan dijabarkan ke dalam beberapa sub bab penulisan yang secara lengkap diuraikan sebagai berikut:

#### BAB I PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang
- B. Maksud dan Tujuan
- C. Ruang Lingkup
- D. Sistematika Penulisan
- E. Pengertian
- F. Landasan
- G. Asas
- H. Tujuan
- I. Sasaran

#### BAB II PROFIL WILAYAH KABUPATEN FLORES TIMUR

- A. Umum
- B. Struktur Perekonomian
- C. Sistem dan Hierarki Kota
- D. Keadaan Transportasi Saat Ini
- E. Pola Pergerakan Transportasi di Kabupaten Flores Timur
- F. Identifikasi Permasalahan
- G. Keadaan Transportasi Yang Diharapkan

#### BAB III LANDASAN PEMIKIRAN DAN LINGKUNGAN STRATEGIS

- A. Umum
- B. Landasan Pemikiran
- C. Analisa Lingkungan Strategis

#### BAB IV PERKIRAAN KONDISI YANG AKAN DATANG

- A. Umum
- B. Tinjauan Konsepsi TATRANAS dan TATRAWIL
- C. Perkiraan Pergerakan Orang di Kabupaten Flores Timur
- D. Perkiraan Pergerakan Barang di Kabupaten Flores Timur
- E. Perkiraan Pergerakan Orang Antar Zona

#### BAB V ARAH PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI DI KABUPATEN FLORES TIMUR

- A. Umum
- B. Tujuan Pengembangan Transportasi
- C. Strategi Pengembangan
- D. Arah Pengembangan Transportasi Jalan

- E. Arah Pengembangan Transportasi Penyeberangan
- F. Arah Pengembangan Transportasi Laut
- G. Arah Pengembangan Keterpaduan Moda Transportasi
- H. Kebijakan Pengembangan Jaringan Transportasi

## BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

- A. Kesimpulan
- B. Rekomendasi

### DAFTAR TABEL

### DAFTAR GAMBAR

#### E. Pengertian

1. Tatalok Kabupaten Flores Timur adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara yang masing – masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif, terpadu dan harmonis yang berfungsi melayani perpindahan orang dan / atau barang antar simpul.
2. Simpul Lokal adalah distribusi barang dan / atau orang atau sebagai pintu masuk (in-let) atau keluar (out-let) barang dan atau orang yang bersifat lokal.
3. Simpul Transportasi adalah prasarana transportasi berupa terminal transportasi jalan, pelabuhan dan bandara.
4. Ruang Kegiatan adalah berupa kawasan pemukiman, industri, pertambangan, pertanian, kehutanan, perkantoran, perdagangan, pariwisata dan lain tempat yang berfungsi sebagai kawasan tertentu.

#### F. Landasan

Landasan yang digunakan dalam penyusunan tataran transportasi lokal Kabupaten Flores Timur adalah:

1. Landasan idiil; Pancasila
2. Landasan Konstitusional; UUD 45
3. Landasan Visional; Wawasan Nusantara
4. Landasan Konsepsional; Ketahanan Nasional
5. 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);
6. Undang-Uundang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444);
7. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
8. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);

9. Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
10. 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);
11. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587); sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3610);
13. Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kibandarudaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 127);
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 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070);
16. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multi Moda (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 20, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5199);
17. 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);
18. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468);
19. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
20. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional;
21. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum;

#### G. Azas

Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Flores Timur diselenggarakan berdasarkan asas yang tercantum dalam peraturan perundang - undangan sektor transportasi, yaitu asas keimanan dan ketaqwaan terhadap Tuhan Yang Maha Esa, asas manfaat, asas demokrasi Pancasila, asas adil dan merata, asas keseimbangan, asas keserasian/



dan keselarasan dalam peri kehidupan, asas hukum, asas kemandirian, asas kejuangan, asas ilmu pengetahuan dan teknologi, asas kepentingan umum dan asas usaha bersama serta asas keterpaduan.

#### H. Sasaran

Adapun sasaran dalam penyusunan dan pembuatan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Flores Timur adalah:

1. Terciptanya penyelenggaraan transportasi yang efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar, cepat, mudah, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi.
2. Terciptanya penyelenggaraan transportasi yang efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi lokal Kabupaten Flores Timur.

## BAB II

### PROFIL UMUM WILAYAH

#### A. Umum

##### 1. Aspek Geografis

Kabupaten Flores Timur merupakan salah satu Kabupaten kepulauan yang berada pada wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur, Negara Kesatuan Republik Indonesia. Wilayah Kabupaten Flores Timur merupakan wilayah kepulauan, dengan luas daratan mencapai 1.812,58 Km<sup>2</sup> dan luas perairan laut mencapai 2.056,64 Km<sup>2</sup>. Secara astronomis, Kabupaten ini terletak pada 08° 04' - 08° 40' Lintang Selatan dan 122° 38' - 123° 57' Bujur Timur. Wilayah ini meliputi 17 pulau, yang terdiri dari 14 pulau yang berpenghuni dan 3 pulau tidak berpenghuni. Secara geografis batas wilayah Kabupaten Flores Timur, adalah sebagai berikut:

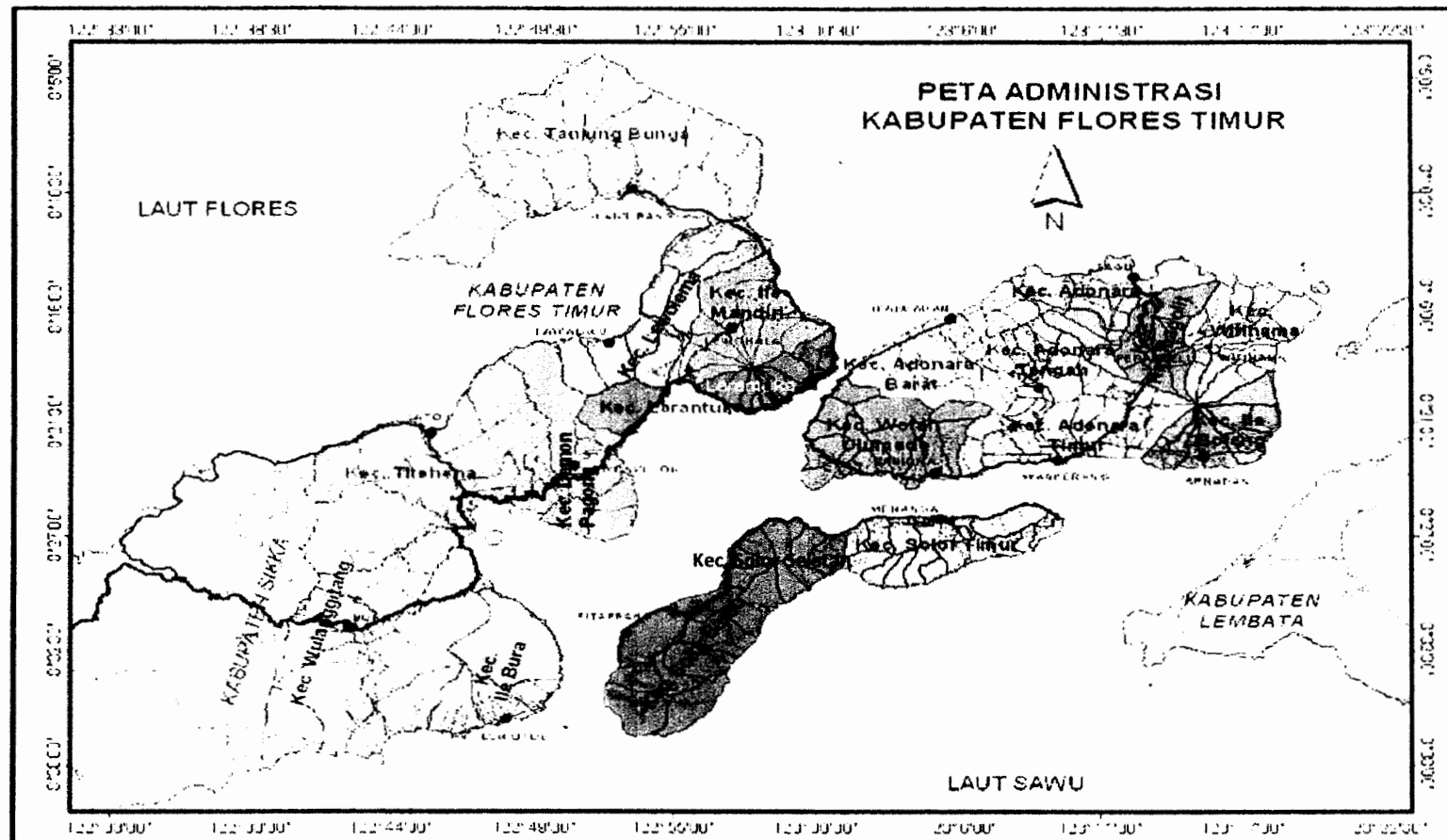
Sebelah Utara : berbatasan dengan Laut Flores

Sebelah Selatan: berbatasan dengan Laut Sawu

Sebelah Timur : berbatasan dengan Selat Boleng

Sebelah Barat : berbatasan dengan Kabupaten Sikka

Letak Wilayah Kabupaten Flores Timur dapat dilihat pada Gambar 2.1 berikut ini :



Gambar 2.1 Peta Administrasi Kabupaten Flores Timur

Secara administrasi, Kabupaten Flores Timur dengan Ibukota di Larantuka. Kabupaten Flores Timur dibagi menjadi 19 (Sembilan Belas) Kecamatan yang terbagi dalam 21 (dua puluh satu) kelurahan dan 229 (dua ratus dua puluh sembilan) desa, dengan luas wilayah dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1 : Luas Wilayah Kecamatan Kabupaten Flores Timur.

No	Kecamatan	Luas Daerah (Km <sup>2</sup> )	Persentase (%)	Desa	Kelurahan
1	Wulanggitang	225,85	12,46	11	0
2	Titehena	154,84	8,54	14	0
3	Ile Bura	118,32	6,53	7	0
4	Tanjung Bunga	257,57	14,21	16	0
5	Lewolema	92,84	5,12	7	0
6	Larantuka	48,91	2,70	2	18
7	Ile Mandiri	72,76	4,01	8	0
8	Demon Pagong	85,40	4,71	7	0
9	Solor Barat	128,2	7,08	14	1
10	Solor Selatan	31,58	1,74	7	0
11	Solor Timur	66,56	3,68	17	0
12	Adonara Barat	79,71	4,40	18	0
13	Wotanulumando	86,31	4,76	12	0
14	Adonara Tengah	42,73	2,36	13	0
15	Adonara Timur	91,06	5,02	19	2
16	Ile Boleng	49,30	2,72	21	0
17	Witihama	79,43	4,38	16	0
18	Kelubagolit	44,41	2,45	12	0
19	Adonara	56,80	3,13	8	0
Total		1.812,58	100,00	229	21

Sumber : BPS Provinsi NTT, 2017

## 2. Iklim dan Hidrologi

Kabupaten Flores Timur mengalami 2 (dua) musim yaitu musim kemarau dan musim hujan. Pada bulan Juni sampai dengan September arus angin berasal dari Australia dan tidak banyak mengandung uap air, sehingga mengakibatkan musim kemarau. Sedangkan, pada bulan Desember sampai Maret arus angin banyak mengandung uap air yang berasal dari Asia dan Samudera Pasifik, sehingga terjadi musim hujan. Keadaan seperti ini berganti setiap setengah tahun setelah masa peralihan pada bulan April sampai Mei dan Oktober sampai November. Walaupun demikian, mengingat Kabupaten Flores Timur merupakan bagian dari Provinsi NTT yang letaknya berdekatan dengan Australia, sehingga arus angin yang banyak mengandung uap air dari Asia dan Samudera Pasifik sampai di wilayah Flores Timur kandungan uap airnya sudah berkurang yang mengakibatkan hari hujan di Flores Timur lebih sedikit dibandingkan dengan wilayah yang lebih dekat dengan Asia. Hal ini menjadikan Flores Timur sebagai wilayah yang tergolong relatif basah pada 4 bulan (Januari sampai dengan Maret dan Desember) dan 8 bulan sisanya relatif kering.

## 3. Gunung Api dan Potensi Bencana

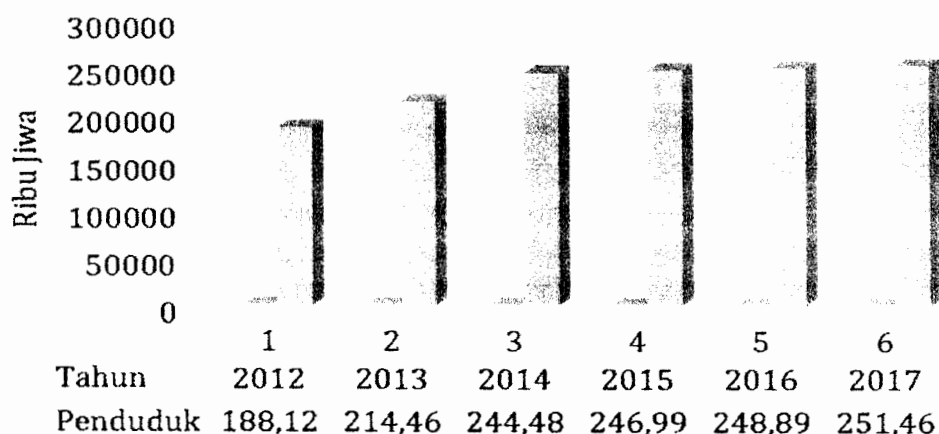
Kabupaten Flores Timur memiliki 4 gunung berapi aktif (vulkanik) dengan ketinggian antara 600 – 2.200 meter di atas permukaan laut. Gunung berapi tersebut menyebar di berbagai Kecamatan yaitu Gunung Lewotobi Laki-laki, Lewotobi Perempuan, Leraboleng dan Ile Boleng. Semuanya pernah erupsi, yang berlangsung dalam kurun waktu Tahun 1881 sampai 1986. Hingga saat ini gunung berapi tersebut masih aktif.

#### 4. Aspek Demografi

##### a. Pertumbuhan penduduk

Jumlah penduduk Kabupaten Flores Timur dari tahun ke tahun mengalami kenaikan. Pada tahun 2015, jumlah penduduk sebesar 246.994 jiwa, sedangkan pada tahun 2016 menjadi 248.899 jiwa dan sampai dengan Tahun 2017 jumlah penduduk Kabupaten Flores Timur menjadi 251,463 Jiwa. Pertumbuhan penduduk dapat dilihat pada grafik 2.2 dibawah ini.

**Perkembangan Jumlah Penduduk Kabupaten Flores Timur Tahun 2012 s/d 2017**



Gambar 2.2 : Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Flores Timur Tahun 2012 s/d 2017

Tahun 2017 jumlah penduduk di Kabupaten Flores Timur sebanyak 251,460 Jiwa dengan penduduk terbanyak di Kecamatan Larantuka sebanyak 43,256 jiwa, diikuti Kecamatan Adonara Timur pada urutan kedua dengan jumlah penduduk 28,187 jiwa. Kecamatan yang mempunyai jumlah penduduk paling sedikit adalah Kecamatan Demon Pagong yang berjumlah 4.461 jiwa. Jumlah penduduk tiap kecamatan dapat dilihat pada Tabel 2.2.

Tabel 2.2 : Penduduk per Kecamatan Kabupaten Flores Timur s/d Tahun 2017

No	Kecamatan	Penduduk					
		2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	Wulanggintang	10294	11735	13378	13408	13513	13652
2	Titehena	8936	10187	11613	11703	11685	11805
3	Ile Bura	4855	5534	6309	6331	6295	6360
4	Tanjung Bunga	9645	10995	12534	12673	12695	12826
5	Lewolema	6343	7231	8243	8299	8277	8362
6	Larantuka	31787	36238	41311	42254	42815	43256
7	Ile Mandiri	7303	8325	9491	9551	9531	9629
8	Demon Pagong	3392	3867	4408	4435	4416	4461
9	Solor Barat	7379	8412	9590	9642	9596	9695
10	Solor Selatan	3693	4211	4800	4772	5057	5109
11	Solor Timur	9918	11306	12889	12863	13219	13355
12	Adonara Barat	10341	11789	13439	13863	14166	14312
13	Wotanulumando	6225	7096	8090	8130	8090	8173
14	Adonara Tengah	8318	9482	10810	10821	11339	11456
15	Adonara Timur	21210	24180	27565	27862	27900	28187
16	Ile Boleng	11398	12994	14813	15002	15047	15202
17	Witihama	11173	12738	14521	14584	14510	14659
18	Kelubagolit	8088	9220	10511	10561	10515	10623
19	Adonara	7825	8921	10170	10240	10233	10338
Total		188,123	214,461	244,485	246,994	248,899	251,463

Sumber : BPS & Hasil Analisis Tahun 2017.

b. Persebaran dan Kepadatan Penduduk

Jumlah penduduk Banyaknya penduduk Flores Timur di setiap kecamatan tidak merata. Tahun 2017 Kecamatan Larantuka merupakan kecamatan yang paling padat penduduknya dengan tingkat kepadatan sebesar 875 jiwa per kilometer persegi. Sedangkan Kecamatan Tanjung Bunga merupakan kecamatan dengan tingkat kepadatan paling rendah dengan tingkat kepadatan sebesar 49 jiwa per kilometer persegi. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada tabel 2.3.

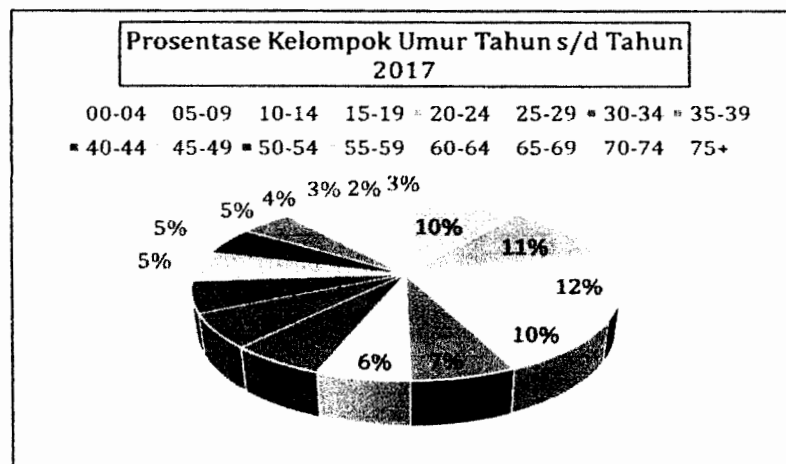
Tabel 2.3. Kepadatan Penduduk Tahun s/d Tahun 2017

No	Kecamatan	Luas Wilayah Km2	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km2)	
			2016	2017
1	Wulanggitang	225.85	59.83	60.45
2	Titehena	154.84	75.46	76.24
3	Ile Bura	118.32	53.20	53.75
4	Tanjung Bunga	257.57	49.29	49.80
5	Lewolema	92.84	89.15	90.07
6	Larantuka	48.91	875.38	884.40
7	Ile Mandiri	72.76	130.99	132.34
8	Demon Pagong	85.40	51.71	52.24
9	Solor Barat	128.20	74.85	75.62
10	Solor Selatan	31.58	160.13	161.78
11	Solor Timur	66.56	198.60	200.65
12	Adonara Barat	79.71	177.72	179.55
13	Wotanulumando	86.31	93.73	94.70
14	Adonara Tengah	42.73	265.36	268.10
15	Adonara Timur	91.06	306.39	309.55
16	Ile Boleng	49.30	305.21	308.36
17	Witihama	79.43	182.68	184.56
18	Kelubagolit	44.41	236.77	239.21
19	Adonara	56.80	180.16	182.01
Total		1,812.58	3,566.64	3,603.38

Sumber : BPS dan Hasil Analisis 2017.

c. Struktur Penduduk

Berdasarkan struktur penduduk menurut kelompok umur, penduduk di Kabupaten Flores Timur merupakan penduduk yang bercirikan berkembang, jumlah penduduk usia muda 0-19 tahun mendominasi struktur kelompok usia. Umur 10 - 14 Tahun sebanyak 11,72 %, 5 - 9 Tahun sebanyak 11,01%.



Gambar 2.3 : Presentase Kelompok Umur Kabupaten Flores Timur Tahun 2012 s/d 2017

Untuk jelasnya struktur penduduk menurut kelompok umur ini dapat dilihat pada Tabel 2.4 berikut.

Tabel 2.4. Struktur Penduduk Kabupaten Flores Timur menurut Kelompok Umur s/d Tahun 2016

Kelompok Umur	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
00-04	14.135	12.556	26.690
05-09	13.862	13.544	27.406
10-14	15.216	13.948	29.163
15-19	12.994	11.515	24.509
20-24	8.754	8.041	16.795
25-29	7.459	7.377	14.837
30-34	7.150	8.054	15.204
35-39	6.865	8.509	15.375
40-44	6.260	8.119	14.379
45-49	5.880	7.716	13.595
50-54	5.274	7.416	12.690
55-59	4.811	6.805	11.615
60-64	3.647	5.256	8.903
65-69	2.696	4.033	6.730
70-74	2.150	3.292	5.442
75+	2.471	3.916	6.387
Jumlah	118.779	130.110	248.889

Sumber : Flotim Dalam Angka 2016, BPS Provinsi NTT

Diketahui jumlah penduduk tahun 2016 sebanyak 248.889 Jiwa, yang dikategorikan angkatan kerja sebesar 74,62% dari jumlah penduduk terdiri dari angkatan kerja yang bekerja sebesar 71,71% dan pencari pekerjaan sebesar 2,91%.

## B. Struktur Perekonomian

Aspek perekonomian wilayah yang akan dibahas dalam laporan ini meliputi sektor pendapatan dan pengeluaran pemerintah, PDRB, Pendapatan perkapita dan pertumbuhan ekonomi daerah.

### 1. Pendapatan dan Pengeluaran Pemerintah Daerah

Pendapatan dan pengeluaran pemerintah daerah Kabupaten Flores Timur pada tahun 2013-2015 yang merupakan gambaran dari kas daerah serta pendapatan dan pengeluaran rutin dan pembangunan pada rentang tahun 2013-2015 dapat dilihat pada Tabel 2.5 berikut.

Tabel 2.5. PDRB Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Konstan 2000 Tahun 2013-2016.

No	Lapangan Usaha	Tahun (Rupiah)			
		2013	2014	2015	2016
1	Pertanian, Kehutanan & Perikanan	752,823	771,317	797,145	822,017
2	Pertambangan & Penggalian	21,776	23,756	25,699	29,426
3	Industri Pengolahan	25,859	27,186	28,769	30,404
4	Pengadaan Listrik & Gas	1,331	1,439	1,591	173,665
5	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah & Daur Ulang	737	823	848	88,366
6	Konstruksi	153,549	160,774	167,817	178,232
7	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil & Sepeda Motor	214,442	222,401	232,852	244,201

No	Lapangan Usaha	Tahun (Rupiah)			
		2013	2014	2015	2016
8	Transportasi & Pergudangan	149,055	157,972	166,074	170,888
9	Penyediaan Akomodasi & Makan Minum	2,264	2,350	2,457	2,555
10	Informasi & Komunikasi	140,899	147,827	155,789	164,689
11	Jasa Keuangan & Asuransi	113,857	120,623	128,193	129,416
12	Real Estate	89,221	96,054	103,830	105,645
13	Jasa Perusahaan	3,530	3,732	3,974	4,203
14	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan & Jaminan Sosial Wajib	441,634	475,608	506,188	538,455
15	Jasa Pendidikan	363,963	386,309	406,984	425,585
16	Jasa Kesehatan & Kegiatan Sosial	62,912	64,942	66,994	69,879
17	Jasa Lainnya	118,734	123,378	128,655	136,263
<b>Produk Domestik Regional Bruto</b>		<b>2,658,761</b>	<b>2,788,611</b>	<b>2,926,285</b>	<b>3,055,023</b>

Sumber : Flotim Dalam Angka 2016, BPS Provinsi NTT.

**Tabel 2.6.** PDRB Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku Tahun 2013-2016.

No	Lapangan Usaha	Tahun (Rupiah)			
		2013	2014	2015	2016
1	Pertanian, Kehutanan & Perikanan	906,325	1,005,132	1,134,328	1,232,396
2	Pertambangan & Penggalian	27,213	31,994	39,952	48,960
3	Industri Pengolahan	27,214	30,738	35,952	38,760
4	Pengadaan Listrik & Gas	1,527	1,832	2,153	2,132
5	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah & Daur Ulang	985	1,059	1,162	1,231
6	Konstruksi	161,750	171,217	181,565	198,389
7	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil & Sepeda Motor	258,329	290,219	323,568	37
8	Transportasi & Pergudangan	180,241	200,623	221,635	236,107
9	Penyediaan Akomodasi & Makan Minum	2,947	3,204	3,620	4,213
10	Informasi & Komunikasi	157,861	167,866	175,905	4,053
11	Jasa Keuangan & Asuransi	128,915	137,665	150,862	186,885
12	Real Estate	105,274	116,795	129,750	156,796
13	Jasa Perusahaan	4,480	5,080	5,802	7,491
14	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan & Jaminan Sosial Wajib	497,102	542,981	588,479	621,646
15	Jasa Pendidikan	494,476	560,906	619,680	723,715



No	Lapangan Usaha	Tahun (Rupiah)			
		2013	2014	2015	2016
16	Jasa Kesehatan & Kegiatan Sosial	74,670	78,795	85,466	89,556
17	Jasa Lainnya	156,026	170,665	187,618	192,616
<b>Produk Domestik Regional Bruto</b>		<b>3,186,787</b>	<b>3,516,722</b>	<b>3,884,714</b>	<b>4,197,844</b>

Sumber : Flotim Dalam Angka 2016, BPS Provinsi NTT

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Flores Timur Tahun 2016 menurut harga berlaku tercatat relatif besar; yakni 4,197,844 milyar, Nilai ini meningkat 10,46 % dari tahun 2015 dan meningkat 50,80% jika dibandingkan dengan Tahun 2013. Sedangkan PDRB menurut harga konstan dengan tahun dasar 2010, yakni pada Tahun 2015 sebesar 3,055,023 Milyar, bertumbuh 4,70% pada Tahun sebelumnya dan 20,46% jika dibandingkan dengan Tahun 2011.

### C. Struktur dan Hierarki Kota

Rencana pengembangan wilayah umumnya direpresentasikan dalam dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) baik nasional (RTRWN), kepulauan (RTRW kepulauan), provinsi (RTRWP), kabupaten/kota (RTRWK) hingga Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK). RTRWN sendiri telah diterbitkan dalam bentuk Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang yang diturunkan dalam peraturan teknis PP Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, RTRW kepulauan dikeluarkan dengan Peraturan Presiden RI Nomor 3 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Kepulauan Nusa Tenggara. Berdasarkan RTRWN, pada lampiran-2 yang berisi sistem perkotaan nasional, disebutkan di wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur, terdapat satu Pusat Kegiatan Nasional (PKN) di Kota Kupang (I/C/1), satu sub pusat kegiatan yaitu Kota Atambua dan tujuh Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), yaitu Soe (II/B), Kefamenanu (II/B), Ende (I/C/1), Maumere (I/C/1), Waingapu (II/C/1), Ruteng (II/C/1) dan Labuan Bajo (I/C/1).

Sedangkan kota-kota dengan fungsi sebagai PKL-1 (Pusat Kegiatan Lokal) adalah Kota Larantuka sebagai ibu Kota Kabupaten. Kota PKL - 2 yaitu Ibukota Kecamatan yang berkedudukan sebagai pusat SSWP, Kota PKL - 3 yaitu meliputi seluruh kota-kota ibukota kecamatan di Kabupaten.

Sedangkan, Hierarki perkotaan di daerah dibagi sebagai berikut:

Hierarki I adalah Kota Larantuka,

Hierarki II adalah Adonara Timur dan Kecamatan Ile Mandiri,

Hierarki III adalah Wulanggintang, Witihama, Solor Timur.

Hierarki IV adalah Titehena, Adonara Barat, Adonara Tengah, Adonara, Ile Boleng, Solor Barat, Wotan Ulumando, Tanjung Bunga, Klubagolit, Demon Pagong, Lewolema dan Ile Bura. Sedangkan untuk perwilayahan adalah sebagai berikut :

SSWP I, Sub Satuan Wilayah Pengembangan I meliputi kecamatan Larantuka, Ile Mandiri, Lewolema, Demon Pagong, Tanjung Bunga, Adonara Barat dengan pusat pelayanan di Kota Larantuka.

SSWP II, Sub Satuan Wilayah Pengembangan II meliputi kecamatan Wulanggintang, Ile Bura, Titehena, Demon Pagong, Tanjung Bunga, Adonara Barat dengan pusat pelayanan di Wulanggintang.

SSWP III, Sub Satuan Wilayah Pengembangan II meliputi kecamatan Adonara Timur, Ile Boleng, Adonara Tengah, Wotan Ulumando, Tanjung Bunga, Adonara Barat dengan pusat pelayanan di Adonara Timur.

SSWP IV, Sub Satuan Wilayah Pengembangan II meliputi kecamatan Witihama, Klubagolit, Adonara dengan pusat pelayanan di Witihama.

SSWP V, Sub Satuan Wilayah Pengembangan II meliputi kecamatan Solor Timur, Solor Barat dengan pusat pelayanan di Solor Timur.

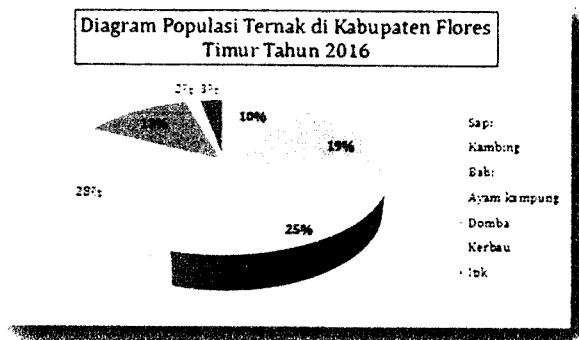
**D. Potensi Wilayah**

Gambaran umum potensi wilayah Kabupaten Flores Timur dapat dilihat dari beberapa sektor. Dimana Kabupaten Flores Timur sangat dikenal dari sektor perikanan dan perkebunan yang sangat menonjol. Hasil-hasil alam ini yang menjadikan Kabupaten Flores Timur sebagai salah satu Kabupaten dengan karakteristik wilayah perairan yang mendominasi.

**1. Sektor Peternakan**

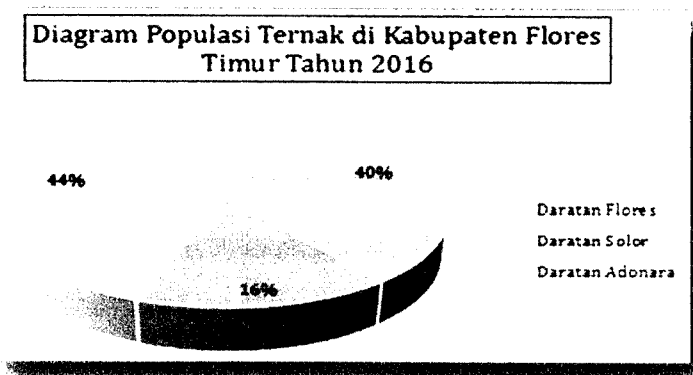
- Tahun 2016, Presentase Populasi Ternak di Kabupaten Flores Timur adalah ternak Ayam Kampung 28%, Babi 25%, Kambing 19%, Domba 13%, Sapi Potong 10%, Itik 3% dan Kerbau 2%.
- Tahun 2016, Populasi Ternak terbanyak berada di Daratan Adonara 44%, Daratan Flores Timur 40% dan Daratan Solor 16%.
- Tahun 2016, Potensi pemeliharaan Ternak yang paling banyak berada di kecamatan Adonara dengan jumlah populasi sebanyak lebih dari 5 jenis ternak yaitu Sapi, Kuda, Kambing, Domba, Babi, Ayam Kampung.

Hasil peternakan secara umum dapat dilihat pada diagram dibawah ini.



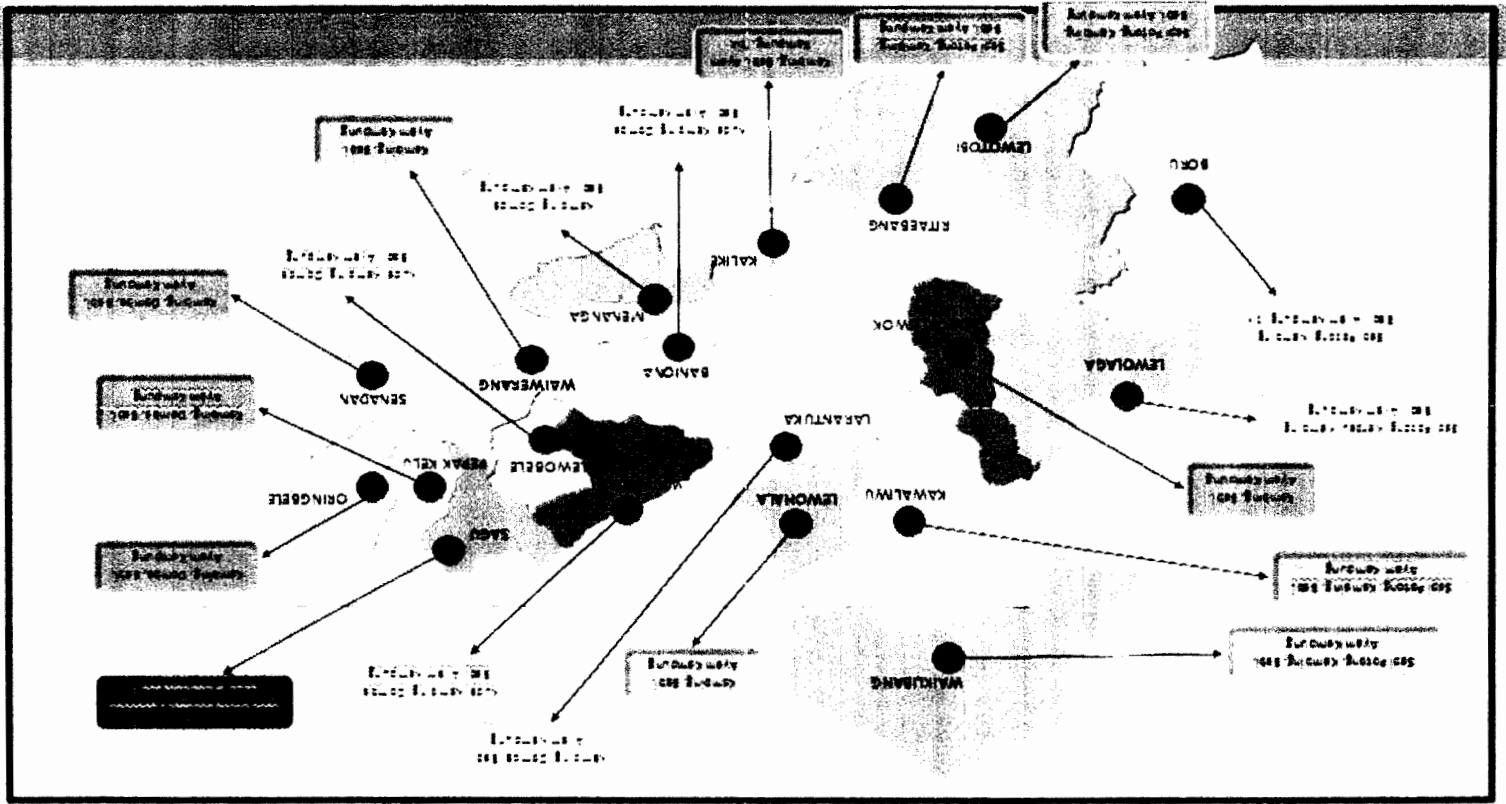
Gambar 2.4 : Diagram Populasi Ternak Kabupaten Flores Timur Tahun 2016

- Sampai dengan Tahun 2016, Populasi ternak terbanyak di Kabupten Flores Timur adalah di Daratan Adonara yaitu sebanyak 44%, Daratan Flores (Larantuka) sebanyak 40% dan daratan Solor sebanyak 16%. Dapat dilihat pada diagram dibawah ini:



Gambar 2.5 : Diagram Populasi Ternak Kabupaten Flores Timur Tahun 2016

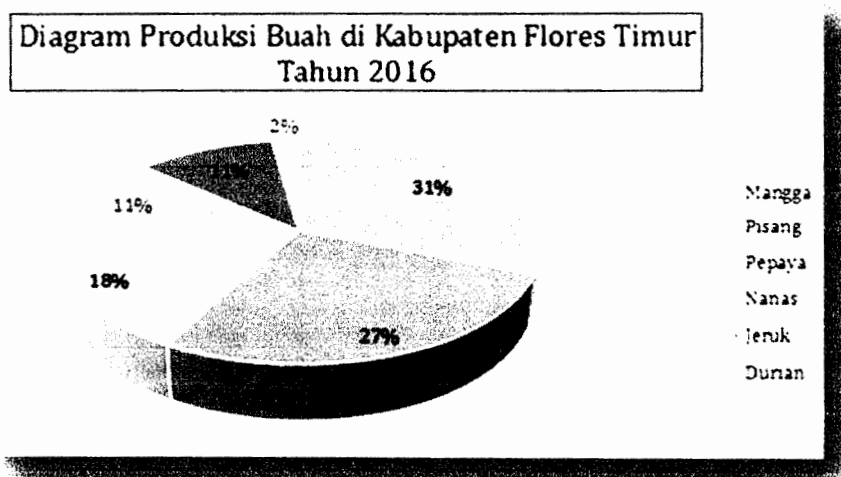
Gambar 2.6 : Peta Persebaran Populasi Ternak Kabupaten Flores Timur Tahun 2016



## 2. Sektor Perkebunan

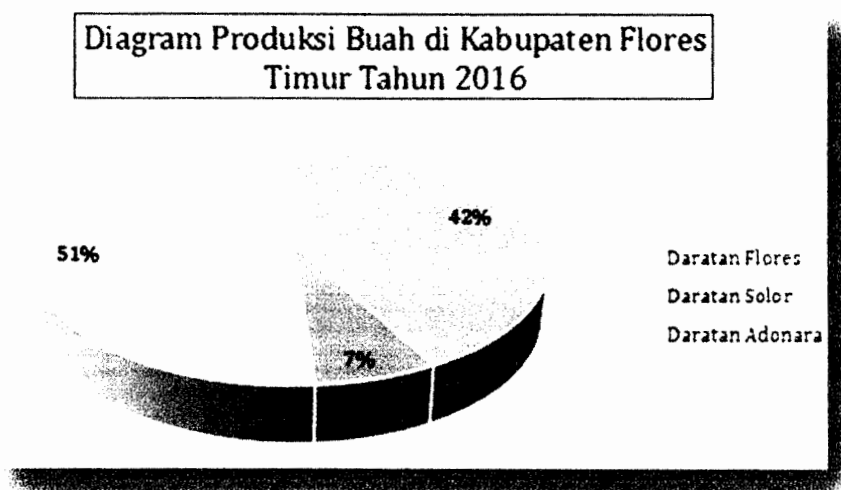
- Presentase hasil Produksi Buah-buahan di Kabupaten Flores Timur adalah buah Mangga 31%, Pisang 28%, Pepaya 18%, Jeruk 11%, Nanas 11% dan Durian 2%.
- Hasil Produksi buah terbanyak berada di Daratan Adonara 51%, Daratan Flores Timur 42% dan Daratan Solor 7%.
- Potensi perkebunan yang paling banyak berada di kecamatan Adonara dan Kecamatan Wulanggintang dengan jumlah populasi sebanyak lebih dari 5 jenis buah yaitu mangga, durian, jeruk, pepaya, nanas

Hasil perkebunan secara umum dapat dilihat pada diagram dibawah ini.

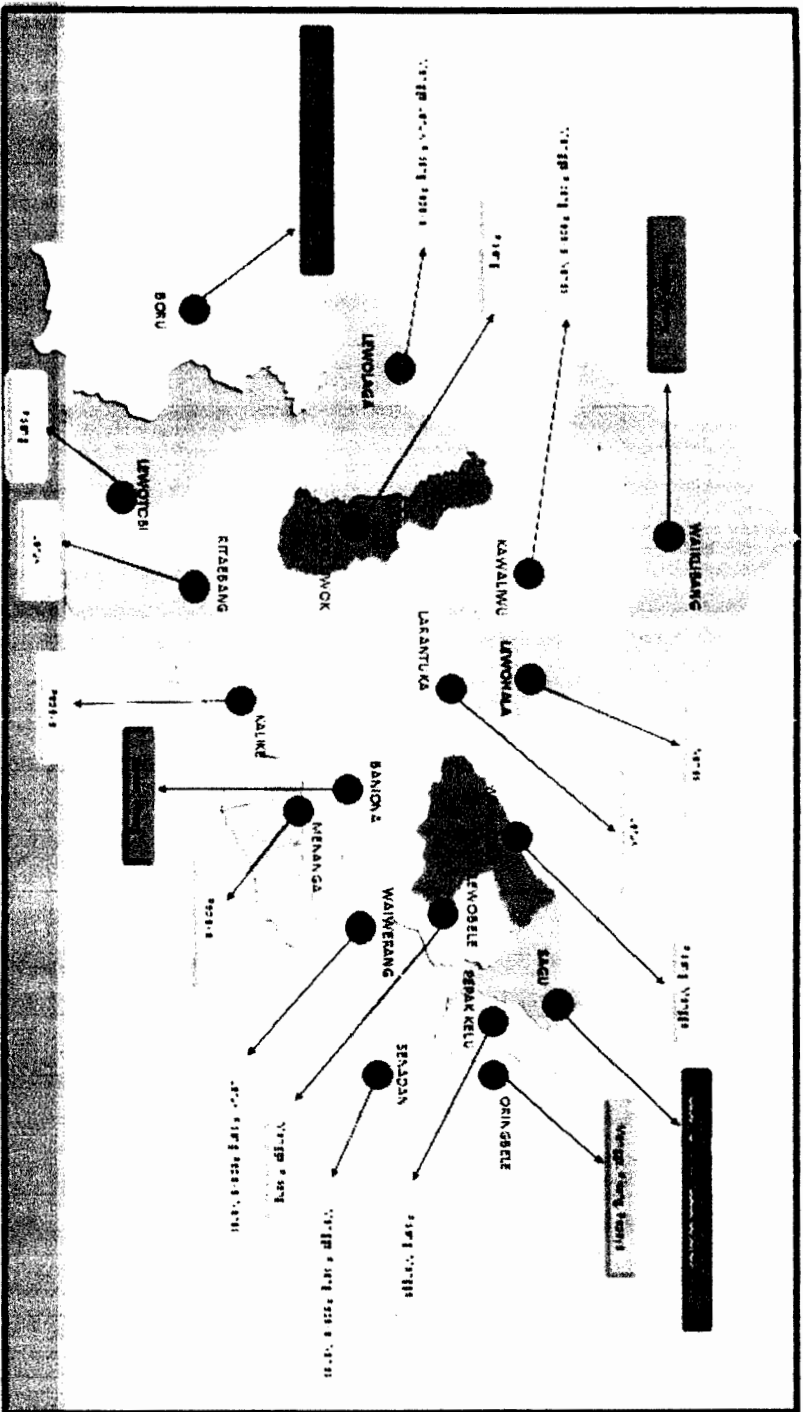


**Gambar 2.7** : Diagram Produksi Buah Kabupaten Flores Timur Tahun 2016

- Sampai dengan Tahun 2016, Produksi buah terbanyak di Kabupten Flores Timur adalah di Daratan Adonara yaitu sebanyak 51%, Daratan Flores (Larantuka) sebanyak 42% dan daratan Solor sebanyak 7%. Dapat dilihat pada diagram dibawah ini.



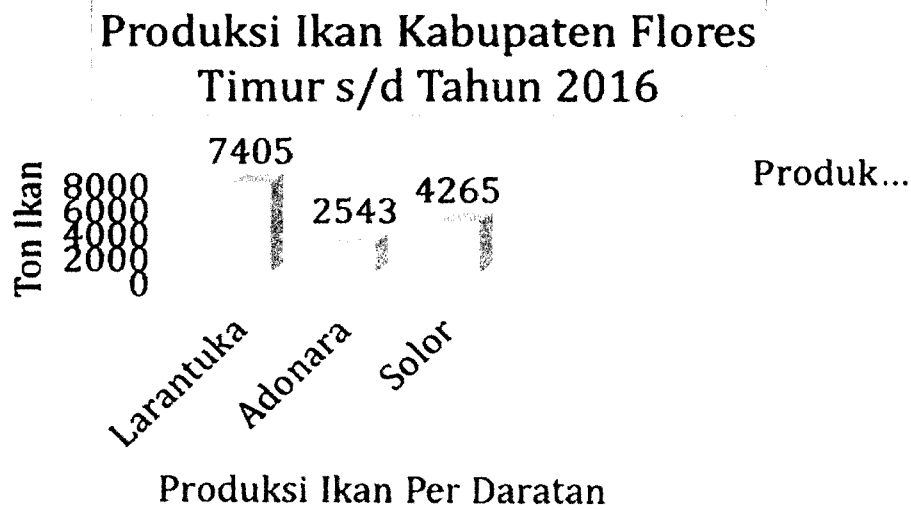
**Gambar 2.8** : Diagram Produksi Buah Kabupaten Flores Timur Tahun 2016



Gambar 2.9 : Peta Persebaran Produksi Buah Kabupaten Flores Timur Tahun 2016

### 3. Sektor Perikanan

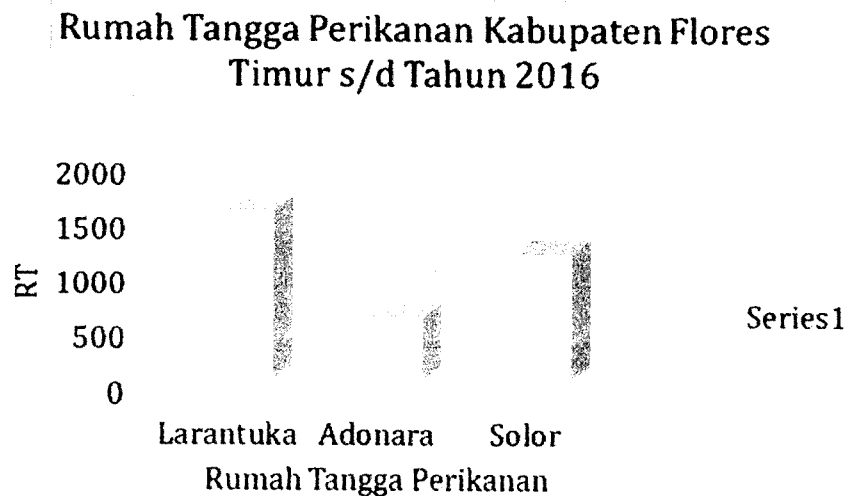
- Total Produksi Ikan di Kabupaten Flores Timur sampai dengan Tahun 2016 adalah sebanyak 14,213 Ton/Tahun, dengan Produksi terbesar dihasil oleh daratan Larantuka yaitu mencapai 7,405 Ton ikan, kemudian Daratan Solor sebesar 4,265 Ton ikan dan Daratan Adonara sebesar 2,543 Ton Ikan.



Gambar 2.10 : Grafik Produksi Ikan Kabupaten Flores Timur Tahun 2016

- Rumah Tangga perikanan di Kabupaten Flores Timur sangat signifikan yaitu sebanyak 3,296 Rumah Tangga Perikanan

Hasil perikanan secara umum dapat dilihat pada digram dibawah ini.



Gambar 2.11 : Grafik Rumah Tangga Perikanan Kabupaten Flores Timur Tahun 2016

### 4. Sektor Pariwisata

Kabupaten Flores Timur memiliki beberapa potensi pariwisata. Potensi Pariwisata yang paling menonjol dan terkenal hingga mendunia adalah wisata Religi.

- Kota Larantuka merupakan Kota Religi dengan icon Samana Santa yang sudah bertaraf Internasional serta ziarah Rohani Agama Katolik yang terpusat pada dua titik yakni Tuan Ma di Kelurahan Larantuka, Tuan Ana di Kelurahan Lohayong dan Tuan Meninu di Kelurahan Sarotari Tengah serta Tuan Bediri di Desa Wure.



**Gambar 2.12 : Prosesi Semana Santa Kabupaten Flores Timur Tahun 2016**

- Selain wisata religi terdapat beberapa tempat wisata alam yang menjadi potensi bagi masyarakat di kabupaten Flores Timur dan pendatang yaitu Pulau Pasir atau dikenal dengan Pulau Meko merupakan pulau yang terbentuk dengan komposisi pasir seutuhnya berada di tengah lautan. Pulau Meko terletak di Desa Meko, Oringbele, Kecamatan. Witihama.



Gambar 2.13 : Pulau Meko Kabupaten Flores Timur Tahun 2016

- Selain itu juga tempat wisata alam yang menjadi potensi bagi masyarakat di kabupaten Flores Timur dan pendatang lainnya yaitu Danau Asmara berada di Kecamatan Tanjung Bunga.



Gambar 2.14 : Danau Asmara Kabupaten Flores Timur Tahun 2016



## BAB III

### LANDASAN PEMIKIRAN DAN LINGKUNGAN STRATEGIS

#### A. Umum

Dalam rangka mewujudkan tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan yang berwawasan lingkungan dan harus tercermin pada kebutuhan seluruh sektor. Transportasi merupakan aspek yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa transportasi bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok.

#### 1. Pola kebijakan sistem transportasi dan tata ruang di Indonesia.

##### a. Kebijakan tata ruang

Berlandaskan Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, dan kebijakan Pemerintah mengenai Rencana Tata Ruang Nasional sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional. RTRWN tersebut dimaksudkan sebagai pedoman perumusan kebijaksanaan pokok pemanfaatan ruang di wilayah nasional yang menjabarkan bahwa struktur dan pola ruang nasional harus mewujudkan keterpaduan, keterkaitan dan keseimbangan perkembangan antar wilayah dalam arti menekan kesenjangan pembangunan wilayah antar daerah yang berorientasi pada kesejahteraan masyarakat serta keserasian antar sektor.

RTRWN merupakan payung dan acuan bagi setiap provinsi dalam mengembangkan tata ruang dalam skala ruangnya yakni Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP). Selanjutnya, RTRWP menjadi acuan bagi rencana tata ruang di kabupaten atau kota (RTRWK), kemudian RTRWK menjadi acuan bagi rencana tata ruang kawasan yang lebih kecil. Kebijakan tata ruang baik tingkat nasional maupun daerah tidak lepas dari asas desentralisasi yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, yang menekankan otonomi yang diperluas.

Disebutkan pula dalam ketentuan tersebut bahwa Pemerintah Pusat dapat menetapkan kawasan khusus di daerah otonomi untuk menyelenggarakan fungsi-fungsi pemerintahan tertentu yang bersifat khusus dan untuk kepentingan nasional/berskala nasional yang salah satunya adalah transportasi. Dengan demikian, pembangunan bidang transportasi di daerah sekalipun menjadi tugas dan kewenangan Pemerintah Daerah namun tetap tidak dapat terlepas dari kepentingan nasional. Konsekuensi dari kebijakan tersebut, maka perencanaan bidang transportasi harus tetap memperhatikan kepentingan nasional yang telah disusun dalam perencanaan program nasional sebagai satu kesatuan.

Dengan kata lain, secara konseptual pembangunan daerah pada dasarnya merupakan bagian integral dari pembangunan nasional dimana pembangunan daerah merupakan upaya pencapaian sasaran nasional di daerah sesuai kondisi (masalah, potensi, aspirasi, dan prioritas) masyarakat dan daerah.

b. Kebijakan sistem transportasi.

Dalam kaitannya dengan RTRWN tersebut, Kementerian Perhubungan selaku lembaga perencana dan pengelola sistem transportasi di Indonesia mengeluarkan kebijakan mengenai Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) sebagai pendukung implementasi dari RTRWN. Sesuai dengan kondisi geografis Indonesia yang berupa negara kepulauan (maritim), maka pelaksanaan SISTRANAS sangat membutuhkan adanya konsep antarmoda secara terpadu untuk meningkatkan keterkaitan wilayah pada skala nasional.

Dasar hukum bagi Pemerintah dalam pengambilan kebijakan strategi pengembangan sistem jaringan jalan adalah Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Sedangkan bagi pengambilan kebijakan sistem pergerakan lalu lintas diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Integrasi sistem transportasi nasional, bagaimanapun juga tidak terlepas dari dukungan sistem transportasi di daerah. Dalam kaitan dengan sistem transportasi regional atau wilayah, perencanaan sistem transportasi wilayah dan lokal itu harus diarahkan dalam usaha mendukung RTRW di wilayah masing-masing dan tetap berada di bawah payung kebijakan pengembangan SISTRANAS.

2. Konsep Perencanaan Transportasi Lokal dalam kaitannya dengan Kebijakan Tata Ruang.

Perencanaan sistem transportasi di suatu wilayah memerlukan adanya analisis mengenai pola dan intensitas kegiatan di pusat-pusat kegiatan sebagai lokasi yang membangkitkan dan/atau menarik perjalanan. Dalam Sistranas, rencana pusat kegiatan nasional diakomodir sebagai masukan dalam merencanakan jaringan transportasi nasional secara multimoda dimana penyediaan sarana dan prasarana transportasi diharapkan mampu mendorong perkembangan kegiatan ekonomi di wilayah-wilayah unggulan.

Dengan demikian dalam mengkaji sistem transportasi wilayah diperlukan adanya analisis terhadap potensi di pusat-pusat kegiatan wilayah, yang meliputi kawasan industri, pertanian, perkebunan, kehutanan, perikanan, pertambangan, sumber daya mineral, pariwisata, perumahan dan perdagangan yang semuanya tertuang dalam rencana tata ruang yang ada. Sistem transportasi lokal kabupaten diharapkan akan menjadi payung dan acuan dalam mengembangkan sistem transportasi kabupaten dengan tetap mengacu pada kebijakan penataan ruang yang tercakup dalam RTRW Kabupaten.

Secara umum kerangka pikir dalam penyusunan/pembuatan sistem transportasi lokal diharapkan menggambarkan mengenai rencana sistem transportasi dalam skala kabupaten yang mampu mencerminkan keterpaduan antara berbagai rencana pengembangan wilayah kabupaten dan memperhatikan keterkaitan dengan wilayah sekitarnya serta kebutuhan dan penyediaan pelayanan transportasi di wilayah Kabupaten Flores Timur.

3. Sistem Jaringan Pelayanan dan Jaringan Prasarana Transportasi.

Jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi dalam konteks kewilayahan kabupaten di Provinsi NTT harus dibangun

dalam konteks yang luas, yang melibatkan serangkaian pertimbangan teknis dari sisi besaran perencanaan dan pertimbangan konseptual sesuai dengan perangkat kebijakan yang ada. Disamping itu, jaringan pelayanan dan prasarana transportasi merupakan prasarana dasar bagi kegiatan sosial-ekonomi masyarakat, maka perencanaannya tidak dapat dilepaskan dengan pola kegiatan masyarakat yang dilayaninya akan dikembangkan.

Penyelenggaraan sistem jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi, tidak hanya terkait dengan sistem multimoda yang menyatukan jaringan jalan dengan moda transportasi lainnya (angkutan umum, angkutan barang, angkutan laut, dan angkutan udara), tetapi juga terkait dengan multi institusi sebagai pengelola, operator, dan penggunanya.

Selain itu pula dengan berbagai disiplin ilmu dan analisis yang perlu dikolaborasikan dalam penyusunan rencana, strategi, implementasi, dan evaluasinya. Untuk itu dalam perencanaan sistem jaringan transportasi harus mencerminkan keputusan yang dapat diterima semua pihak dengan berbagai persepsi/pandangan yang berbeda, dan mempertimbangkan berbagai dampak serta berbagai manfaat, dan melibatkan sejumlah pihak/institusi atau multi-sektoral.

#### 4. Otonomi Daerah

Dalam pergeseran waktu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah ini dirasakan sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan yang terjadi, sehingga dikeluarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah yang menekankan asas otonomi yang diperluas. Asas otonomi daerah membawa konsekuensi pada kemampuan daerah untuk mengurus rumah tangganya. Dengan demikian, dibutuhkan kesiapan sumber daya dan dana yang cukup untuk melaksanakan tugas-tugas Pemerintah Daerah yang dilimpahkan oleh Pemerintah Pusat. Dalam hal perencanaan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi, daerah dapat membuatnya sendiri (tentu saja tetap dalam kerangka Rencana Umum Jaringan Transportasi Nasional/SISTRANAS) sesuai dengan pola perkembangan wilayah yang ingin dicapai dan strategi pengembangan ekonomi setempat. Sehingga hal ini merupakan tantangan baru bagi Pemerintah Daerah untuk lebih matang menyiapkan infrastruktur yang menjadi kewenangan daerahnya.

Sebelum era reformasi, hampir semua kebijakan pengembangan/pembangunan dilakukan secara terpusat, dimana hampir semua kebijakan dan strategi diproses, dirumuskan dan ditentukan di pusat, maka pada era otonomi dewasa ini, aspirasi dan visi daerah dalam pengembangan jaringan transportasi disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing daerah akan lebih diprioritaskan. Sehingga pola penyusunan kebijakan dengan pendekatan *bottom-up* akan lebih sesuai mengingat karakteristik dan kekhasan tiap daerah yang beraneka ragam.

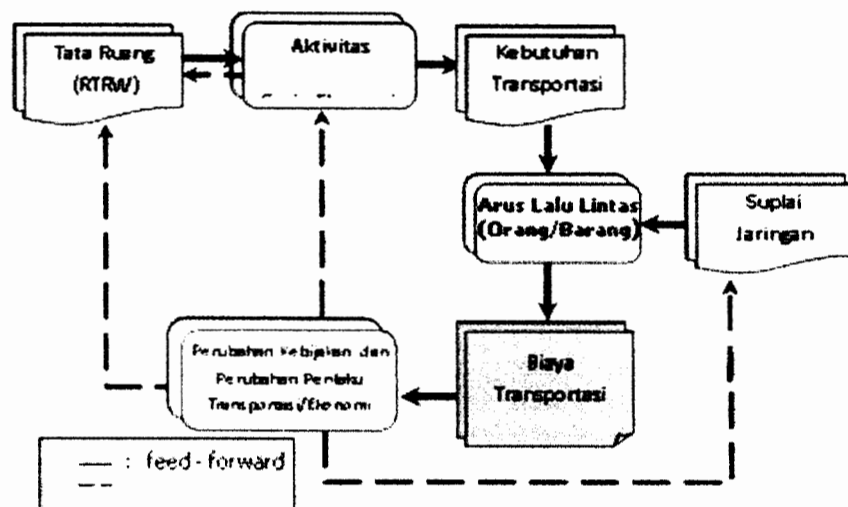
#### 5. Implikasi Otonomi Daerah Bagi Penyelenggaraan Sistem Jaringan Transportasi.

Beberapa konsep mendasar dalam penyelenggaraan jaringan transportasi di era otonomi daerah yang harus ditegaskan antara lain adalah:

- a. Jaringan transportasi merupakan prasarana dan sarana pelayanan dasar bagi pengembangan wilayah yang harus mendapatkan perhatian yang memadai oleh semua daerah, khususnya dalam hal penyediaan (pendanaan) dan kualitas pelayanan operasinya;
  - b. Sistem jaringan transportasi adalah sistem prasarana yang beroperasi dalam jaringan menerus (tidak mengenal adanya batas administrasi), sehingga koordinasi merupakan *kata kunci* dalam penyelenggaraannya;
  - c. Dalam perencanaan jaringan transportasi maupun operasional jaringan transportasi di era otonomi akan banyak keputusan yang dilakukan di tingkat daerah, sehingga perlu adanya metodologi perencanaan yang tepat dan terpadu agar efisiensi dan efektifitas kinerja sistem transportasi dapat dioptimalkan.
6. Sistem Jaringan Transportasi dalam Kerangka Pengembangan Wilayah.

Sesuai dengan peranannya bahwa transportasi merupakan kebutuhan turunan yang diakibatkan oleh tersebarnya pola tata ruang dimana kebutuhan manusia dan proses produksi tidak dapat dilakukan hanya pada satu lokasi saja. Dengan kata lain untuk seluruh kegiatan masyarakat selalu dibutuhkan proses perpindahan yang dalam kajian transportasi disebut dengan perjalanan. Salah satu media perjalanan yang penting adalah sistem jaringan jalan, hal ini karena kemampuannya untuk memberikan akses maksimal kepada semua orang dan bahkan *door-to-door*.

Setiap pengembangan tata ruang akan selalu membutuhkan dukungan dari penyediaan sarana dan prasarana transportasi, demikian juga sebaliknya setiap pengembangan sistem transportasi akan mempengaruhi pola dan perkembangan tata ruang di sekitarnya dimana perbaikan akses akan mempengaruhi pertumbuhan intensitas kegiatan ruang. Interaksi timbal balik antara sistem transportasi dan tata ruang dapat dijelaskan melalui ilustrasi berikut ini :

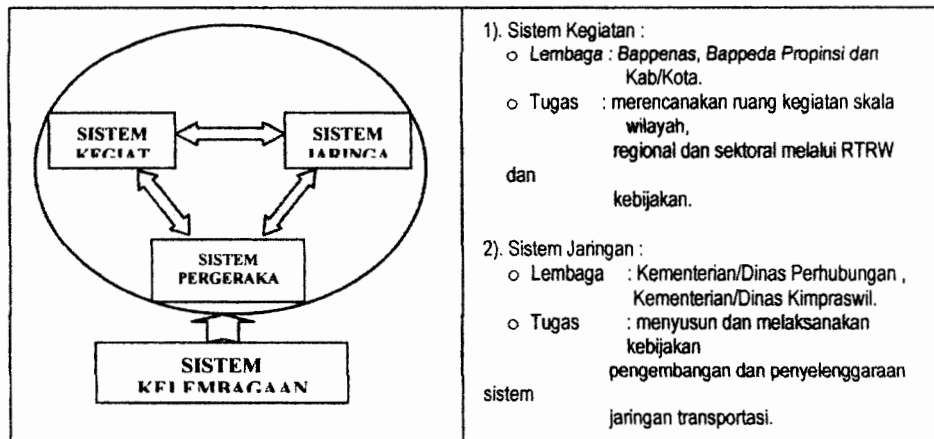


Gambar 3.1 : Keterkaitan sistem jaringan transportasi dan tata ruang

Dalam perencanaan jaringan transportasi wilayah, interaksi timbal balik antara transportasi dan tata ruang merupakan komponen utama yang harus dianalisis dan dimodelkan untuk menyusun kerangka kebijakan yang efisien dan terpadu. Dalam proses perencanaan, hubungan timbal balik tersebut dikaji dalam kerangka sistem antara perencanaan transportasi dan

tata ruang yang harus dihubungkan dan dikaji secara terpadu, sehingga interaksi transportasi di dalam jaringan mampu mendukung roda gerak perekonomian masyarakat.

Interaksi yang terjadi dalam sistem transportasi dan kaitannya dengan tata ruang, secara ringkas digambarkan pada gambar di bawah ini :



Gambar 3.2 : Sistem Transportasi Makro

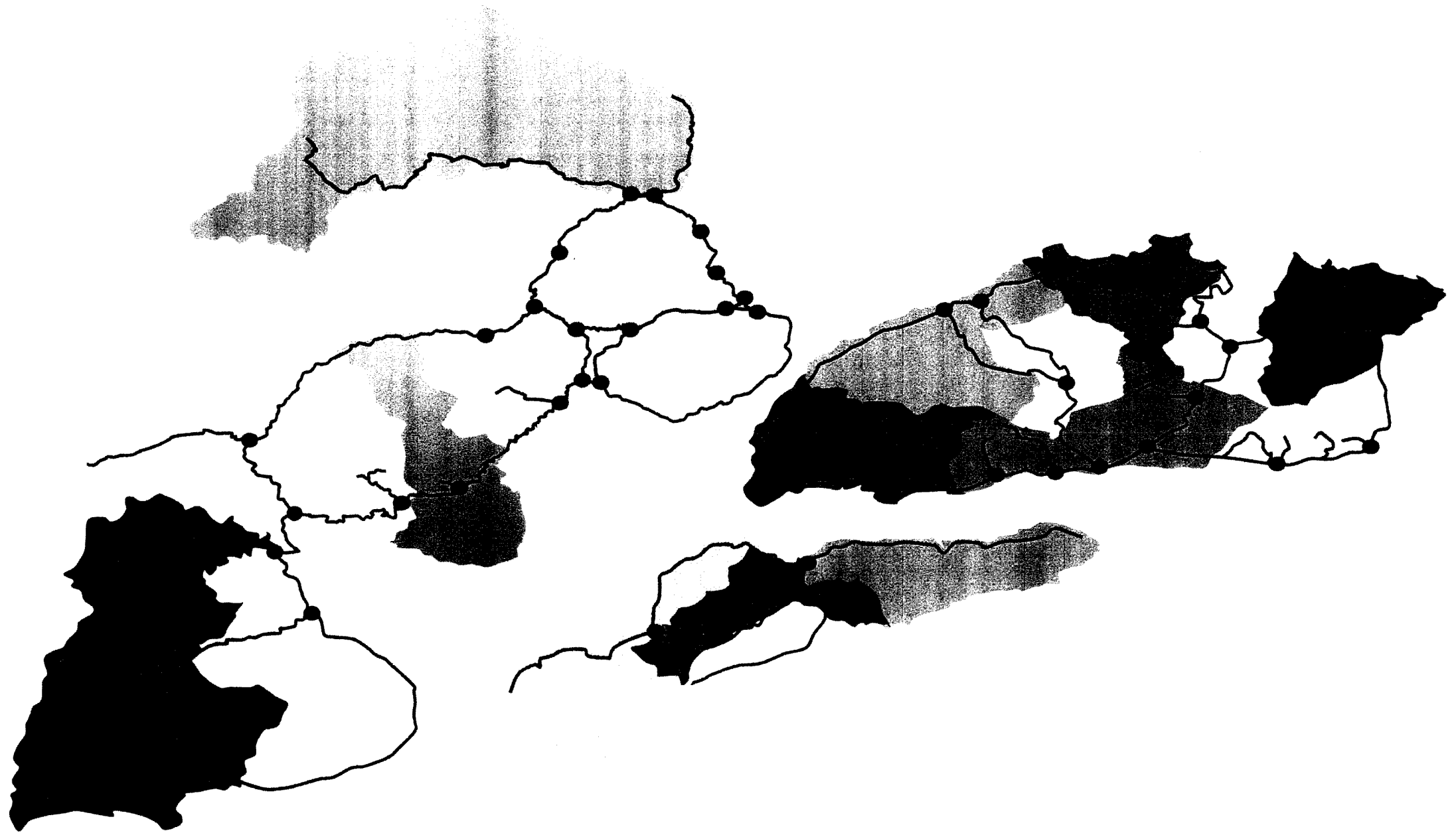
Adanya kebutuhan transportasi merupakan resultansi dari tersebarnya pola tata guna lahan (sistem kegiatan), yakni semua kebutuhan tidak dapat terpenuhi hanya di satu lokasi saja. Untuk mengakomodir kebutuhan transportasi tersebut diperlukan adanya jaringan transportasi (sistem jaringan) yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan yang ada. Sistem transportasi makro tersebut terdiri dari beberapa sub sistem yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi.

Sub sistem itu terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan. Interaksi antara kedua sistem itu menimbulkan pergerakan melalui berbagai sarana dan prasarana transportasi (sistem pergerakan). Setiap perubahan yang terjadi pada setiap sub sistem akan berpengaruh terhadap sub sistem lainnya.

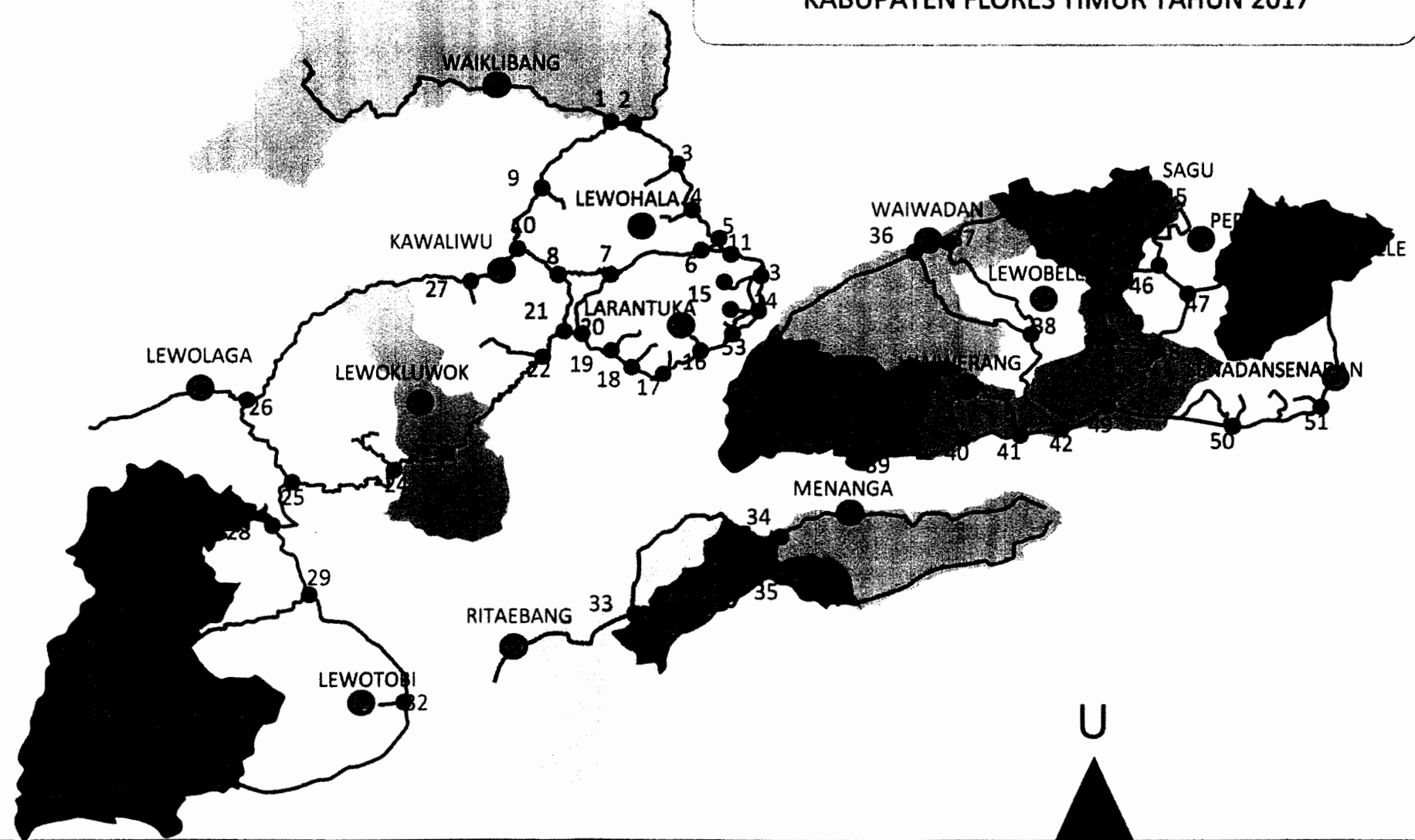
Untuk itu, diperlukan sistem kelembagaan yang bertugas mengatur interaksi di antara berbagai sub sistem tersebut sedemikian rupa, sehingga berfungsi dengan baik dan efisien.

Di Indonesia, sistem kelembagaan yang berkaitan dengan masalah transportasi secara umum adalah sebagai berikut :

- a. Sistem kegiatan, dalam hal ini melibatkan Bappenas, Bappeda Provinsi dan Kabupaten/Kota, yang sangat penting dalam penentuan kebijakan baik yang berskala wilayah, regional, maupun sektoral melalui perencanaan tata ruang dan perencanaan pembangunan lainnya.
- b. Sistem jaringan, dalam hal ini melibatkan Kementerian Perhubungan dan dinas di daerah, Kementerian Pekerjaan Umum dan dinas di daerah sebagai lembaga yang menyusun dan melaksanakan kebijakan mengenai pengembangan dan penyelenggaraan sistem jaringan transportasi (jalan) secara nasional maupun wilayah/daerah.

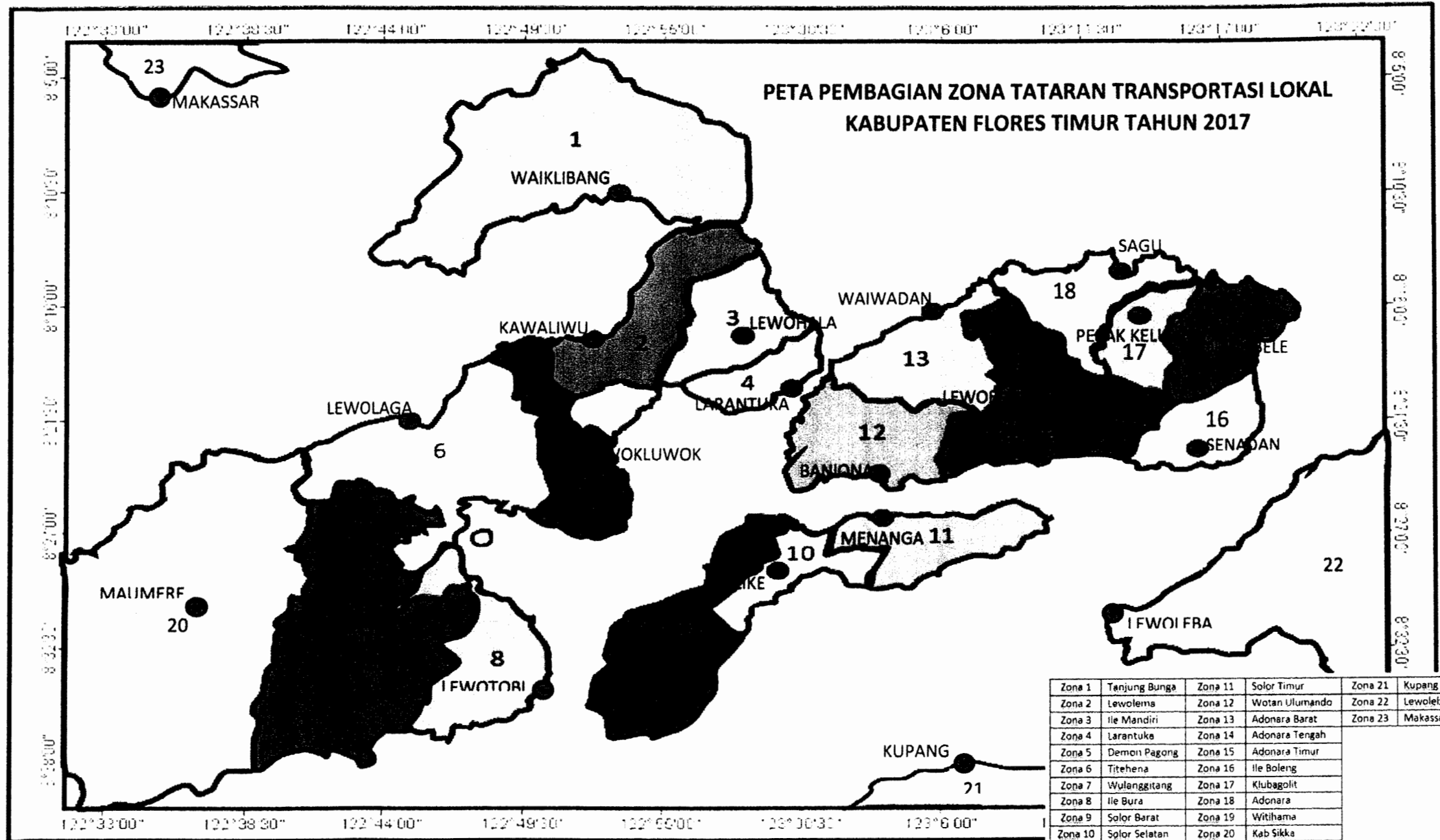


PETA JARINGAN JALAN  
KABUPATEN FLORES TIMUR TAHUN 2017

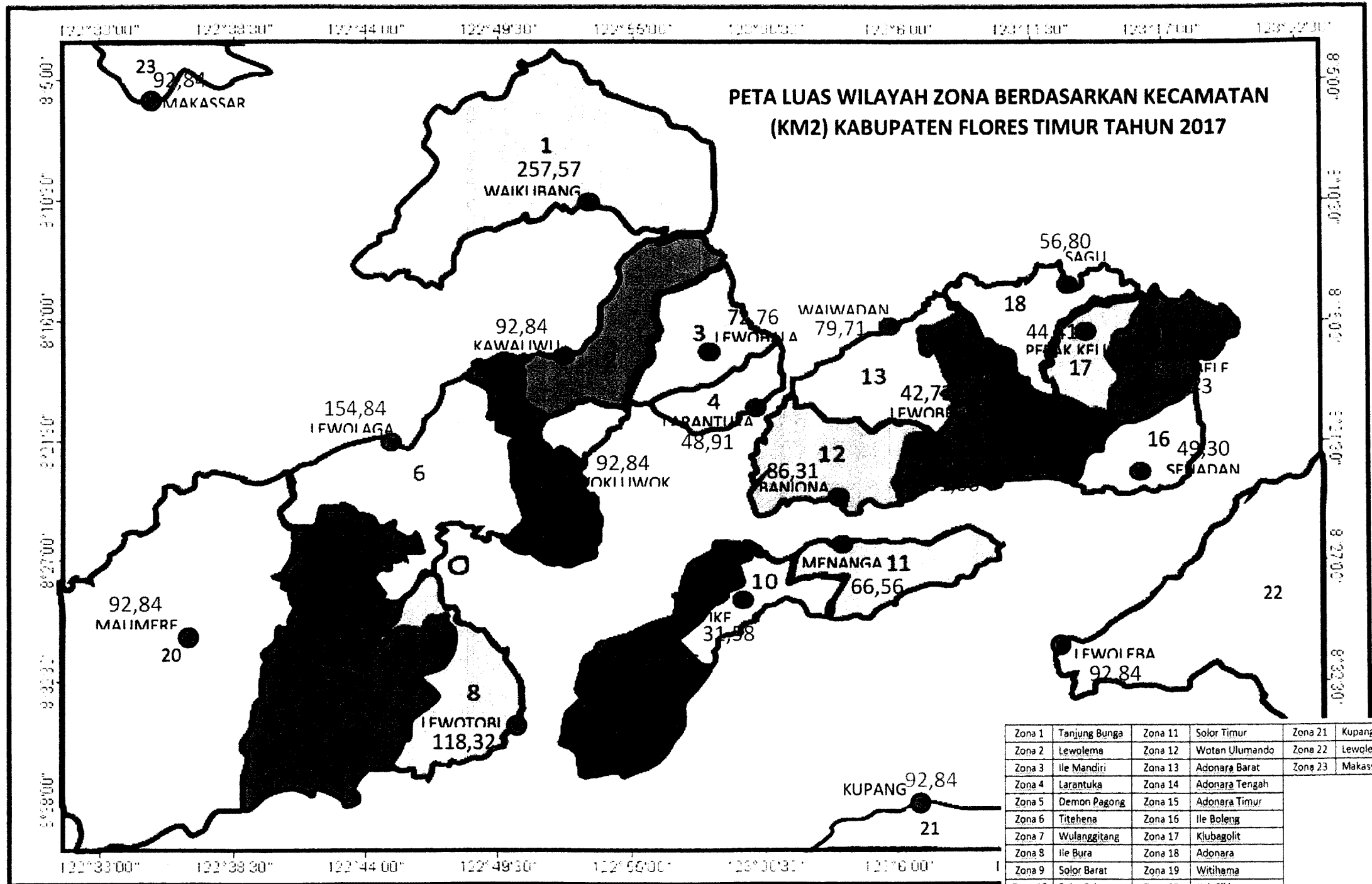


- IBU KOTA KECAMATAN
- ▬ ARTERI PRIMER
- ▬ ARTERI SEKUNDER
- SIMPANG {Sp}:
  - 1 Sp Arah Waiklibang
  - 2 Sp Arah Karawutung
  - 3 Sp Waimana Satu
  - 4 Sp Watotutu
  - 5 Sp Delang
  - 6 Sp Watowiti
  - 7 Sp Watotenga
  - 8 Sp Lewotola
  - 9 Sp Belogili
  - 10 Sp Kawaliwu
  - 11 Sp Bandara Gewayantana
  - 12 Sp Wari
  - 13 Sp Tabali 1
  - 14 Sp Gelkat Nara
  - 15 Sp Tabali 2
  - 16 Sp Postoh
  - 17 Sp Katedral
  - 18 Sp Sandominggo
  - 19 Sp Lamalawang
  - 20 Sp Waiololong
  - 21 Sp Waiwio
  - 22 Sp Reganma
  - 23 Sp Lewokluwuk
  - 24 Sp Eputobi
  - 25 Sp Wairunu
  - 26 Sp Lato
  - 27 Sp Leworahang
  - 28 Sp Konga
  - 29 Sp Nobo
  - 30 Sp Boru
  - 31 Sp Hewa
  - 32 Sp Lewotobi
  - 33 Sp Daniwato
  - 34 Sp Wulublolong
  - 35 Sp Lewoggaran
  - 36 Sp Waiwadan
  - 37 Sp Adonara
  - 38 Sp Riangkap
  - 39 Sp Baniona
  - 40 Sp Terong
  - 41 Sp Lamshala
  - 42 Sp Waiwerang
  - 43 Sp Tanuwore
  - 44 Sp Ladoang
  - 45 Sp Sagu
  - 46 Sp Lamabuga
  - 47 Sp Hinga
  - 48 Sp Lewotukan
  - 49 Sp Kiwangona
  - 50 Sp Riangwale
  - 51 Sp Deri
  - 52 Sp Werangera
  - 53 Sp Pasar Inpres Baru
  - 54 Sp Rujab

U

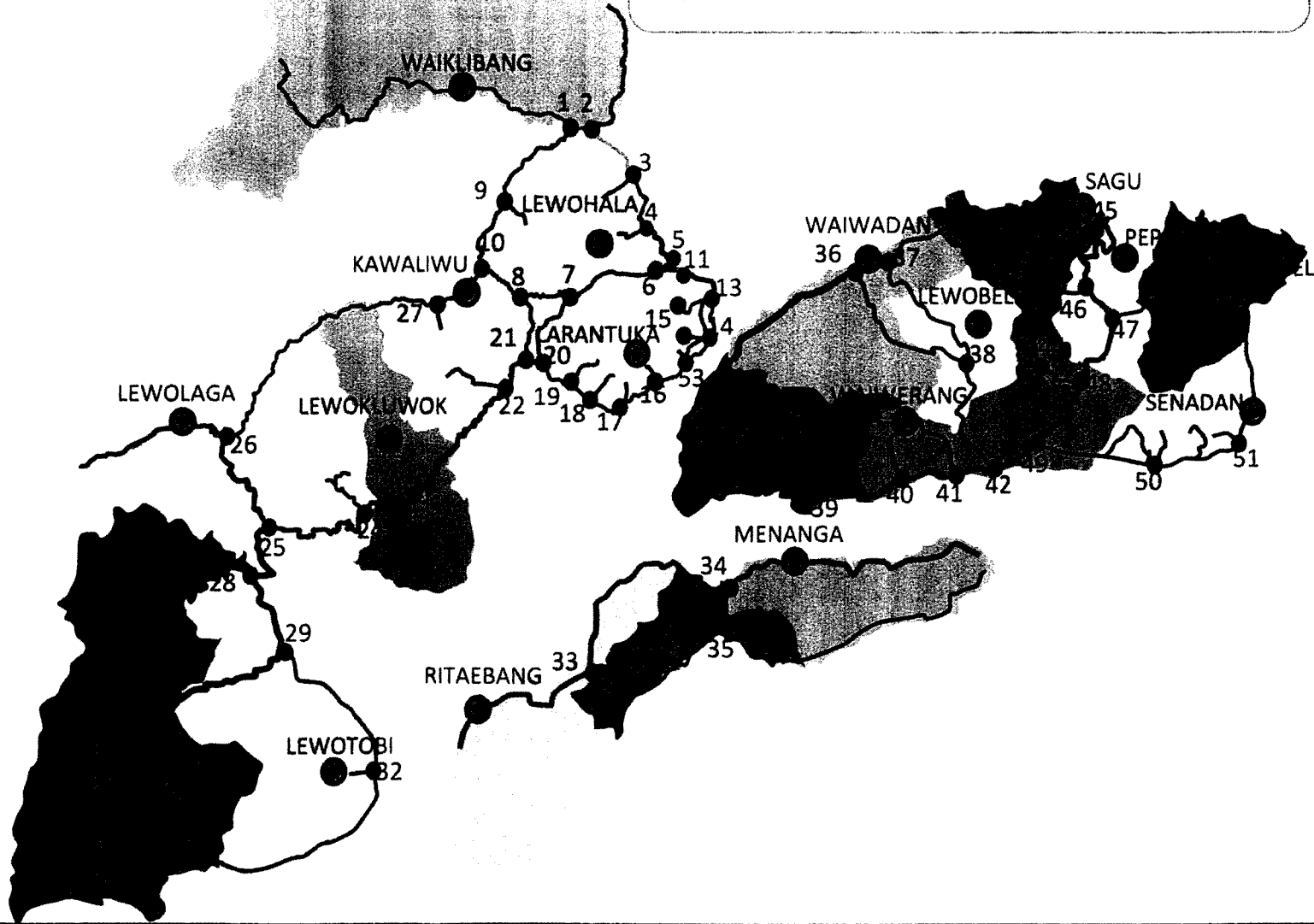






Zona 1	Tanjung Bunga	Zona 11	Solor Timur	Zona 21	Kupang
Zona 2	Lewolema	Zona 12	Wotan Ulumando	Zona 22	Lewoleba
Zona 3	Ile Mandiri	Zona 13	Adonara Barat	Zona 23	Makassar
Zona 4	Larantuka	Zona 14	Adonara Tengah		
Zona 5	Demon Pagong	Zona 15	Adonara Timur		
Zona 6	Titehena	Zona 16	Ile Bolong		
Zona 7	Wulanggitang	Zona 17	Klubagolit		
Zona 8	Ile Bura	Zona 18	Adonara		
Zona 9	Solor Barat	Zona 19	Witihama		
Zona 10	Solor Selatan	Zona 20	Kab Sikka		

PETA JARINGAN JALAN  
KABUPATEN FLORES TIMUR TAHUN 2017



- IBU KOTA KECAMATAN
- ▬ ARTERI PRIMER
- ▬ ARTERI SEKUNDER
- ▬ SIMPANG (Sp):
- 1 Sp Arah Waiklibang
- 2 Sp Arah Karawutung
- 3 Sp Waimana Satu
- 4 Sp Watotutu
- 5 Sp Delang
- 6 Sp Watowiti
- 7 Sp Watotenga
- 8 Sp Lewotola
- 9 Sp Belogili
- 10 Sp Kawaliwu
- 11 Sp Bandara Gewayantana
- 12 Sp Weri
- 13 Sp Tabali 1
- 14 Sp Geklat Nara
- 15 Sp Tabali 2
- 16 Sp Postoh
- 17 Sp Katadral
- 18 Sp Sandominggo
- 19 Sp Lamalawang
- 20 Sp Waiololong
- 21 Sp Waiwio
- 22 Sp Raganama
- 23 Sp Lewokluwok
- 24 Sp Eputohi
- 25 Sp Wairunu
- 26 Sp Lato
- 27 Sp Leworahang
- 28 Sp Konga
- 29 Sp Nobo
- 30 Sp Boru
- 31 Sp Hawa
- 32 Sp Lewotobi
- 33 Sp Daniwato
- 34 Sp Wulublolong
- 35 Sp Lewoggaran
- 36 Sp Waiwadan
- 37 Sp Adonara
- 38 Sp Riangpao
- 39 Sp Baniona
- 40 Sp Terong
- 41 Sp Lamahala
- 42 Sp Waiwerang
- 43 Sp Tanuwore
- 44 Sp Ladoang
- 45 Sp Segu
- 46 Sp Lamabuga
- 47 Sp Hinga
- 48 Sp Lewotukan
- 49 Sp Kiwangons
- 50 Sp Riangwale
- 51 Sp Deri
- 52 Sp Werangere
- 53 Sp Pasar Inpres Baru
- 54 Sp Rujab

Tabel Kinerja Jalan Kabupaten Flores Timur Tahun 2017

NO	KODE LINK	RUAS JALAN		TIPE JALAN	PANJANG JALAN (M)	KLASIFIKASI JALAN	STATUS	VC	KECEPATAN (KM/JAM)	KEPADATAN	LOS
		LINK 1	LINK 2								
<b>A</b>	<b>DARATAN LARANTUKA</b>										
1	311	Riangkroko - Sp. Waiklibang 2		2/2 UD	24,500	Kolektor Sekunder	Provinsi	0.3992	42.0292	856.0481	B
2	312/323	Sp. Waiklibang 2 - Sp. Waiklibang 1	Sp. Waiklibang 1 - Sp. Waiklibang 2	2/2 UD	17,150	Kolektor Primer	Provinsi	0.4038	43.0181	886.3996	B
3	313/361	Sp. Kawaliwu - Sp. Waiklibang 2	Sp. Waiklibang 2 - Sp. Kawaliwu	2/2 UD	19,150	Kolektor Sekunder	Provinsi	0.3412	45.8084	1058.8113	B
4	321	Jl. ArahdariLaka - Sp. Waiklibang 1		2/2 UD	10,500	Lokal	Kabupaten	0.3500	46.6267	1105.5086	B
5	322/331	Sp. Delang - Sp. Waiklibang 1	Sp. Waiklibang 1 - Sp. Delang	2/2 UD	1,800	Kolektor Primer	Provinsi	0.5216	40.4931	1103.5342	C
6	332/341	Sp. Watowiti 1 - Sp. Delang	Sp. Delang - Sp. Watowiti 1	2/2 UD	2,150	Kolektor Primer	Provinsi	0.2417	40.2362	510.5220	B
7	333/351	Sp. Watowiti 2 - Sp. Delang	Sp. Delang - Sp. Watowiti 2	2/2 UD	7,790	Kolektor Primer	Provinsi	0.2819	41.0544	562.3733	B
8	342	Bandara - Sp. Watowiti 1		2/2 UD	2,700	Kolektor Primer	Provinsi	0.2480	41.0195	494.4373	B
9	343/352	Sp. Watowiti 2 - Sp. Watowiti 1	Sp. Watowiti 1 - Sp. Watowiti 2	2/2 UD	3,120	Kolektor Primer	Provinsi	0.2678	39.9871	520.3647	B
10	353	Sp. Watotenga - Sp. Watowiti 2		2/2 UD	4,000	Kolektor Sekunder	Kabupaten	0.4789	46.4265	1245.2409	C
11	362	Sp. Lewotola - Sp. Kawaliwu		2/2 UD	3,900	Kolektor Sekunder	Kabupaten	0.4549	41.3874	1054.5793	C
12	363/371	Sp. Lato - Sp. Kawaliwu	Sp. Kawaliwu - Sp. Lato	2/2 UD	21,800	Kolektor Sekunder	Kabupaten	0.5012	40.5624	905.1165	C
13	372/381	Sp. Lato - Sp. Wairunu	Sp. Wairunu - Sp. Lato	2/2 UD	7,360	Kolektor Sekunder	Provinsi	0.2323	43.4584	590.0304	B
14	373	Sp. Lato - Mudajebak		2/2 UD	28,800	Kolektor Sekunder	Provinsi	0.1484	42.0939	364.9755	A
15	382/3113	Jl. Tans LarantukaMaumere 4	Jl. Tans	4/2 UD		Arteri Primer	Nasional	0.1266	37.6107	144.4313	A

NO	KODE LINK	RUAS JALAN		TIPE JALAN	PANJANG JALAN (M)	KLASIFIKASI JALAN	STATUS	VC	KECEPATAN (KM/JAM)	KEPADATAN	LOS
		LINK 1	LINK 2								
A	DARATAN LARANTUKA										
			LarantukaMaumere 4		9,726						
16	383/391	Jl. Tans LarantukaMaumere 5	Jl. Tans LarantukaMaumere 5	4/2 UD	10,576	Arteri Primer	Nasional	0.1250	37.9315	342.3410	B
17	392	Jl. ArahdariLewotobi - Sp. Nobo		4/2 UD	35,235	Kolektor Primer	Provinsi	0.1362	36.1470	312.7569	B
18	393/3101	Jl. Tans LarantukaMaumere 6	Jl. Tans LarantukaMaumere 6	4/2 UD	12,568	Arteri Primer	Nasional	0.1377	36.5658	187.1191	A
19	3012	Jl. ArahdariHewa - Sp. Boru		2/2 UD	2,400	Lokal Primer	Kabupaten	0.2910	41.4216	288.2512	B
20	3013	Jl. Tans LarantukaMaumere 7		4/2 UD	7,241	Arteri Primer	Nasional	0.3774	37.9315	342.3410	B
21	3111	Sp. Eputobi - Tuakepa		2/2 UD	8,500	Lokal Primer	Kabupaten	0.2329	36.1470	312.7569	B
22	3112/3123	Jl. Tans LarantukaMaumere 3	Jl. Tans LarantukaMaumere 3	4/2 UD	9,967	Arteri Primer	Nasional	0.0953	35.6938	138.0221	A
23	3121	Jl. ArahdariGaluh - Sp. Lewokluwok		2/2 UD	6,300	Lokal Primer	Kabupaten	0.0953	35.6938	138.0221	A
24	3122/3133	Jl. Tans LarantukaMaumere 2	Jl. Tans LarantukaMaumere 2	4/2 UD	11,550	Arteri Primer	Nasional	0.4549	41.3874	1054.5793	C
25	3131	Lewotola - Sp. Waiwio 1		2/2 UD	10,000	Lokal Primer	Kabupaten	0.5012	40.5624	905.1165	C
26	3132/3143	Jl. Tans LarantukaMaumere 1	Jl. Tans LarantukaMaumere 1	4/2 UD	200	Arteri Primer	Nasional	0.2323	43.4584	590.0304	B
27	3141	Watotenga - Sp. Waiwio 2		2/2 UD	6,200	Lokal Primer	Provinsi	0.1484	42.0939	364.9755	A
28	3142/3402	Jl. Ki HajarDewantara	Jl. KI HajarDewantara	4/2 UD	2,050	Arteri Sekunder	Nasional	0.1266	41.3874	1054.5793	C
29	3152	Jl. ReinhaRosari 2		2/1 UD	1,070	Arteri Sekunder	Nasional	0.1250	40.5624	905.1165	C
30	3153/3411	Jl. Yoakhim BL. Desari		4/2 UD	1,371	Arteri Sekunder	Nasional	0.4549	41.3874	1054.5793	C

NO	KODE LINK	RUAS JALAN		TIPE JALAN	PANJANG JALAN (M)	KLASIFIKASI JALAN	STATUS	VC	KECEPATAN (KM/JAM)	KEPADATAN	LOS
		LINK 1	LINK 2								
<b>A</b>	<b>DARATAN LARANTUKA</b>										
31	3161/322 3	Jl. Katedral 2	Jl. Katedral 2	2/2 UD	100	Kolektor Primer	Provinsi	0.5012	40.5624	905.1165	C
32	3163	Jl. Don Lorenzo		4/1 UD	1,700	Arteri Sekunder	Provinsi	0.4789	46.4265	1245.2409	C
33	3171	Jl. Katedral 1		4/1 UD	150	Kolektor Primer	Provinsi	0.4549	41.3874	1054.5793	C
34	3173	Jl. Niaga 2		2/1 UD	58	Arteri Sekunder	Nasional	0.7484	42.0939	364.9755	D
35	3174	Jl. ReinhaRosari 1		2/1 UD	70	Arteri Sekunder	Nasional	0.1250	39.1225	148.2381	C
36	3181/319 3	Jl. Herman Fernandez 1	Jl. Herman Fernandez 1	2/2 UD	750	Arteri Sekunder	Provinsi	0.2323	43.4584	590.0304	B
37	3182	Jl. Niaga 1		2/1 UD	156	Arteri Sekunder	Nasional	0.7484	42.0939	364.9755	D
38	3183	Jl. Herman Fernandez 2		2/1 UD	500	ArteriSekunde r	Provinsi	0.1266	37.6107	144.4313	A
39	3191/320 3	Jl. BasukiRahmat	Jl. BasukiRahmat	4/2 D	850	ArteriSekunde r	Provinsi	0.1250	39.1225	148.2381	A
40	3194/322 2	Jl. Lasitarda	Jl. Lasitarda	2/2 UD	240	Lokal Sekunder	Provinsi	0.4549	41.3874	1054.5793	C
41	3201/321 2	Jl. SoekarnoHatta 2	Jl. SoekarnoHatta 2	4/2 UD	150	Arteri Sekunder	Provinsi	0.5012	40.5624	905.1165	C
42	3202	Jl. Diponegoro		2/1 UD	850	Lokal Primer	Kabupaten	0.2323	43.4584	590.0304	B
43	3211	Jl. SoekarnoHatta 1		2/2 UD	6,324	Arteri Sekunder	Provinsi	0.1484	41.3874	1054.5793	C
44	3213/322 1	Jl. Ahmad Yani		2/2 UD	700	Lokal Primer	Kabupaten	0.1266	40.5624	905.1165	C
45	3401/341 3	Jl. YosSudarso		4/2 UD	2,050	Arteri Sekunder	Nasional	0.1250	41.3874	1054.5793	C
46	3403	Jl. Arah Terminal Lamawalang		2/2 UD		Lokal	Kabupate	0.0953	40.5624	905.1165	C

NO	KODE LINK	RUAS JALAN		TIPE JALAN	PANJANG JALAN (M)	KLASIFIKASI JALAN	STATUS	VC	KECEPATAN (KM/JAM)	KEPADATAN	LOS
		LINK 1	LINK 2								
<b>A DARATAN LARANTUKA</b>											
					10	Sekunder	n				
47	3412	Jl. ArahPelabuhanWaibalun		2/2 UD	15	Lokal Sekunder	Kabupaten	0.0953	35.6938	138.0221	A
<b>B DARATAN SOLOR</b>											
49	3231/3243	Jl. ArahdariBelaweling	Jl. ArahdariPamakayo	2/2 UD	16,450	Kolektor Primer	Provinsi	0.148352	42.09389772	364.9754657	A
50	3232/3253	Jl. ArahdariKalike	Jl. ArahdariKalike	2/2 UD	7,000	Kolektor Primer	Provinsi	0.126645	37.61069491	144.4313369	A
51	3233	Jl. ArahdariRitaebang		2/2 UD	8,905	Kolektor Primer	Provinsi	0.12496	39.12249826	148.2380801	A
52	3241	Jl. ArahdariMenanga		2/2 UD	11,000	Kolektor Primer	Provinsi	0.136167	36.09688305	149.0401226	A
53	3242	Jl. ArahdariKalike		2/2 UD	3,000	Kolektor Primer	Kabupaten	0.137728	36.56575397	187.1190602	A
54	3251	Jl. ArahdariPodor		2/2 UD	4,000	Kolektor Primer	Kabupaten	0.290974	41.42162841	288.2512404	B
55	3252	Jl. ArahdariBubuatagama		2/2 UD	14,000	Lokal Primer	Kabupaten	0.137728	36.56575397	187.1190602	A
<b>C DARATAN ADONARA</b>											
56	3261	Jl. ArahdariWayangona		2/2 UD	14,000	Lokal Sekunder	Kabupaten	0.399153	42.02918873	856.0481205	B
57	3262/3393	Jl. ArahdariWatampao	Jl. Arahdari Sp. Baniona	2/2 UD	5,000	Kolektor Primer	Provinsi	0.403804	43.01811057	886.3995626	B
58	3263/3273	Jl. ArahdariWoto	Jl. ArahdariTobilota	2/2 UD	5,000	Kolektor Primer	Provinsi	0.341177	45.80838796	1058.811262	B
59	3271/3283	Jl. ArahdariWaitenepang	Jl. Arahdari Sp. Waiwadan 1	2/2 UD	6,000	Kolektor Primer	Provinsi	0.349972	46.62666711	1105.508563	B
60	3272/3381	Jl. ArahdariKokotobo	Jl. Arahdari Sp. Waiwadan 1	2/2 UD	14,000	Lokal Primer	Kabupaten	0.521593	40.49314387	1103.534207	A

NO	KODE LINK	RUAS JALAN		TIPE JALAN	PANJANG JALAN (M)	KLASIFIKASI JALAN	STATUS	VC	KECEPATAN (KM/JAM)	KEPADATAN	LOS
		LINK 1	LINK 2								
A	DARATAN LARANTUKA										
61	3281	Jl. Arahdari Pelabuhan Waiwadan		2/2 UD	200	Lokal Sekunder	Kabupaten	0.24174 4	40.2361777 4	510.521988	B
62	3282/329 3	Jl. Arahdari Adonara	Jl. Arahdari Adonara Barat	2/2 UD	6,000	Kolektor Primer	Provinsi	0.28186 8	41.0544145 1	562.373291 5	B
63	3291/330 3	Jl. Arahdari Sp. Sagu	Jl. Arahdari Sp. Tanuwore	2/2 UD	800	Kolektor Primer	Provinsi	0.24802 9	41.0194515	494.437256 3	B
64	3292/332 3	Jl. Arahdari Lamabuga	Jl. Arahdari Sp. Tanuwore	2/2 UD	7,000	Kolektor Primer	Provinsi	0.26777 5	39.9870514 7	520.364679 8	B
65	3301	Jl. Arahdari Sagu		2/2 UD	18,000	Kolektor Primer	Provinsi	0.47887 2	46.4265324 2	1245.24085 5	C
66	3302/331 1	Jl. Arahdari Wuanoa	Jl. Arahdari Lamablawa	2/2 UD	6,500	Kolektor Primer	Provinsi	0.45492 9	41.3874372 5	1054.57932 8	C
67	3312/333 3	Jl. Arahdari Hinga	Jl. Arahdari Sp. Lamabuga	2/2 UD	4,000	Kolektor Primer	Provinsi	0.50116 4	40.5624168 2	905.116529 4	C
68	3321/331 3	Jl. Arahdari Sp. Lamabuga	Jl. Arahdari Tanuwore	2/2 UD	500	Kolektor Primer	Provinsi	0.2323	43.4583969 3	590.030448 3	B
69	3322	Jl. Arahdari Ladoang		2/2 UD	10,000	Kolektor Primer	Provinsi	0.14835 2	42.0938977 2	364.975465 7	A
70	3331/334 3	Jl. Arahdari Lamablawa	Jl. Arahdari Sp. Wuanoa	2/2 UD	600	Kolektor Primer	Provinsi	0.12664 5	37.6106949 1	144.431336 9	A
71	3332/336 1	Jl. Arahdari Kiwangona	Jl. Arahdari Simpang Wuanoa	2/2 UD	19,000	Kolektor Primer	Provinsi	0.12496	39.1224982 6	148.238080 1	A
72	3341	Jl. Arahdari Waiwuring		2/2 UD	6,000	Lokal Primer	Kabupaten	0.13616 7	36.0968830 5	149.040122 6	A
73	3342/335 1	Jl. Arahdari Deri	Jl. Arahdari Sp. Werangere	2/2 UD	11,000	Kolektor Sekunder	Kabupaten	0.13772 8	36.5657539 7	187.119060 2	A
74	3344	Jl. Arahdari Sandosi		2/2 UD	8,000	Lokal Sekunder	Kabupaten	0.29097 4	41.4216284 1	288.251240 4	B
75	3352/336 2	Jl. Arahdari Riangwale	Jl. Arahdari Sp. Deri	2/2 UD	12,200	Kolektor Sekunder	Kabupaten	0.37737 1	37.9314726 1	342.341023 2	B
76	3353	Jl. Arahdari Deri		2/2 UD		Lokal Sekunder	Kabupaten	0.23287	36.1469910	312.756869	B

NO	KODE LINK	RUAS JALAN		TIPE JALAN	PANJANG JALAN (M)	KLASIFIKASI JALAN	STATUS	VC	KECEPATAN (KM/JAM)	KEPADATAN	LOS
		LINK 1	LINK 2								
A	DARATAN LARANTUKA										
					6,000		n		1	5	
77	3363/337 2	Jl. Arahdari Sp. Kiwangona	Jl. Arahdari Sp. Lamawolo	2/2 UD	8,000	Kolektor Sekunder	Kabupaten	0.09532 9	35.6938143 2	138.022084 5	A
78	3371/338 3	Jl. Arahdari Sp. Kokotobo	Jl. Arahdari Wotan	2/2 UD	11,200	Lokal Primer	Kabupaten	0.37737 1	37.9314726 1	342.341023 2	B
79	3373/339 2	Jl. Arahdari Sp. Waiwerang	Jl. Arahdari Wotan	2/2 UD	13,270	Kolektor Primer	Provinsi	0.23287 1	36.1469910 1	312.756869 5	B
80	3381	Jl. Arahdari Tanah Pukang		2/2 UD	8,000	Lokal Primer	Kabupaten	0.37737 1	37.9314726 1	342.341023 2	B
81	3391	Jl. ArahdariLambolan		2/2 UD	8,500	Lokal Primer	Kabupaten	0.23287 1	36.1469910 1	312.756869 5	B

Sumber :HasilAnalisis2017



penghematan waktu ini akan berpengaruh terhadap biaya transportasi yang sangat besar terutama pada masa yang datang dengan adanya perkembangan wilayah dan pertumbuhan ekonomi masyarakat.

c. Peningkatan pelabuhan penyeberangan Deri

Pelabuhan penyeberangan Deri merupakan salah satu pintu masuk wilayah Flores Timur di bagian timur yang terhubung secara langsung dengan Pulau Lembata dan Alor. Ke depan dengan adanya pertumbuhan jumlah penduduk dan peningkatan jumlah perjalanan perlu ditingkatkan prasarana dan fasilitas di pelabuhan penyeberangan Deri. Pada karakteristik lain diketahui bahwa terdapat beberapa desa (Desa Pukaone, Lamanele, Nobo, Gayak, Lamalaka, Lamabayung dan Boleng) yang penduduknya bercocok tanam di Lembata sehingga memiliki frekwensi perjalanan dari/dan ke Deri yang cukup tinggi baik yang berkendaraan pribadi terutama roda dua maupun yang menggunakan kendaraan umum.

d. Peningkatan Pelabuhan Penyeberangan Waibalun.

Pelabuhan penyeberangan Waibalun merupakan salah satu pintu masuk Flores Timur dari sub sektor angkutan penyeberangan. Pelabuhan Waibalun secara eksisting terhubung dengan Pelabuhan Bolok di Kupang dan terhubung dengan Pelabuhan Mananga serta Deri dan Waijarang di Lembata. Ke depan dengan adanya perkembangan wilayah serta pertumbuhan ekonomi maka jarak tempuh/lintasan angkutan penyeberangan akan dipilih rute yang terpendek sehingga terdapat kemungkinan keterhubungan dengan Pelabuhan Deri akan terhapus dengan sendirinya, akan tetapi Pelabuhan Waibalun tetap dioptimalkan untuk melayani lintasan Solor Timur ke Larantuka. Pada aspek lain dengan adanya pembangunan jembatan yang menghubungkan Adonara dan Larantuka yaitu titik Pantai Palo di Kelurahan Sarotari dengan Tanah Merah di Adonara maka jarak dan waktu tempuh dari Larantuka ke Adonara akan menjadi sangat singkat sehingga pilihan moda yang diambil adalah transportasi jalan yang sudah pasti mengurangi tingkat penggunaan Pelabuhan Penyeberangan Waibalun untuk menghubungkan Adonara dengan Larantuka.

e. Peningkatan Pelabuhan Penyeberangan Mananga

Pelabuhan penyeberangan di Solor Timur saat ini melayani lintasan penyeberangan Solor ke Larantuka dan Deri. Ke depan dengan adanya pertumbuhan ekonomi yang diikuti oleh peningkatan perjalanan maka Pelabuhan Mananga diharapkan akan mendukung pergerakan orang, kendaraan dan barang dari Solor ke Adonara melalui Deri di Adonara Timur dan Tobilota di Adonara Barat serta berperan menghubungkan Solor Timur dan Kota Larantuka melalui Pelabuhan Penyeberangan Waibalun.

2. Jangka Menengah (tahun 2022 - 2027 :

a. Pengembangan Prasarana/Simpul Transportasi penyeberangan.

1) Peningkatan Kapasitas Pelabuhan penyeberangan Waibalun berupa fasilitas prasarana pelabuhan terdiri dari:

a) Kapasitas Dermaga.

- b) Fasilitas utama baik prasarana di pelabuhan maupun fasilitas keselamatan pelayaran.
  - c) Fasilitas pendukung kegiatan di pelabuhan.
  - d) Fasilitas penunjang kegiatan lainnya.
- 2) Peningkatan akses masuk keluar Pelabuhan penyeberangan Waibalun.
  - 3) Optimalisasi dan Peningkatan/Pemeliharaan Dermaga Pelabuhan penyeberangan Waibalun.
- b. Pengembangan Jaringan Pelayanan Angkutan Penyeberangan.
- 1) Pengembangan pelayanan pelayaran Perintis Angkutan penyeberangan yang menyinggahi Pelabuhan penyeberangan Lewotobi – Solor Barat.
  - 2) Pengembangan pelayanan pelayaran niaga/swasta yang dapat menyinggahi Pelabuhan penyeberangan Lato.
  - 3) Peningkatan/pengembangan pelayanan pelayaran penumpang, niaga/swasta baik Perintis maupun Komersil yang dapat menyinggahi Pelabuhan penyeberangan Lato.
3. Jangka Panjang (tahun 2027 – 2037)
- a. Peningkatan Kapasitas dermaga.
  - b. Pengembangan fasilitas utama baik prasarana di pelabuhan maupun fasilitas keselamatan pelayaran.
  - c. Optimalisasi dan Peningkatan/Pemeliharaan Dermaga Pelabuhan penyeberangan Wibalun.
  - d. Optimalisasi dan Peningkatan/Pemeliharaan Dermaga Pelabuhan penyeberangan Deri.
  - e. Optimalisasi dan Peningkatan/Pemeliharaan Dermaga Pelabuhan penyeberangan Mananga.
  - f. Optimalisasi dan Peningkatan/Pemeliharaan Dermaga Pelabuhan penyeberangan Solor Barat.
  - g. Optimalisasi dan Peningkatan/Pemeliharaan Dermaga Pelabuhan penyeberangan Lewotobi.
  - h. Pengembangan pelayanan pelayaran Perintis Angkutan penyeberangan yang menyinggahi Pelabuhan penyeberangan Lewotobi – Solor Barat - Lembata.
  - i. Pengembangan pelayanan pelayaran niaga/swasta yang dapat menyinggahi Pelabuhan penyeberangan Lato dengan wilayah pelayanan ke luar wilayah Nusa Tenggara Timur.

#### G. Arah Pengembangan Transportasi Laut

Pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi laut diarahkan untuk mewujudkan fungsinya sebagai *promoting function* dengan pendekatan pengembangan *ship promote the trade* maka pengembangannya diarahkan untuk mendukung pengembangan kawasan strategis dengan berbagai potensi di wilayah Kabupaten Flores Timur baik dari sektor pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan dan pariwisata sebagai potensi primadona maupun sektor-sektor lainnya.

Diperkirakan bahwa pada tahun 2022 jumlah perjalanan orang rata-rata per hari di wilayah Kabupaten Flores Timur akan mencapai 162.811 perjalanan orang per hari. Diprediksikan bahwa dari total jumlah bangkitan perjalanan di Kabupaten Flores Timur pada tahun 2022 diperkirakan bahwa 60% merupakan pergerakan internal zona dan 40% diantaranya merupakan perjalanan dari dan ke luar Flores Timur yang berpotensi menggunakan angkutan laut dan penyeberangan. Sehingga untuk mengantisipasi dan menyongsong kondisi tahun rencana tersebut dan untuk memaksimalkan peranan pelabuhan laut di Flores Timur sebagai *out-let* Kabupaten Flores Timur maka upaya peningkatan dan pengembangan Pelabuhan laut sudah harus dimulai dari sekarang.

Pengembangan pelabuhan laut di Flores Timur dapat dilakukan dengan menyediakan prasarana pelabuhan sesuai standar dan ketentuan yang berlaku sehingga memberikan aksesibilitas bagi para pemangku kepentingan terutama dalam bidang ekonomi dan perdagangan serta peternakan dan pariwisata untuk lebih berani menanamkan modalnya di Kabupaten Flores Timur. Arah pengembangannya antara lain :

1. Jangka Pendek, tahun 2017 - 2022 :

a. Pengembangan Prasarana / Simpul Transportasi Laut.

- 1) Pengembangan pelabuhan peti kemas di kawasan Titehena, Lewolema dan Tanjung Bunga

Arahan pengembangan pelabuhan peti kemas ini dilakukan dengan pertimbangan :

- a) Kota Larantuka merupakan Kota Religi dengan icon Samana Santa yang sudah bertaraf Internasional serta ziarah Rohani Agama Katholik yang terpusat pada dua titik yakni Tuan Ma di Kelurahan Larantuka, Tuan Ana di Kelurahan Lohayong dan Tuan Meninu di Kelurahan Sarotari Tengah serta Tuan Bediri di Desa Wure, dimana di antara keempat titik ini terdapat Pelabuhan Larantuka yang memiliki aktifitas bongkar muat dan kegiatan pelabuhan lainnya berpotensi mengganggu kegiatan kerohanian.
  - b) Kondisi prasarana jalan di luar pelabuhan sangat tidak mendukung mobilitas peti kemas karena kapasitas jalan yang kecil yang disebabkan oleh lebar jalan efektif tidak bisa dilalui oleh dua kendaraan pengangkut peti kemas yang berpapasan, sehingga pada masa yang akan datang berpotensi terjadi stagnasi di ruas jalan saat terjadi mobilitas angkutan barang.
- 2) Peningkatan sarana prasarana pelabuhan Terong dalam mendukung kegiatan bongkar muat barang.
  - 3) Peningkatan sarana prasarana pelabuhan laut Menanga untuk mendukung kelancaran bongkar muat barang dan turun naik penumpang di Pulau Solor.
  - 4) Peningkatan sarana prasarana di pelabuhan laut Waiwadan untuk mendukung kegiatan pelayaran lokal.
  - 5) Peningkatan sarana prasarana di pelabuhan laut Tobilota untuk mendukung pelayaran rakyat dari Adonara Barat ke Larantuka.

b. Pengembangan Jaringan Pelayanan Angkutan Laut.

- 1) Pengembangan trayek angkutan laut Larantuka - Tobilota - Mananga.

Pengembangan trayek ini diarahkan untuk mendukung mobilitas orang, barang dan jasa dari Adonara bagian barat ke Solor bagian tengah untuk memperpendek jarak, waktu tempuh dan biaya perjalanan yang selama ini dilakukan dengan perjalanan darat menuju Waiwerang atau Larantuka sebelum menyeberang ke Solor bagian timur maupun tengah.

- 2) Pengembangan trayek angkutan laut Larantuka - Tobilota - Pamakayo.

Pengembangan trayek ini diarahkan untuk mendukung mobilitas orang, barang dan jasa dari Adonara bagian barat ke Solor bagian barat untuk memperpendek jarak, waktu tempuh dan biaya perjalanan yang selama ini dilakukan dengan perjalanan darat menuju Waiwerang atau Larantuka sebelum menyeberang ke Solor Barat.

- 3) Pengembangan trayek angkutan laut Larantuka - Waiwerang - Lamakera.

Pengembangan trayek ini diarahkan untuk mendukung mobilitas orang, barang dan jasa dari Waiwerang ke Lamakera maupun sebaliknya, mengingat Waiwerang merupakan salah satu pusat kegiatan perekonomian dan perdagangan di Pulau Adonara yang letaknya tepat di depan Lamakera yang selama ini hanya dilakukan dengan perahu maupun ketinting dengan bobot relatif kecil (rata - rata 3 GT).

- 4) Pengembangan trayek angkutan laut Larantuka - Mananga - Waiwerang.

Pengembangan trayek ini diarahkan untuk mendukung mobilitas orang, barang dan jasa dari Solor bagian tengah ke Adonara bagian timur untuk memperpendek jarak, waktu tempuh dan biaya perjalanan yang selama ini dilakukan dengan perahu rakyat dengan ukuran yang kecil.

- 5) Pengembangan trayek angkutan laut Larantuka - Mananga - Loang.

Pengembangan trayek ini diarahkan untuk mendukung mobilitas orang, barang dan jasa dari Solor ke Lembata bagian barat untuk memperpendek jarak, waktu tempuh dan biaya perjalanan yang selama ini dilakukan dengan perjalanan yang menyinggahi Waiwerang ke Lewoleba dan dilanjutkan dengan perjalanan darat ke arah barat Pulau Lembata yang letaknya berdekatan dengan Solor Timur.

- 6) Pengembangan pelayanan pelayaran niaga/swasta yang dapat menyinggahi Pelabuhan Mananga.

Pengembangan pelayanan ini diarahkan untuk mendukung kelancaran pasokan bahan komoditi ke Pulau Solor untuk menekan biaya dan harga oleh karena pasokan barang selama ini dilakukan melalui Pelabuhan Larantuka maupun Pelabuhan Terong di Pulau Adonara.

2. Jangka Menengah, tahun 2022 - 2027 :
  - a. Pembangunan pelabuhan peti kemas di Kawasan Titehena, Lewolema dan Tanjung Bunga.
  - b. Peningkatan sarana prasarana pelabuhan laut Terong
  - c. Peningkatan sarana prasarana pelabuhan laut Menanga
  - d. Peningkatan sarana prasarana pelabuhan laut Ritaebang
  - e. Peningkatan sarana prasarana pelabuhan laut Waiwerang
  - f. Pengembangan pelayanan angkutan penumpang yang menghubungkan Larantuka – Maluku – Papua
3. Jangka Panjang tahun 2027-2037 :
  - a. Peningkatan sarana prasarana pelabuhan peti kemas di kawasan Titehena, Lewolema dan Tanjung Bunga
  - b. Peningkatan sarana prasarana pelabuhan Terong
  - c. Peningkatan sarana prasarana pelabuhan Menanga
  - d. Peningkatan sarana prasarana pelabuhan Ritaebang
  - e. Peningkatan sarana prasarana pelabuhan Tobilota
  - f. Perluasan pelabuhan Terong dan pengembangan fasilitas utama dan penunjang pelabuhan serta keselamatan pelayaran guna mendukung pengangkutan dengan peti kemas.

#### H. Arah Pengembangan Transportasi Udara

Penyelenggaraan transportasi udara sejak terbitnya Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sudah diarahkan untuk ditangani oleh Pemerintah Pusat mulai dari tahap perencanaan sampai pada tahap operasional. Kondisi ini tidak menutup ruang untuk Pemerintah Daerah menggali serta mengkaji adanya kebutuhan di bidang angkutan udara, oleh karena itu secara bertahap arahan pengembangan transportasi udara di Kabupaten Flores Timur mulai dari jangka pendek sampai pada jangka panjang sebagai berikut :

##### 1. Jangka Pendek (tahun 2017 – 2022)

Kebutuhan akan layanan transportasi udara bagi masyarakat di Flores Timur kian hari kian meningkat, ditambah lagi dengan adanya daya tarik yang ditampilkan oleh potensi di wilayah Flores Timur baik dari sektor pertanian, perkebunan, peternakan maupun perikanan dan pariwisata yang sudah mulai menjadi primadona telah menarik simpati bagi banyak orang baik dalam negeri maupun manca negara, yang ditunjukkan dengan kunjungan orang asing saat kegiatan Samana Santa pada masa Paskah di Larantuka.

Untuk mendukung permintaan angkutan udara ini diarahkan untuk dikembangkan prasarana transportasi udara di Flores Timur :

- a. Peningkatan prasarana dengan melakukan perpanjangan landasan pacu di Bandara Gewayantana
- b. Peningkatan prasarana dengan melakukan penambahan apron di Bandara Gewayantana

Peningkatan apron dilakukan dengan pertimbangan bahwa untuk mengantisipasi pertumbuhan jumlah penumpang yang akan naik maupun turun di Bandara Gewayan Tanah secara teknis tidak dapat dilakukan dengan perpanjangan landas pacu mengingat areal untuk penambahan landas pacu sudah tidak lagi

tersedia. Kondisi ini tidak memungkinkan untuk menambah kapasitas pesawat yang akan mendarat di Bandara Gewayan Tanah. Upaya yang paling mungkin dilakukan adalah dengan menambah kapasitas apron untuk menampung lebih banyak lagi pesawat pada jam yang sama.

c. Pembangunan Bandar Udara di Pulau Adonara (study perencanaan)

Pembangunan Bandara di Pulau Adonara diarahkan untuk mengantisipasi beberapa hal antara lain :

- 1) Adonara merupakan salah satu pulau yang berada di antara tiga pulau di bagian timur Flores yakni Pulau Flores, Pulau Solor dan Pulau Lembata, dan di dalam dua pulau terdapat gunung berapi aktif yang sewaktu – waktu dapat meletus.
- 2) Masing - masing gunung tersebut secara linier jika ditarik garis yang lurus dari landas pacu maka berada pada garis yang lurus dengan landas pacu dengan jarak yang relatif dekat dan secara operasional penerbangan selama ini pesawat harus melakukan manuver sebelum mendarat maupun saat lepas landas sehingga berpotensi untuk terjadi kecelakaan.
- 3) Posisi Adonara berada di antara dua bandara yaitu Bandara Gewayan Tana di Larantuka dan Bandara Wunopito di Lembata sehingga secara operasional jika terbangun dapat dikendalikan dari salah satu bandara yang sudah ada.
- 4) Pengembangan bandara di Pulau Adonara diarahkan untuk mengambil peran sebagai bandara evakuasi dan distribusi bantuan saat terjadi bencana baik di Flores Timur maupun Lembata.

2. Jangka Menengah (tahun 2022 – 2027)

Pada jangka menengah arahan pengembangan lebih didorong untuk melakukan peningkatan kapasitas bandara dan pembangunan bandara di Pulau Adonara, sebagai berikut :

- a. Peningkatan kapasitas prasarana bandara dengan menambah jumlah apron.
- b. Peningkatan fasilitas sisi darat dengan :
  - 1) Pengembangan fasilitas parkir kendaraan
  - 2) Peningkatan fasilitas gedung terminal
- c. Peningkatan fasilitas keselamatan penerbangan
- d. Pembangunan/peningkatan sarana prasarana bandara pada bandara di Pulau Adonara
- e. Pengembangan rute pelayanan yang melayani Larantuka – Alor
- f. Pengembangan rute pelayanan yang melayani Larantuka – Atambua
- g. Pengembangan rute pelayanan yang melayani Larantuka – Ende
- h. Pengembangan rute pelayanan yang melayani Larantuka – Labuan Bajo

### 3. Jangka Panjang (tahun 2027 – 2037)

Pada jangka panjang arahan pengembangan lebih didorong untuk melakukan perluasan kapasitas prasarana dan perluasan wilayah pelayanan serta operasional/optimalisasi bandara di Pulau Adonara, sebagai berikut :

- a. Peningkatan kapasitas prasarana bandara dengan menambah jumlah apron.
- b. Peningkatan fasilitas keselamatan penerbangan
- c. Pengembangan rute pelayanan yang melayani Larantuka – Makassar
- d. Pengembangan rute pelayanan yang melayani Adonara – Kupang
- e. Pengembangan rute pelayanan yang melayani Adonara – Maumere

### I. Arah Pengembangan Keterpaduan Moda Transportasi

Arahan pengembangan keterpaduan moda didorong untuk mewujudkan peran transportasi sebagai sarana untuk mendekatkan pelayanan kepada masyarakat dengan biaya yang relatif murah, waktu yang relatif singkat dan rute perjalanan yang relatif pendek dengan tingkat pergantian moda yang rendah. Kondisi ini dilakukan dengan skenario yang dapat diterapkan dalam tahapan sebagai berikut :

#### 1. Jangka Pendek (tahun 2017 – 2022)

Pada jangka pendek diarahkan untuk membangun konektivitas antar simpul transportasi di Daratan Flores Timur dengan skenario :

- a. Pengembangan angkutan pepadu moda untuk menghubungkan bandara Gewayan Tanah dengan Pelabuhan Larantuka.

Arahan pengembangan ini dilakukan untuk melayani penumpang dari pesawat yang akan melanjutkan perjalanan ke Pulau Adonara, Solor maupun Lembata maupun sebaliknya calon penumpang dari Pulau Adonara, Solor maupun Lembata yang akan melanjutkan perjalanan melalui bandara Gewayan Tanah.

- b. Pengembangan angkutan pepadu moda untuk menghubungkan bandara Gewayan Tanah dengan Terminal Lamawalang.

Arahan pengembangan ini dilakukan untuk melayani penumpang dari pesawat yang akan melanjutkan perjalanan ke arah barat yang menggunakan angkutan antar kota dalam provinsi maupun angkutan perdesaan yang dibatasi masuk kota maupun sebaliknya untuk melayani calon penumpang yang akan menggunakan penerbangan melalui bandara Gewayan Tanah yang datang melalui Terminal Lamawalang.

#### 2. Jangka Menengah (tahun 2022 – 2027)

- a. Pengembangan kapasitas angkut bagi angkutan pepadu moda untuk mendukung kelancaran mobilitas orang dari bandara Gewayan Tanah ke Pelabuhan Larantuka maupun Terminal Lamawalang.

- b. Dengan asumsi bandara di Pulau Adonara sudah operasional maka perlu dikembangkan angkutan pepadu moda yang menghubungkan bandara Adonara dengan Pelabuhan Penyeberangan Deri dan Pelabuhan Laut Waiwerang.

### 3. Jangka Panjang (tahun 2027 – 2037)

- a. Pengembangan angkutan pemadu moda untuk menghubungkan Pelabuhan Larantuka dengan Terminal Lamawalang.
- b. Pengembangan kapasitas angkut sarana angkutan pemadu moda yang menghubungkan Pelabuhan Larantuka dengan Terminal Lamawalang.
- c. Pengembangan kapasitas angkut sarana angkutan pemadu moda yang menghubungkan bandara Adonara dengan Pelabuhan Penyeberangan Deri.
- d. Pengembangan kapasitas angkut sarana angkutan pemadu moda yang menghubungkan bandara Adonara dengan Pelabuhan Laut Waiwerang.
- e. Pengembangan kapasitas angkut sarana angkutan pemadu moda yang menghubungkan bandara Adonara dengan Terminal Waiwerang.

### J. Kebijakan Pengembangan Jaringan Transportasi

Tataran transportasi Lokal Kabupaten Flores Timur diarahkan untuk mewujudkan pelayanan transportasi yang terintegrasi 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, efektif dan terintegrasi dalam suatu sistem pelayanan transportasi sesuai dengan sumber daya yang tersedia guna meningkatkan pengembangan wilayah dan menumbuh-kembangkan serta memacu dan menunjang perekonomian Kabupaten Flores Timur.

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

1. Pengembangan dan peningkatan pelayanan sistem transportasi lokal:
  - a. Memperjelas dan mengharmonisasikan peran masing – masing instansi di lingkungan Pemerintah Kabupaten Flores Timur, di bidang perencanaan, pengaturan administrasi, dan penegakan hukum di bidang transportasi yang terpadu dan sinergi dengan tata ruang wilayah Kabupaten Flores Timur oleh karena saling terkaitnya sistem transportasi dengan sistem ruang kegiatan dalam suatu wilayah.
  - b. Menetapkan bentuk koordinasi dan konsultasi antar instansi Pemerintah, baik dengan Pusat, Provinsi maupun Kabupaten Flores Timur, penyelenggara dan pemakai jasa transportasi serta legislatif, termasuk mekanisme hubungan kerja dalam rangka pengembangan jaringan pelayanan dan pengadaan/ penyediaan sarana dan prasarana transportasi sesuai arah pengembangan wilayah dan ruang kegiatan di Kabupaten Flores Timur.
  - c. Di sepanjang 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 yang akan datang.



2. Kebijakan peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi:
  - a. Menetapkan standarisasi sarana, prasarana dan fasilitas penunjang penyelenggaraan transportasi sesuai dengan ketentuan yang berlaku, baik nasional maupun internasional.
  - b. Menyediakan sarana dan prasarana guna menunjang persyaratan kelaikan, keselamatan, keamanan dan tata tertib lalu lintas.
  - 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 dan pelabuhan penyeberangan serta pelabuhan laut di wilayah Flores Timur guna mewujudkan rasa aman bagi pengguna jasa.
3. Kebijakan peningkatan pembinaan pengusaha transportasi :
  - a. Menata dan menyederhanakan perijinan di bidang perusahaan 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 penyelenggaraan transportasi yang merusak lingkungan dan hasil - hasil pembangunan dalam proses distribusi barang.
  - b. Menetapkan jalur hijau dan ruang terbuka hijau pada wilayah Kota di wilayah Flores Timur.
  - c. Melakukan penghijauan di kawasan pinggir jalan/ruang manfaat 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 di bidang transportasi.
  - c. Mengembangkan jabatan fungsional untuk pekerjaan yang membutuhkan spesialisasi dan beresiko seperti penguji kendaraan bermotor dan kesyahbandaran. f

## BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

### A. Kesimpulan

Kesimpulan penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Flores Timur antara lain diuraikan sebagai berikut :

1. Pergerakan antar zona dalam Kabupaten Flores Timur secara keseluruhan mencapai kurang lebih 125.240 pergerakan orang per hari pada kondisi tahun 2017, dengan rata - rata pergerakan antar zona lingkup lokal atau dalam Kabupaten Flores Timur mencapai 75.150 pergerakan orang per hari, sedangkan pergerakan per hari lintas kabupaten adalah 50.100 per hari. Prediksi tahun 2027 pergerakan / perjalanan dalam zona dan antar zona dalam (internal) adalah sebesar 168.818 perjalanan per hari.
2. Pemilihan moda unggulan untuk melayani pergerakan lokal di Kabupaten Flores Timur masih bertumpu pada transportasi jalan. Perjalanan yang bersifat lokal antar kabupaten masih bertumpu pada transportasi jalan. Pada masa yang akan datang dengan meningkatnya kegiatan ekonomi terutama peningkatan produksi ternak dan kegiatan pariwisata akan meningkatkan permintaan angkutan baik barang maupun orang.
3. Pergerakan angkutan barang dalam wilayah internal Kabupaten Flores Timur dan terhadap zona luar masih relatif kecil meskipun terjadi kecenderungan meningkat setiap tahun dan berupa barang hasil pertanian, perkebunan, perikanan, kehutanan, peternakan dan kebutuhan rumah tangga.
4. Dari hasil pembebanan jaringan transportasi di Kabupaten Flores Timur pada ruas jalan nasional, provinsi dan lokal relatif masih rendah. Beban jaringan jalan masih bertumpu pada jalan nasional karena aktivitas ekonomi dan perkantoran cenderung tersebar di sekitar jalan nasional (Arteri).
5. Analisis jaringan jalan berdasarkan *volume capacity ratio* terhadap ruas jalan di Kabupaten Flores Timur, nilai rata - rata V/C tertinggi pada jam sibuk terdapat pada ruas jalan Trans Flores yakni 0,4 sehingga secara teknis ruas jalan di Kabupaten Flores Timur belum mengalami kejenuhan.
6. Berdasarkan kondisi yang ada saat ini maka pergeseran sebagian aktivitas pelabuhan laut Larantuka menjadi penting dalam rangka mendukung Kota Larantuka sebagai Kota Religi.
7. Pengembangan kapasitas untuk sarana prasarana transportasi udara merupakan langka prioritas untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan pengembangan potensi wilayah.

### B. Rekomendasi

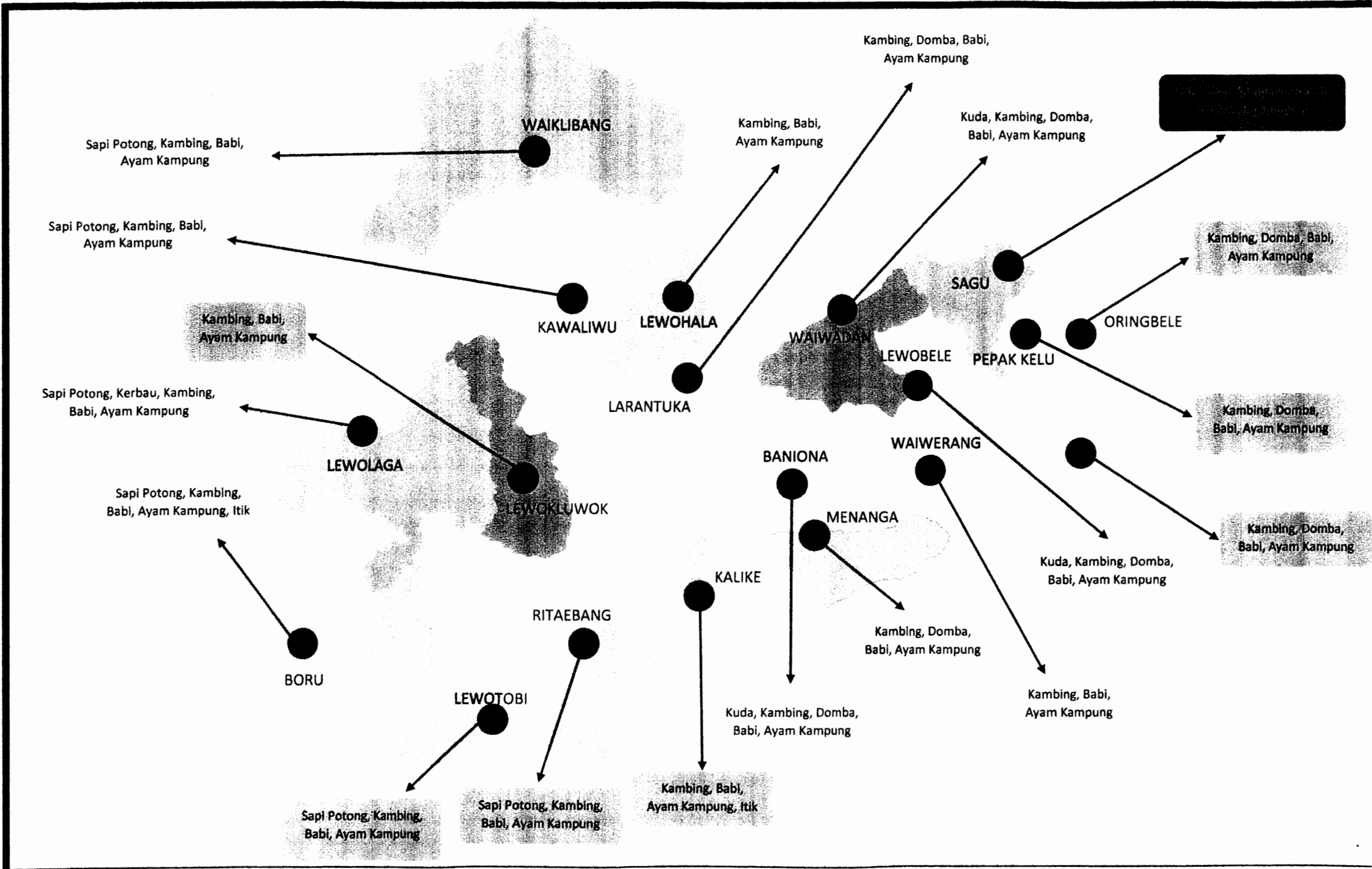
1. Peningkatan aktivitas ekonomi pada masa yang akan datang terutama adanya eksploitasi pertambangan akan meningkatkan permintaan jasa angkutan barang dan orang.
2. Pengembangan sistem transportasi lokal dalam tataran transportasi Kabupaten Flores Timur sebaiknya diutamakan dengan mengembangkan angkutan jalan sesuai dengan struktur ruang dan pola ruang wilayah pada skala lokal, regional maupun nasional. Pengembangan ruas dan jaringan jalan harus mempertimbangkan aksesibilitas antar zona agar pembebanan lalu lintas (*traffic assignment*) tidak hanya pada ruas jalan nasional saja tapi mampu

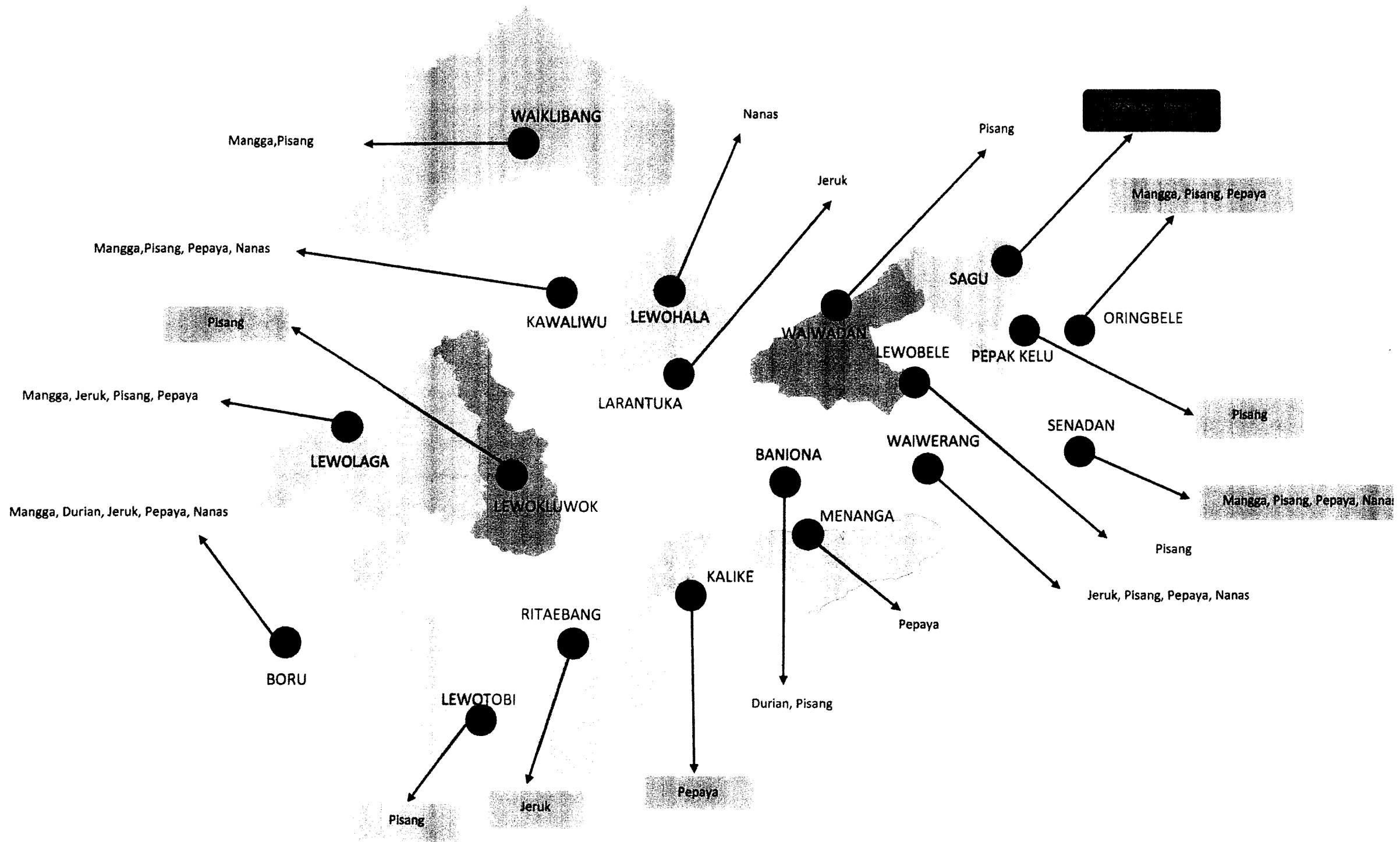
terdistribusi secara proporsional sesuai hierarki jalan yang dikembangkan sehingga akan menimbulkan rangsangan pengembangan kawasan perdagangan atau ekonomi pada wilayah - wilayah atau kawasan yang potensial dan belum berkembang menjadi kawasan cepat tumbuh.

3. Pengembangan angkutan barang, terutama pergerakan dari dan ke simpul nasional atau regional sebaiknya memanfaatkan angkutan laut atau penyeberangan terutama barang hasil perkebunan, perikanan, kehutanan maupun hasil peternakan yang ada di Kabupaten Flores Timur. Oleh karena itu perlu ditingkatkan atau dibangun prasarana jalan untuk terwujudnya aksesibilitas pemindahan/pengangkutan barang - barang yang dibutuhkan dan dimiliki dari pusat produksi ke pelabuhan sebagai pintu keluar - masuk wilayah Kabupaten Flores Timur.
4. Peningkatan produksi peternakan dan komoditi-komoditi unggulan daerah serta pengembangan aktivitas perekonomian perlu disertai sentuhan Kebijakan Pemerintah Daerah yang berorientasi untuk memacu pertumbuhan ekonomi di masa mendatang yang diharapkan mampu meningkatkan kegairahan investasi yang akan bermuara pada pergerakan dan aktivitas masyarakat yang meningkat pula seiring peningkatan produksi dan produktifitas komoditi-komoditi unggulan daerah secara berkesinambungan. Untuk itu, sub sektor angkutan jalan (penumpang) yang lebih cepat pertumbuhannya diperlukan pengembangan sarana angkutan jalan yang menghubungkan Pulau Adonara dengan simpul transportasi udara di Kota Larantuka (Bandara Gewayantana) dengan Kabupaten Sekitarnya dengan jenis pelayanan bisnis/eksekutif.

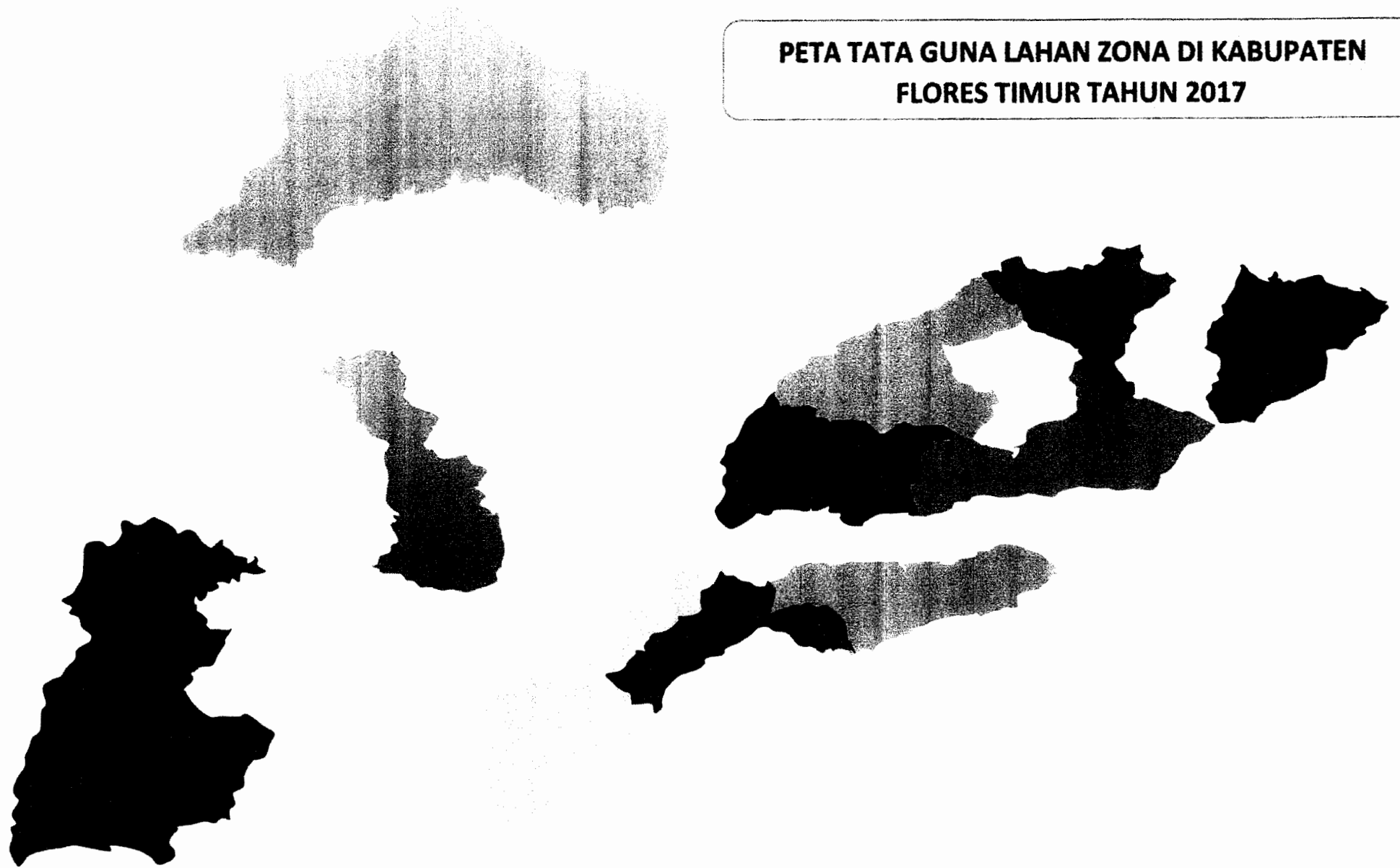
BUPATI FLORES TIMUR,

ANTONIUS HUBERTUS GEGE HADJON





**PETA TATA GUNA LAHAN ZONA DI KABUPATEN  
FLORES TIMUR TAHUN 2017**



Dari MAT pergerakan orang antar zona pada tahun 2017 seperti Tabel 4.3 di atas, terlihat bahwa akan terjadi peningkatan pergerakan harian yang tinggi dengan total perjalanan mencapai 125.240 perjalanan per tahun. Hal ini tentunya berkaitan erat dengan skenario-skenario pembangunan dan pengembangan daerah selama 5 (lima) tahun pertama yang relatif signifikan sebagai cermin penyelenggaraan otonomi daerah di Kabupaten Flores Timur sesuai tantangan lingkungan strategisnya. Hal tersebut tentunya dengan memanfaatkan kekuatan dan peluang yang dimiliki daerah ini untuk mampu meminimalisasi kekurangan dalam menghadapi tantangan atau kendala sesuai tantangan kewilayahan dan era globalisasi.

Tabel 4.4 : Matriks Asal-Tujuan Perjalanan Rata-rata  
per Hari Antar Zona Tahun 2022

/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Pi
1	0	3013	3312	9550	3702	1826	4436	2873	2678	1489	1684	1580	1736	2087	3127	2243	1593	2399	2594	2750	2945	1905	1599	61114
2	3015	0	2083	5430	2473	1410	2460	2218	2023	1145	1340	1236	1392	1743	2783	1743	1145	1899	2094	2250	2445	2445	1216	45991
3	3068	5434	0	0	8277	5293	9202	6620	6425	3221	3416	3312	3468	3819	4859	3988	3377	4144	4339	4495	4690	4495	1169	97106
4	9633	2459	7891	0	4426	1949	0	2437	2242	1216	1411	1307	1463	1814	2854	3550	2796	3706	3901	4057	4252	1125	892	65384
5	3302	2076	2925	7854	0	2193	4024	2743	2548	1169	1364	1260	1416	1767	2807	3160	2406	3316	3511	3667	3862	1078	2103	60552
6	1828	1410	2202	5291	2592	0	1951	2091	1896	892	1087	983	1139	1490	2530	4957	4203	5113	5308	5464	5659	801	892	59777
7	1595	1239	1597	3838	1987	1213	0	2782	2587	2103	2298	2194	2350	2701	3741	4164	3410	4320	4515	4671	4866	2012	2103	62282
8	2880	2223	2758	6629	3148	2095	2444	0	2145	3773	3968	3864	4020	4371	5411	5788	5034	5944	6139	6295	6490	3682	3773	92874
9	1489	1145	2847	3217	1563	891	1217	3764	0	1612	3471	3367	3523	3874	4914	5013	2595	5169	5364	5520	5715	3185	3445	72897
10	1489	1145	3221	1216	1169	892	2103	3773	1612	0	2574	2470	2626	2977	4017	5327	2194	5483	5678	5834	6029	2288	3185	67299
11	1684	1340	3416	1411	1364	1087	2298	3968	3471	2574	0	2145	2301	2652	3692	6672	6438	6828	7023	7179	7374	1963	2964	79845
12	1638	1236	3312	1307	1260	983	2194	3864	3367	2470	2145	0	1638	1989	3029	5512	5837	5668	5863	6019	6214	1300	3055	69900
13	1781	1392	3468	1463	1416	1139	2350	4020	3523	2626	2301	1638	0	2028	3068	4654	5096	4810	5005	5161	5356	1339	3614	67248
14	2288	1743	3819	1814	1767	1490	2701	4371	3874	2977	2652	1989	2028	0	2951	2301	5122	2457	2652	2808	3003	1599	3185	59591
15	3159	2783	4859	2854	2807	2530	3741	5411	4914	4017	3692	3029	3068	2951	0	4589	2223	4745	4940	5096	5291	1430	3172	81301
16	2340	1743	3988	3595	3160	4957	4164	5788	5013	5327	6672	5512	4654	2301	4589	0	2002	1638	1625	1781	1976	1638	3614	78076
17	1755	1145	3377	2854	2406	4203	3410	5034	2595	2194	6438	5837	5096	5122	2223	2002	0	1430	1716	1872	2067	1716	3770	68261
18	2301	1899	4144	3751	3316	5113	4320	5944	5169	5483	6828	5668	4810	2457	4745	1638	1430	0	1924	2080	2275	2275	3718	81287
19	2574	2094	4339	3946	3511	5308	4515	6139	5364	5678	7023	5863	5005	2652	4940	1625	1716	1924	0	1859	2054	1885	3003	83016
20	2795	2250	4495	4102	3667	5464	4671	6295	5520	5834	7179	6019	5161	2808	5096	1781	1872	2080	1859	0	2288	1417	2938	85590
21	3003	2445	4690	4297	3862	5659	4866	6490	5715	6029	7374	6214	5356	3003	5291	1976	2067	2275	2054	2288	0	2002	2990	89945
22	2002	2445	4495	1138	1078	801	2012	3682	3185	2288	1963	1300	1339	1599	1430	1638	1716	2275	2535	1465	2002	0	3133	44121
23	1625	1216	3042	892	2103	1365	1145	1348	3445	3185	2964	3055	3614	3185	3172	3614	3770	3718	3003	2938	2990	3133	0	54664
Aj	57244	43875	80275	76455	61053	56496	69074	90307	79309	67299	79845	69842	67203	59390	81269	77933	68040	81339	83640	84147	89841	44713	59532	1628118

Sumber : Hasil Analisis, 2017.



Tabel 4.5: Matriks Asal-Tujuan Perjalanan Rata-rata per Hari Antar Zona Tahun 2027

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Pi
1	0	4636	5095	14693	5695	2809	6824	4420	4120	2290	2590	2430	2670	3210	4810	3450	2450	3690	3990	4230	4530	2930	2460	94022
2	4639	0	3205	8354	3805	2169	3785	3412	3112	1762	2062	1902	2142	2682	4282	2682	1762	2922	3222	3462	3762	3762	1871	70755
3	4720	8359	0	2457	12734	8143	14157	10184	9884	4955	5255	5095	5335	5875	7475	6135	5195	6375	6675	6915	7215	6915	1799	149394
4	14820	3783	12140	0	6809	2998	1372	3750	3450	1871	2171	2011	2251	2791	4391	5462	4302	5702	6002	6242	6542	1731	1372	100591
5	5080	3194	4500	12083	0	3374	6191	4220	3920	1799	2099	1939	2179	2719	4319	4861	3701	5101	5401	5641	5941	1659	3235	93156
6	2812	2170	3387	8140	3987	0	3001	3217	2917	1372	1672	1512	1752	2292	3892	7627	6467	7867	8167	8407	8707	1232	1372	91965
7	2455	1905	2457	5904	3057	1866	0	4281	3981	3235	3535	3375	3615	4155	5755	6406	5246	6646	6946	7186	7486	3095	3235	95818
8	4431	3419	4243	10198	4843	3223	3760	0	3300	5805	6105	5945	6185	6725	8325	8904	7744	9144	9444	9684	9984	5665	5805	142882
9	2291	1761	4380	4949	2405	1371	1872	5791	0	2480	5340	5180	5420	5960	7560	7712	3992	7952	8252	8492	8792	4900	5300	112149
10	2290	1762	4955	1871	1799	1372	3235	5805	2480	0	3960	3800	4040	4580	6180	8195	3375	8435	8735	8975	9275	3520	4900	103536
11	2590	2062	5255	2171	2099	1672	3535	6105	5340	3960	0	3300	3540	4080	5680	10265	9905	10505	10805	11045	11345	3020	4560	122838
12	2520	1902	5095	2011	1939	1512	3375	5945	5180	3800	3300	0	2520	3060	4660	8480	8980	8720	9020	9260	9560	2000	4700	107538
13	2740	2142	5335	2251	2179	1752	3615	6185	5420	4040	3540	2520	0	3120	4720	7160	7840	7400	7700	7940	8240	2060	5560	103458
14	3520	2682	5875	2791	2719	2292	4155	6725	5960	4580	4080	3060	3120	0	4540	3540	7880	3780	4080	4320	4620	2460	4900	91678
15	4860	4282	7475	4391	4319	3892	5755	8325	7560	6180	5680	4660	4720	4540	0	7060	3420	7300	7600	7840	8140	2200	4880	125078
16	3600	2682	6135	5531	4861	7627	6406	8904	7712	8195	10265	8480	7160	3540	7060	0	3080	2520	2500	2740	3040	2520	5560	120117
17	2700	1762	5195	4391	3701	6467	5246	7744	3992	3375	9905	8980	7840	7880	3420	3080	0	2200	2640	2880	3180	2640	5800	105017
18	3540	2922	6375	5771	5101	7867	6646	9144	7952	8435	10505	8720	7400	3780	7300	2520	2200	0	2960	3200	3500	3500	5720	125057
19	3960	3222	6675	6071	5401	8167	6946	9444	8252	8735	10805	9020	7700	4080	7600	2500	2640	2960	0	2860	3160	2900	4620	127717
20	4300	3462	6915	6311	5641	8407	7186	9684	8492	8975	11045	9260	7940	4320	7840	2740	2880	3200	2860	0	3520	2180	4520	131677
21	4620	3762	7215	6611	5941	8707	7486	9984	8792	9275	11345	9560	8240	4620	8140	3040	3180	3500	3160	3520	0	3080	4600	138377
22	3080	3762	6915	1751	1659	1232	3095	5665	4900	3520	3020	2000	2060	2460	2200	2520	2640	3500	3900	100	3080	0	4820	67878
23	2500	1871	4680	1372	3235	8975	3520	3020	5300	4900	4560	4700	5560	4900	4880	5560	5800	5720	4620	4520	4600	4820	0	84098
Aj	88068	67500	123500	117623	93928	86916	106268	138933	122014	103536	122838	107448	103388	91368	125028	119897	104677	125137	128677	129457	138217	68788	91588	2504797

Dari jumlah tersebut diperkirakan pergerakan Kabupaten Flores Timur pada tahun 2022 akan mencapai 162.811 perjalanan per hari dan Jumlah perjalanan di Tahun 2027 mencapai 250.479 perjalanan per hari.

Yang menarik untukantisipasi masa yang akan datang adalah bahwa perjalanan eksternal-eksternal yang melintasi wilayah Kabupaten Flores Timur diperkirakan melebihi perjalanan eksternal per hari dari Tahun 2017. Hal ini tentunya disebabkan oleh karena peran dan fungsi Kota Larantuka di masa yang akan datang merupakan Kota Transit serta daerah lintas untuk perjalanan dalam wilayah daratan Flores Timur.



BAB V  
ARAH PENGEMBANGAN  
JARINGAN TRANSPORTASI DI KABUPATEN FLORES TIMUR

A. Umum

Arah pengembangan jaringan transportasi pada masa yang akan datang, menggunakan beberapa prinsip dasar antara lain; hierarki, geografis, efisiensi dan mendukung pengembangan wilayah lokal, regional dan nasional.

Pengembangan jaringan transportasi lokal Kabupaten Flores Timur diarahkan agar mampu mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan serta pengembangan di Kabupaten Flores Timur secara lokal dan regional Flores.

Secara umum, arah pengembangan transportasi yang harus dilaksanakan antara lain :

1. Memberikan pelayanan transportasi dengan prioritas daerah-daerah atau kawasan unggulan dan kawasan potensial. Hal-hal yang perlu diutamakan baik pembangunan dan peningkatan kondisi prasarana berdasarkan fungsi dan peran yakni sebagai *Promoting Function* yaitu dengan mengembangkan rute / trayek angkutan perdesaan dan perbatasan antar kabupaten tetangga untuk membuka daerah terisolir, angkutan antar kota dalam provinsi dan angkutan pariwisata.
2. Memberikan rangsangan dan kemudahan investasi di bidang usaha pengangkutan yang mampu mendorong pertumbuhan produksi dari sektor perkebunan, pertambangan dan peternakan serta daya tarik pariwisata yang potensial.

Dalam rangka perwujudan arah pengembangan transportasi secara bertahap dan keberlanjutan yang diwujudkan ke arah tujuan dan sasaran maka perlu disusun strategi-strategi pencapaiannya baik dalam periode waktu jangka pendek (2017 - 2022), jangka menengah (2022 - 2027) hingga jangka panjang (2027 - 2037).

Secara umum, strategi pencapaian dalam arah pengembangan transportasi di Kabupaten Timur periode tahun 2017 - 2022, antara lain :

1. Optimalisasi, peningkatan dan pembangunan/pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi jalan.
2. Optimalisasi, peningkatan dan pembangunan/pengembangan jaringan prasarana transportasi laut.

B. Tujuan Pengembangan Transportasi.

1. Meningkatkan kualitas layanan transportasi di dalam wilayah Kabupaten Flores Timur, ke kabupaten - kabupaten di sekitar Kabupaten Flores Timur, dan ke pusat Provinsi NTT.
2. Meningkatkan aksesibilitas ke wilayah pusat - pusat produksi kegiatan ekonomi.
3. Meningkatkan kelancaran angkutan komoditas hasil dan komoditas kebutuhan Kabupaten Flores Timur.
4. Meningkatkan kualitas layanan angkutan untuk kepentingan ekonomi Kabupaten Flores Timur.

5. Mengantisipasi kebutuhan jaringan sekunder di masa yang akan datang.

#### C. Strategi Pengembangan.

1. Meningkatkan aksesibilitas antar wilayah sesuai dengan konsepsi tataran transportasi nasional.
2. Meningkatkan aksesibilitas dari dan ke kabupaten – kabupaten di sekitar Kabupaten Flores Timur.
3. Meningkatkan aksesibilitas antar wilayah kecamatan.
4. Meningkatkan aksesibilitas dari dan ke pusat - pusat produksi serta kawasan potensial dan strategis lokal lainnya.
5. Meningkatkan aksesibilitas distribusi barang keluar-masuk wilayah Kabupaten Flores Timur dan sekitarnya melalui Pelabuhan Larantuka dan Terong.

#### D. Prediksi Kawasan Cepat Tumbuh Kabupaten Flores Timur

Perkembangan pertumbuhan dalam wilayah Kabupaten Flores Timur diprediksikan terkonsentrasi pada dua kawasan yaitu :

1. Kota Larantuka, memiliki peluang sebagai kawasan cepat tumbuh karena berposisi sebagai Kota Kabupaten, sebagai pusat pemerintahan, perdagangan, pendidikan dan berada pada simpul yang menghubungkan Kabupaten Flores Timur dengan Kabupaten Lembata dan Kabupaten Sikka.
2. Boru sebagai salah satu kawasan yang berpeluang untuk tumbuh karena berposisi sebagai Kota transit, antara Larantuka dan Maumere.
3. Waiwerang sebagai pusat kegiatan perekonomian dan perdagangan di Pulau Adonara memiliki peluang untuk tumbuh karena berposisi sebagai simpul transit yang terhubung dengan Larantuka, Solor dan Lembata.
4. Waiwadan yang terletak di bagian utara Adonara diprediksikan akan menjadi kawasan yang cepat tumbuh dan menyangga Kota Larantuka.

#### E. Arah Pengembangan Transportasi Jalan

##### 1. Pengembangan Jaringan Prasarana Transportasi Jalan

Pengembangan jaringan prasarana transportasi jalan meliputi pengembangan prasarana jalan dalam kota Larantuka dan di luar kota pada keseluruhan daratan Flores bagian timur, Pulau Adonara dan Pulau Solor yakni peningkatan kapasitas jalan, pengembangan terminal sebagai pusat pengendalian angkutan umum dan pengembangan fasilitas penunjang dalam jaringan lalu lintas dan angkutan jalan. Pengembangan jaringan prasarana transportasi jalan tersebut dikelompokkan dalam tiga tahapan sebagai berikut :

##### a. Jangka Pendek (tahun 2017–2022)

Arahan pengembangan jaringan prasarana transportasi jalan pada skala jangka pendek meliputi :

- 1) Pengembangan dan Peningkatan Fungsional Sistem Jaringan Jalan Sekunder dalam wilayah Kota Larantuka.

- 2) Pembangunan jalan/jembatan yang menghubungkan Adonara dan Larantuka
- 3) Peningkatan kapasitas jalan
- 4) Peningkatan kapasitas persimpangan
- 5) Peningkatan kelas jalan
- 6) Pembangunan terminal tipe C di Waiwadan
- 7) Pembangunan terminal tipe C di Boru
- 8) Optimalisasi dan Peningkatan Unjuk Kerja ruas jalan, persimpangan dan jaringan jalan dengan manajemen dan rekayasa lalu lintas pada segmen ataupun area/kawasan dalam wilayah kota yang intensitas penggunaan ruang jalan dan persimpangan tinggi, disertai hambatan dan tundaan lalu lintas yang berpotensi terjadi konflik lalu lintas yang relatif tinggi, antara lain melakukan :
  - a) Manajemen Ruas Jalan
  - b) Manajemen Persimpangan
  - c) Manajemen Jaringan Jalan (terdiri dari beberapa ruas dan persimpangan).
  - d) Manajemen Lalu Lintas Kawasan tertentu atau secara keseluruhan dalam wilayah Kota Larantuka.
  - e) Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) Pembangunan/Pengembangan Fasilitas Umum pada Kawasan Kota Larantuka, Boru dan Waiwerang.
  - f) Pembatasan bongkar muat barang di badan jalan pada periode jam- jam sibuk.
  - g) Penyediaan fasilitas perlengkapan jalan berupa Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan dan APILL.
  - h) Penyediaan fasilitas pejalan kaki pada ruas jalan dalam kota Larantuka, Boru dan Waiwerang terutama pada pusat-pusat perbelanjaan, perkantoran, pendidikan dan pasar.
  - i) Penyediaan fasilitas menunggu angkutan (Halte, Shelter) pada ruas jalan dalam Kota Larantuka, Boru dan Waiwerang terutama pada pusat - pusat perbelanjaan, perkantoran, pendidikan dan kawasan pasar serta simpul utama dan di pusat kota kecamatan.

b. Jangka Menengah (tahun 2022 - 2027) :

- 1) Peningkatan kapasitas jalan lingkaran luar di bagian utara Kota Larantuka.
- 2) Peningkatan kapasitas jalan utara Adonara yang menghubungkan Tanah Merah-Deri.
- 3) Peningkatan kapasitas jalan yang menghubungkan Wailebe-Waiwerang.
- 4) Peningkatan kapasitas jalan yang menghubungkan Waiwerang-Deri.
- 5) Peningkatan kapasitas jalan yang menghubungkan Waiwerang-Lambung.

- 6) Peningkatan kapasitas jalan selatan Pulau Solor.
- 7) Peningkatan kapasitas jalan yang menghubungkan Lamakera - Menanga - Pamakayo.
- 8) Peningkatan kapasitas jalan yang menghubungkan Lewotobi - Boru.
- 9) Peningkatan kapasitas jalan yang menghubungkan Lato - Trans Flores.
- 10) Peningkatan kapasitas jalan yang menghubungkan Lato - Kawaliwu - Larantuka.
- 11) Peningkatan kapasitas persimpangan baik peningkatan kualitas konstruksi maupun kapasitas mulut simpang sesuai dengan kebutuhan perkembangan arus lalu lintas.
- 12) Manajemen Lalu Lintas Kawasan CBD dalam wilayah Kota Larantuka, Boru, Waiwerang dan Waiwadan.
- 13) Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) Pembangunan / Pengembangan Fasilitas Umum pada Kawasan Kota Larantuka, Boru, Waiwerang dan Waiwadan.
- 14) Pembangunan jalan baru yang menghubungkan antar pusat kecamatan dengan desa dan pusat - pusat produksi lokal/jalan usaha tani.
- 15) Pengembangan terminal tipe C di Got Hitam Adonara Timur sebagai pusat pengendalian angkutan penumpang di wilayah timur Adonara untuk menyangga Kota Waiwerang.

c. Jangka Panjang (tahun 2027 - 2037):

- a) Pengembangan tempat parkir khusus dalam CBD dalam Kota Larantuka.
- b) Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) Pembangunan/ Pengembangan Fasilitas Umum pada Kawasan Kota Larantuka, Boru, Waiwerang, Waiwadan dan Ritaebang.
- c) Pengembangan terminal angkutan barang di wilayah Oka sebagai simpul pengendalian angkutan barang di Daratan Flores bagian timur.
- d) Pembangunan/Pengembangan terminal tipe C pada masing - masing kota kecamatan.

2. Pengembangan Jaringan Pelayanan Transportasi Jalan

Sistem pelayanan angkutan jalan ditentukan berdasarkan jaringan pelayanan dan wilayah operasinya. Optimalisasi dan Pengembangan jaringan pelayanan angkutan dalam trayek tetap dan teratur di dalam wilayah Kabupaten Flores Timur maupun dengan zona-zona luar dengan melakukan manajemen angkutan umum serta perencanaan dan pengembangan jaringan trayek, sebagai berikut:

a. Jangka Pendek:

Penataan dan pengembangan jaringan trayek angkutan kota Larantuka yang melayani pergerakan dalam kota yang terdiri dari :

- 1) Trayek 1 Lamawalang - Postoh (Kawasan Tugu Herman Fernandes), dengan rute : Terminal Lamawalang - Waibalun - Jalan Atas/Jalan Tiga - Postoh - Lokea - Sandominggo - Pante Besar - Waibalun - Lamawalang (Terminal).

- 2) Trayek 2 Lamawalang - Postoh (Kawasan Tugu Herman Fernandes), dengan rute : Terminal Lamawalang - Waibalun - Pante Besar - Jalan Tengah - Postoh - Lokea - Sandominggo - Pante Besar - Waibalun - Lamawalang (Terminal).
- 3) Trayek 3 Postoh (Kawasan Tugu Herman Fernandes) - Lamawalang, dengan rute : Postoh - Lokea - Pante Besar - Waibalun - Lamawalang (Terminal) - Waibalun - Jalan Atas/Jalan Tiga - Postoh.
- 4) Trayek 4 Postoh (Kawasan Tugu Herman Fernandes) - Weri, dengan rute : Postoh - Belakang Cathedral - Stadion - Jalan Atas - Pohon Bao (jalan atas/jalan tiga) Lebao - Sarotari - Weri (Terminal) - Sarotari (jalan tengah) - Lebao - Pohon Bao - Kampung Baru - Lewerang - Pertokoan - Postoh (Kawasan Tugu Herman Fernandes).
- 5) Trayek 5 Postoh (Kawasan Tugu Herman Fernandes) - Weri, dengan rute : Postoh - Depan Cathedral - Depan Masjid Postoh - Jalan Atas - Pohon Bao (jalan atas/jalan tiga) Lebao - Sarotari - Weri (Terminal) - Sarotari (jalan tengah) - Lebao - Pohon Bao - Kampung Baru - Lewerang - Pertokoan - Postoh (Kawasan Tugu Herman Fernandes).
- 6) Trayek 6 Postoh (Kawasan Tugu Herman Fernandes) - Weri, dengan rute : Postoh - Depan Cathedral - Depan Masjid Postoh - Lewerang - Kampung Baru - Pasar Inpres - Jalan Atas (Pohon Bao - Lebao - Sarotari - Weri (Terminal) - Sarotari (jalan tengah) - Lebao - Pohon Bao - Kampung Baru - Lewerang - Pertokoan - Postoh (Kawasan Tugu Herman Fernandes).
- 7) Weri - Pasar Inpres, dengan rute : Terminal Weri - Sarotari Jalan Bawah - Lebao Jalan Bawah - Pohon Bao Jalan Bawah - Pasar Inpres - Pohon Bao Jalan Tengah - Lebao Jalan Tengah - Sarotari Jalan Tengah - Terminal Weri.
- 8) Weri - Pasar Inpres, dengan rute : Terminal Weri - Sarotari Jalan Atas - Lebao Jalan Atas - Pohon Bao Jalan Atas - Pasar Inpres - Pohon Bao Jalan Tengah - Lebao Jalan Tengah - Sarotari Jalan Tengah - Terminal Weri.
- 9) Terong - Bele, dengan rute : Terong - Lamahala - Waiwerang - Waiburak - Bele - Waiburak - Waiwerang - Lamahala - Terong.
- 10) Terong - Bele, dengan rute : Terong - Lamahala - Waiwerang - Riang Muko - Waiburak - Bele - Waiburak - Waiwerang - Lamahala - Terong.
- 11) Bele - Terong, dengan rute : Bele - Waiburak - Riang Muko - Waiwerang - Lamahala - Terong.
- 12) Bele - Terong, dengan rute : Bele - Waiburak - Waiwerang - Lamahala - Terong - Waiwerang - Riang Muko - Waiburak - Bele.
- 13) Trayek Angkutan Perdesaan
  - a) Mengoptimalisasikan trayek - trayek perdesaan yang ada dengan mengevaluasi trayek yang cenderung tumpang tindih.



- b) Mengembangkan trayek – trayek perdesaan yang akan berkembang sesuai perkembangan wilayah kecamatan sebagai pusat kegiatan lokal ataupun kawasan strategis kabupaten lainnya.
- c) Mengembangkan trayek – trayek perintis bagi kawasan strategis yang belum berkembang disamping kawasan pelosok dan terisolir, antara lain :
  - ⇒ Trayek P1, dengan rute : Lamawalang – Lewotobi
  - ⇒ Trayek P2, dengan rute : Lamawalang – Lato
  - ⇒ Trayek P3, dengan rute : Weri – Waiklibang
  - ⇒ Trayek P4, dengan rute : Waiwerang - Wailebe
  - ⇒ Trayek P5, dengan rute : Waiwadan - Sagu
  - ⇒ Trayek P6, dengan rute : Lamakera – Kalike

14) Trayek Angkutan Perbatasan

Mengembangkan trayek – trayek perbatasan antar kabupaten yang potensial dan strategis serta memiliki aksesibilitas dan permintaan yang cenderung tinggi dari dan menuju wilayah kecamatan atau kota dari kabupaten tetangga antara lain :

- a) Trayek Perbatasan 1, dengan rute : Boru - Nebe
- b) Trayek Perbatasan 1, dengan rute : Lewolaga - Sikka

15) Trayek Angkutan Pemandu Moda

Mengembangkan trayek angkutan pemandu moda untuk menghubungkan Bandar Udara Gewayan Tanah dengan Pelabuhan Larantuka.

16) Trayek Antar Kota Dalam Provinsi

Pengembangan trayek AKDP yang baru untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan wilayah dan diarahkan untuk melayani permintaan angkutan antar kota dengan kota-kota wilayah (SKW/PKW) yang ada antara lain :

- a) Trayek Larantuka – Maumere Lewat Boru
- b) Trayek Larantuka – Maumere Lewat Pantura
- c) Trayek Larantuka – Ende

3. Pengembangan Sarana Angkutan Jalan

Sistem angkutan umum di Kabupaten Flores Timur terdiri dari angkutan jarak jauh, jarak sedang dan jarak dekat yakni angkutan antar kota, angkutan perkotaan, angkutan perdesaan dan angkutan barang.

- a. Untuk angkutan antar kota ; kondisi sarana yang ada sekarang masih sesuai dengan karakteristik pelaku perjalanan, akan tetapi untuk jangka menengah dan panjang perlu dikembangkan sarana dengan kelas bisnis dan eksekutif mengingat jarak tempuh dan waktu tempuh antar kota dalam provinsi yang panjang, disamping itu karakteristik pelaku perjalanan yang tidak lagi hanya untuk urusan sosial dan keluarga akan tetapi sudah timbul kecenderungan untuk perjalanan untuk tujuan berbisnis dan bekerja.

- b. Untuk angkutan perkotaan ; sarana yang ada sekarang masih belum relevan dengan karakteristik pengguna jasa serta belum sesuai dengan kondisi prasarana akan tetapi dalam kaitan dengan upaya pengurangan angkutan jenis sepeda motor, maka ke depan perlu dikembangkan sarana jenis bus sedang kapasitas 24 seat yang melayani pengguna jasa dengan karakteristik utama bekerja dan sekolah.
- c. Untuk angkutan perdesaan ; kondisi sarana yang ada sekarang sudah relevan karena sesuai dengan karakteristik pengguna jasa. Pengguna jasa untuk wilayah perdesaan cenderung melakukan perjalanan untuk menjual hasil pertanian / kebun dan ternak. Dipandang cocok jika menggunakan sarana angkutan double fungsi yakni mengangkut penumpang dan barang, akan tetapi untuk meningkatkan kenyamanan pengguna jasa maka di masa mendatang perlu dikembangkan sarana angkutan jenis bus mini untuk mengangkut penumpang dengan karakteristik yang berbeda dengan kondisi pengguna saat ini.
- d. Untuk angkutan barang ; kondisi sarana yang ada sekarang sangat cocok dengan topografi wilayah Kabupaten Flores Timur yang berbukit ditambah kondisi prasarana jalan yang kurang baik dimana lebih didominasi oleh angkutan barang jenis Truck. Akan tetapi, dilihat dari mata pencaharian masyarakat Kabupaten Flores Timur yang didominasi petani dan banyaknya desa- desa yang letaknya di daerah lereng dengan kondisi prasarana jalan yang belum mantap, maka armada angkutan barang jenis Truck perlu ditambah agar dapat mengakomodir kebutuhan masyarakat Kabupaten Flores Timur. Sarana angkutan barang di Kabupaten Flores Timur saat ini didominasi oleh kendaraan jenis Pick Up dan Truck sedang dibawah 3500kg. Untuk masa yang akan datang, disarankan agar di dalam kota Larantuka dilayani dengan angkutan barang jenis Pick Up, mobil box dan Truck sedang, sedangkan untuk wilayah pedesaan baik antar desa maupun dari Kota ke desa-desa dalam Kabupaten Flores Timur maka angkutan barang yang cocok adalah jenis Truck sedang dan Truck besar
- e. Untuk angkutan pepadu moda yang melayani bandar udara Gewayan Tanah dengan Pelabuhan Laut Larantuka menggunakan bus sedang berkapasitas 24 tempat duduk.
- f. Untuk angkutan perintis dengan peran membuka keterisolasian wilayah menggunakan truck modifikasi/double fungsi (truck pengangkut orang dan barang)
- g. Untuk angkutan perbatasan yang berperan untuk menghubungkan dua atau lebih desa pada wilayah perbatasan antar kabupaten menggunakan bus sedang berkapasitas 16 tempat duduk.
- h. Untuk angkutan pasar menggunakan pick up atau truck yang dimodifikasi dan/atau double fungsi.

#### F. Arah Pengembangan Transportasi Penyeberangan

Pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi penyeberangan diarahkan untuk mewujudkan fungsinya sebagai penghubung yang dapat mengintegrasikan sistem transportasi darat dalam satu kesatuan pelayanan transportasi darat. Dengan pertimbangan itu maka pengembangannya diarahkan untuk

mendukung pengembangan kawasan strategis dengan berbagai potensi di wilayah Kabupaten Flores Timur baik dari sektor pertanian, perkebunan, peternakan, serta perikanan dan pariwisata sebagai potensi primadona maupun sektor-sektor lainnya. Arah pengembangan transportasi penyeberangan ini akan dikelompokkan dalam tiga tahapan sebagai berikut :

1. Jangka Pendek (tahun 2017 – 2022)

Diperkirakan bahwa pada tahun 2022 jumlah perjalanan orang antar pulau dalam wilayah Kabupaten Flores Timur maupun keluar Flores Timur rata-rata per hari akan mencapai 162.811 perjalanan. Sehingga untuk mengantisipasi dan menyongsong kondisi tahun rencana tersebut dan untuk memaksimalkan peranan transportasi darat, maka perlu dibangun dan dikembangkan pelabuhan penyeberangan pada beberapa wilayah, yakni :

a. Pengembangan pelabuhan penyeberangan di wilayah Kawasan Titehena dan Tanjung Bunga.

Pengembangan prasarana pelabuhan penyeberangan di wilayah Titehena di bagian utara Flores Timur diarahkan untuk membangun konektivitas dengan wilayah selatan Sulawesi untuk melayani pergerakan orang dan kendaraan serta barang baik dari Flores Timur ke Sulawesi maupun sebaliknya. Sesuai kondisi yang ada saat ini diketahui bahwa terdapat kebutuhan masyarakat di Flores Timur yang dipasok dari Sulawesi Selatan yakni :

1) Sembako

Sembako yang dipasok dari Sulawesi adalah beras dan tepung terigu

2) Bahan bangunan

Bahan bangunan yang dipasok dari Sulawesi yakni semen dan kayu balok serta papan.

Sebaliknya komoditi yang potensial untuk dibawa ke Sulawesi adalah ternak berupa kambing, kuda dan unggas.

b. Pengembangan pelabuhan penyeberangan di Lewotobi dan Pengembangan pelabuhan penyeberangan Solor Barat

Kawasan di sekitar Lewo tobi memiliki jarak yang relative dekan dengan Solor Barat. berdasarkan data terdapat hubungan emosional dan social antara masyarakat di Lewotobi dan Solor oleh karena sebagian penduduk di Lewotobi berasal dari Solor dan terdapat kecenderungan untuk melakukan kegiatan social ekonomi antara ke dua wilayah. Pada karakteristik lain pelaku usaha/bisnis di Solor cenderung melakukan perjalanan bisnis dalam rangka berbelanja kebutuhan perdagangan di Kota Maumere. Rute yang harus dilalui dari Solor Barat ke Maumere adalah melewati Kota Larantuka – Boru – Maumere dengan waktu tempuh dari Solor Barat ke Larantuka mencapai 1,5 jam dan waktu ke Maumere mencapai 3 jam. Jika terbangun dan terhubung secara langsung transportasi penyeberangan antara Solor Barat dengan Lewotobi maka rute yang akan dilalui adalah Solor Barat – Lewotobi – Boru – Maumere dengan waktu tempuh dari Solor Barat ke Lewotobi hanya 10 menit, Lewotobi ke Boru mencapai 45 menit dan dari Boru ke Maumere mencapai 1,5 jam sehingga terdapat selisih yang sangat signifikan. Dengan

- c. Sistem pergerakan dalam hal ini melibatkan Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan/LLAJ, Organda, Polantas, masyarakat yang berkaitan dengan teknis operasional penyelenggaraan transportasi (jalan) di lapangan.

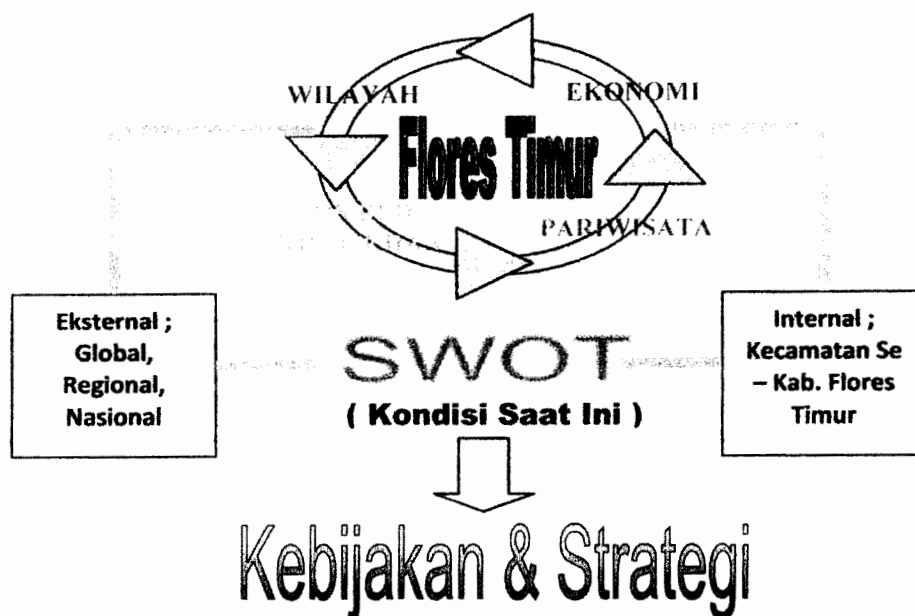
7. Kebijakan sistem jaringan transportasi.

Sebagai lembaga perencana dan pengelola sistem transportasi di Indonesia, Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan kebijakan mengenai Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) sebagai pendukung implementasi dari RTRWN. Sesuai dengan kondisi geografis Indonesia yang berupa negara kepulauan, maka pelaksanaan SISTRANAS (dalam wujud Tatranas, Tatrabil dan Tatrakok) sangat membutuhkan adanya konsep antarmoda secara terpadu untuk meningkatkan keterkaitan wilayah pada skala nasional.

Integrasi sistem transportasi nasional, bagaimanapun juga tidak dapat terlepas dari dukungan sistem transportasi di daerah dalam kaitan dengan sistem transportasi regional atau wilayah, serta lokal. Perencanaan sistem transportasi lokal itu harus diarahkan dalam usaha mendukung RTRWK di wilayah kabupaten/kotanya dan tetap berada di bawah payung kebijakan pengembangan SISTRANAS.

## B. Landasan Pemikiran

Pesatnya perkembangan pembangunan di Kabupaten Flores Timur dan wilayah sekitarnya telah membawa implikasi pertumbuhan penduduk, tenaga kerja, ekonomi, pembangunan sarana dan prasarana, perdagangan serta pariwisata di seluruh wilayahnya. Perkembangan sektor-sektor tersebut sangat mempengaruhi perkembangan transportasi dari dan ke seluruh wilayah di Kabupaten Flores Timur, sehingga diperlukan suatu tatanan yang dapat menjadi acuan dalam mengantisipasi perkembangan tersebut dengan menyusun dokumen Tatrakok Kabupaten Flores Timur. Tatrakok Kabupaten Flores Timur merupakan suatu tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman meliputi transportasi jalan, penyeberangan, laut serta udara yang masing-masing saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif, terpadu dan harmonis sehingga berfungsi melayani perpindahan orang dan barang antar simpul atau kota wilayah. Penyusunan dokumen Tatrakok Kabupaten Flores Timur dilaksanakan dengan memperhatikan perkembangan lingkungan strategis internal dan eksternal wilayah Kabupaten Flores Timur sesuai dengan kondisi dan perkembangan yang termuat di dalam RTRW Provinsi NTT. Dengan demikian, dapat dilakukan analisis terhadap potensi dan tantangan kewilayahan, baik secara internal maupun eksternal. Analisis kondisi tersebut ditujukan untuk menentukan langkah strategis Kabupaten Flores Timur guna menyusun perkembangan di masa mendatang. Gambaran secara lengkap mengenai kerangka konseptual analisis perkembangan lingkungan strategis wilayah Kabupaten Flores Timur secara umum disajikan pada bagan berikut ini :



Gambar 3.3 : Kerangka konseptual perkembangan strategis wilayah Kabupaten Flores Timur.

Pembangunan dan pengembangan Sistem Transportasi Kabupaten Flores Timur harus dilihat dalam satu sistem Tataran Transportasi Provinsi NTT dan harus dibangun dalam konteks yang luas, dengan melibatkan serangkaian pertimbangan teknis dari sisi besaran perencanaan dan pertimbangan konseptual sesuai dengan perangkat kebijakan yang ada. Selain itu, karena transportasi merupakan prasarana dasar bagi kegiatan sosial-ekonomi masyarakat, maka dalam perencanaannya tidak dapat dilepaskan dengan pola kegiatan dan aktivitas masyarakatnya.

Penyelenggaraan sistem transportasi, tidak hanya terkait dengan bagaimana menyatukan serangkaian moda transportasi darat, laut dan udara, tetapi dalam perencanaannya juga harus mencerminkan keputusan yang dapat diterima semua pihak yang memiliki cara pandang yang berbeda, dengan mempertimbangkan variabel dampak dan manfaat yang beragam, melibatkan sejumlah pihak/institusi yang mencerminkan aspek multi-sektoral.

Rencana pengembangan wilayah kabupaten/kota dan provinsi akan menjadi masukan utama dalam menyusun kerangka pengembangan sistem transportasi lokal Kabupaten Flores Timur. Tinjauan terhadap Dokumen RTRWN, RTRWP, RTRW Kabupaten/Kota, TATRANAS dan TATRAWIL merupakan masukan yang diperlukan demi tersusunnya dokumen TATRALOK ini. Dengan demikian, studi ini selain memanfaatkan dokumen RTRWP dan konsep RTRW Kabupaten Flores Timur serta TATRAWIL NTT dan dokumen TATRANAS, juga akan mengumpulkan persepsi dan aspirasi dari berbagai pihak yang ada di Kabupaten Flores Timur.

Penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Flores Timur ini juga dapat dijadikan sebagai masukan balik untuk memaksimalkan pola jaringan jalan di dalam konsepsi RTRW Kabupaten Flores Timur, RTRWP NTT, dan RTRWN serta SISTRANAS. Dengan demikian, akan menjadi acuan bagi Kabupaten Flores Timur untuk menyusun rencana pengembangan sistem transportasi di wilayahnya. Hasil studi ini akan memberikan masukan yang berharga secara teknis melalui prediksi permintaan perjalanan di masa yang akan datang sekaligus susunan

program sebagai perwujudannya. Secara konseptual akan menjadi uji coba bagaimana Kabupaten Flores Timur melakukan tugas koordinasinya dalam merencanakan sistem transportasi di era otonomi daerah.

Landasan idiil penyusunan Tatalok Kabupaten Flores Timur adalah Pancasila dan landasan konstitusional adalah UUD 1945 sedangkan landasan operasionalnya adalah Undang-undang tentang Pemerintahan Daerah dan peraturan perundang-undangan di bidang transportasi serta peraturan perundangan yang terkait lainnya. Secara rinci penyusunan Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) Kabupaten Flores Timur berpedoman pada:

1. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pusat dan Daerah;
2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang RPJP Tahun 2005 – 2025;
4. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
6. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
7. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
8. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
9. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang RTRW Nasional; dan
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS).

#### C. Analisa Lingkungan Strategis

Pencermatan terhadap lingkungan strategis ditujukan untuk menganalisa tentang kekuatan dan kelemahan internal, tantangan dan peluang yang bersifat eksternal yang mempengaruhi pembangunan dan penyelenggaraan transportasi di Kabupaten Flores Timur pada masa kini dan berpotensi di masa yang akan datang.

Dengan menemukenali kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman yang ada saat ini dan potensi pada masa yang akan datang, maka dapat ditetapkan langkah-langkah strategis untuk mengatasi berbagai kelemahan dan ancaman dengan memanfaatkan kekuatan dan peluang yang ada.

Untuk mendukung Pembangunan Daerah Kabupaten Flores Timur tersebut dapat diidentifikasi berbagai kekuatan dan kelemahan yang bersifat internal serta tantangan dan peluang yang bersifat eksternal sebagai berikut :

1. Analisis lingkungan internal
  - a. Kekuatan

Letak wilayah Kabupaten Flores Timur merupakan salah satu kabupaten di Provinsi NTT di Pulau Flores. Menjadi daerah transit dan lintas untuk perjalanan Trans Flores. Dapat dijadikan sebagai titik tengah lintas Pulau Flores untuk menjadi tempat istirahat/

sejenak sebelum melanjutkan perjalanan. Sebagai salah satu kota wilayah dalam kensepsi pengembangan melalui Rencana Tata Ruang dan Wilayah Provinsi (RTRWP) NTT.

Hal ini dikarenakan Kabupaten Flores Timur sebagai salah satu gerbang NTT di bagian barat yang memiliki potensi sumber daya alam baik hasil bumi pertanian, perkebunan, peternakan dan kehutanan serta potensi pariwisata yang dapat diandalkan Kabupaten Flores Timur.

b. Kelemahan

Struktur ekonomi Kabupaten Flores Timur relatif masih lemah, dikarenakan masih lemahnya keterkaitan antar sektor serta skala usaha besar dan kecil. Struktur ekonomi Kabupaten Flores Timur masih bertumpu pada sektor primer (pertanian, perkebunan). Sebagian dari kebutuhan pokok masyarakat juga masih didatangkan dari luar wilayah Kabupaten Flores Timur. Keadaan ini tentu saja tidak menguntungkan bagi Kabupaten Flores Timur, karena membawa implikasi pada rentannya ekonomi daerah terhadap perubahan eksternal, namun demikianlah kondisi kabupaten yang baru ini.

Pertumbuhan ekonomi yang belum maksimal ini di antaranya disebabkan oleh :

- 1) Masih rendahnya penyediaan infrastruktur dasar ekonomi misalnya sarana dan prasarana transportasi (jembatan, jalan, angkutan jalan), SDM (kualitas pendidikan) dan kesehatan serta minat investasi terutama eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam dan potensi sektor pariwisata.
- 2) Rendahnya reaksi investasi ini cenderung disebabkan masih rendahnya aksesibilitas antar kecamatan dalam mendukung distribusi hasil alam dan eksploitasi potensi sektor pariwisata yang dimiliki.

2. Analisa lingkungan eksternal

a. Peluang

Lingkungan global, stabilitas dan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Flores Timur tidak dapat dilepaskan dari pengaruh lingkungan global. Era globalisasi yang dipacu oleh perubahan-perubahan teknologi terutama di bidang komunikasi dan transportasi ternyata membuat dunia semakin sempit. Kemudahan-kemudahan teknologi transportasi dan komunikasi tersebut telah mengakibatkan semakin intensifnya publikasi-publikasi potensi dan produk unggulan serta transaksi-transaksi para pelaku ekonomi antar negara. Kemudahan-kemudahan ini merupakan peluang bagi Kabupaten Flores Timur untuk memperluas kerjasama investasi untuk mengeksplorasi potensi sumber daya alam dan pariwisata yang dimiliki agar dapat memberikan nilai tambah bagi pembangunan daerah dan pengembangan wilayah Kabupaten Flores Timur.

Sektor pariwisata akan menjadi salah satu andalan daerah yang menjanjikan mengingat potensi wisata yang terdapat di Daratan Flores merupakan salah satu penyangga kawasan wisata utama di Provinsi NTT. Oleh karenanya dengan dukungan ketersediaan rute/trayek dalam jaringan pelayanan baik transportasi laut,

transportasi penyeberangan maupun transportasi jalan dengan aksesibilitas yang tinggi untuk dapat mencapai lokasi yang menjadi tujuan wisata di daratan Flores Timur dengan keterpaduan dan kualitas layanan yang memadai diharapkan memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan perekonomian yang lebih signifikan khususnya di Kabupaten Flores Timur.

b. Kendala

1) Lingkungan global

Untuk mampu bersaing dalam pasar global dibutuhkan tidak hanya potensi kekayaan sumber daya alam yang kaya akan tetapi perlu didukung oleh kualitas dan kuantitas sumber daya manusia Indonesia untuk mengelola hartanya dengan efektif dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan. Era globalisasi dan perdagangan bebas yang sedang berjalan telah mengarahkan pada mekanisme pasar bebas tanpa dibatasi wilayah kedaulatan tiap negara. Minimnya proteksi ekonomi bagi produk-produk domestik, telah menyebabkan membanjirnya produk-produk luar negeri yang masuk ke wilayah Indonesia.

Mengingat kelompok negara-negara maju, di satu sisi menuntut semua negara, termasuk negara-negara yang sedang berkembang untuk tidak melakukan kebijakan-kebijakan yang bersifat proteksi, seperti pengenaan bea masuk dan kuota, akan tetapi di sisi lain mereka melakukan hambatan-hambatan masuk dalam bentuk standarisasi-standarisasi internasional seperti ISO 9000 (standarisasi mutu) dan ISO 14000 (berkaitan dengan masalah-masalah lingkungan hidup).

2) Lingkungan nasional

Dalam kaitan dengan lingkungan strategis nasional, jangka waktu pembangunan 2009 - 2014 masih dihadapkan pada keterbatasan -keterbatasan sumber daya nasional yang dapat digunakan untuk mengakselerasi program-program pembangunan. Indonesia merupakan negara yang kaya akan berbagai sumber daya alam. Namun, karena pengelolaan yang tidak tepat dan berkelanjutan sehingga sering terjadi kerusakan lingkungan yang cukup parah.

Pada sisi lain usaha-usaha untuk merehabilitasi kerusakan lingkungan tersebut memerlukan biaya yang tidak sedikit, sehingga hal tersebut akan mengurangi kemampuan Pemerintah Pusat untuk melakukan akselerasi terhadap program pembangunan di tingkat daerah termasuk di wilayah NTT sebagai salah satu provinsi kepulauan dalam kerangka menekan kesenjangan pembangunan dengan upaya percepatan pembangunan dan pengembangan wilayah di Kawasan Timur Indonesia.

Angka angkatan kerja masih dominan namun belum diimbangi dengan ketersediaan lapangan pekerjaan yang sesuai dengan kompetensi yang dimiliki. Akibatnya jumlah pengangguran memiliki prosentase yang tinggi dilihat dari jumlah penduduknya serta kemiskinan dan rawan pangan



yang menimpa sebagian dari penduduk Indonesia terutama di NTT menyebabkan tingkat kesehatan, gizi dan pendidikan menjadi relatif rendah.

Setelah mengetahui berbagai kondisi melalui identifikasi SWOT yang terangkum pada tabel di bawah ini, dapat ditentukan beberapa strategi Kabupaten Flores Timur untuk meminimalkan kelemahan dan kendala serta menjadikannya sebuah peluang atau kekuatan yang kemudian memaksimalkan kekuatan dan peluang yang ada pada kebijakan pembangunan Pemerintah daerah di masa yang akan datang.

Tabel 3.1: Rangkuman Hasil Analisis SWOT

<p>Strength / Kekuatan :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wilayah Kabupaten Flores Timur terletak di bagian akhir daratan Flores Provinsi NTT sehingga berfungsi sebagai salah satu Penyangga sektor perikanan, perkebunan, pertanian dan pariwisata di Provinsi NTT.</li> <li>2. Kota Larantuka dengan letaknya di bagian tengah Lintas Trans Flores dapat berfungsi sebagai titik persinggahan perjalanan lintas Flores.</li> <li>3. Ketersediaan Sumber Daya Alam yang cukup besar seperti; pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan dan pariwisata yang relatif menjanjikan.</li> <li>4. Tersedia simpul transportasi Pelabuhan Laut dan penyeberangan di Daratan Larantuka, Adonara dan Solor dapat menjadi alternatif dan daya hubung antar pulau bagi mobilisasi orang dan distribusi barang/jasa dengan asal-tujuan khususnya Kabupaten sekitar dan Kabupaten Flores Timur selain melalui Pelabuhan Larantuka di Kabupaten Flores Timur dan Pelabuhan Waibalun di Kabupaten Flores Timur.</li> </ol>
<p>Weakness / Kelemahan :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kabupaten Flores Timur merupakan daerah otonom baru (DOB) sejak tahun 1999 dan pemekaran Kabupaten Lembata Tahun 1999.</li> <li>2. Struktur ekonomi Kabupaten Flores Timur relatif masih lemah dan masih bertumpuh pada sektor perikanan, pertanian, peternakan dan perkebunan.</li> <li>3. Permasalahan utama di bidang pendidikan dengan masih rendahnya kualitas, relevansi, pemerataan dan efisiensi pendidikan, kualitas pendidikan, masih rendah dibandingkan dengan tuntutan untuk berkompetisi.</li> <li>4. Pelayanan dasar kesehatan bagi masyarakat Kabupaten Flores Timur masih menjadi salah satu aspek yang perlu mendapat perhatian khusus.</li> <li>5. 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 daerah pada tahap dasar / awal (10 tahun pertama) Pemerintah daerah.</li> </ol>
<p>Oportunity / Peluang :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Semakin terbukanya kesempatan kerjasama investasi yang bersifat internasional guna meningkatkan eksplorasi dan</li> </ol>

eksploitasi sumber daya alam dan potensi pariwisata yang ada.

2. Sistem pasar bebas berdasarkan UU No. 32 tahun 2004 lebih memberikan peluang pada Kabupaten Flores Timur melakukan kerja sama langsung antar Provinsi dan Luar Negeri.
3. Meskipun demikian jika dimungkinkan dengan aksesibilitas yang tinggi, maka tidak tertutup kemungkinan wilayah Flores Timur dengan Kota Larantuka akan menjadi tempat transit bagi tujuan aktivitas masyarakat khususnya dari bagian Barat maupun dari bagian Timur Pulau Flores.
4. Sesuai arah pembangunan Provinsi NTT maka Kabupaten Flores Timur melalui Kota Larantuka akan menjadi kawasan cepat tumbuh dan kawasan andalan Provinsi NTT dengan peran sebagai penghubung, Kota Transit wilayah Pulau Flores di masa yang akan datang.

**Treath / ancaman :**

1. Masih relatif rendahnya pendanaan pembangunan dan penyediaan sarana-prasarana guna meningkatkan aksesibilitas antar wilayah kecamatan di Kabupaten Flores Timur.
2. Kondisi perekonomian nasional dan regional NTT masih lemah berdampak pada rendahnya daya beli masyarakat, tingkat pengangguran relatif besar berbanding terbalik dengan kelompok usia angkatan kerja yang tinggi dan cenderung bertambah tiap tahunnya.
3. Jumlah penduduk dan pertumbuhannya yang terus meningkat memberi dampak terhadap mobilitas masyarakat Flores Timur yang cenderung meningkat pula baik pergerakan internal (dalam wilayah Kabupaten Flores Timur) maupun pergerakan internal-eksternal, eksternal-internal (dari dan menuju wilayah Kabupaten Flores Timur) maupun pergerakan eksternal-eksternal (dari dan menuju wilayah kabupaten / daerah yang lain dengan melintasi wilayah Kabupaten Flores Timur).

*Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2017.*

## BAB IV PERKIRAAN KONDISI YANG AKAN DATANG

### A. Umum

#### 1. Jumlah Penduduk

Perkembangan pertumbuhan penduduk Kabupaten Flores Timur diperkirakan akan terus meningkat terkonsentrasi di Kota Larantuka sebagai pusat kegiatan aktivitas (*Central Bussines Distric*) wilayah Kabupaten Flores Timur. Dari perkiraan pertumbuhan jumlah penduduk Kabupaten Flores Timur pada tahun 2037 akan mencapai 308,660 jiwa.

Tabel 4.1 Perkiraan Jumlah Penduduk Kabupaten Flores Timur menurut Kecamatan dari Tahun 2016 s/d 2037

No	Kecamatan	Penduduk (Tahun/Ribu Jiwa)					
		2016	2017	* 2022	*2027	*2032	*2037
1	Wulanggitang	13,513	13,652	14,370	15,125	15,921	16,757
2	Titehena	11,685	11,805	12,426	13,079	13,767	14,491
3	Ile Bura	6,295	6,360	6,694	7,046	7,417	7,806
4	Tanjung Bunga	12,695	12,826	13,500	14,210	14,957	15,743
5	Lewolema	8,277	8,362	8,802	9,265	9,752	10,264
6	Larantuka	42,815	43,256	45,530	47,924	50,443	53,095
7	Ile Mandiri	9,531	9,629	10,135	10,668	11,229	11,819
8	Demon Pagong	4,416	4,461	4,696	4,943	5,203	5,476
9	Solor Barat	9,596	9,695	10,205	10,741	11,306	11,900
10	Solor Selatan	5,057	5,109	5,378	5,660	5,958	6,271
11	Solor Timur	13,219	13,355	14,057	14,796	15,574	16,393
12	Adonara Barat	14,166	14,312	15,064	15,856	16,690	17,567
13	Wotanulumando	8,090	8,173	8,603	9,055	9,531	10,032
14	Adonara Tengah	11,339	11,456	12,058	12,692	13,359	14,062
15	Adonara Timur	27,900	28,187	29,669	31,229	32,871	34,599
16	Ile Boleng	15,047	15,202	16,001	16,842	17,728	18,660
17	Witihama	14,510	14,659	15,430	16,241	17,095	17,994
18	Kelubagolit	10,515	10,623	11,182	11,770	12,388	13,040
19	Adonara	10,233	10,338	10,882	11,454	12,056	12,690
Total		248,899	251,463	264,683	278,597	293,244	308,660

Sumber : Hasil Analisis, 2017

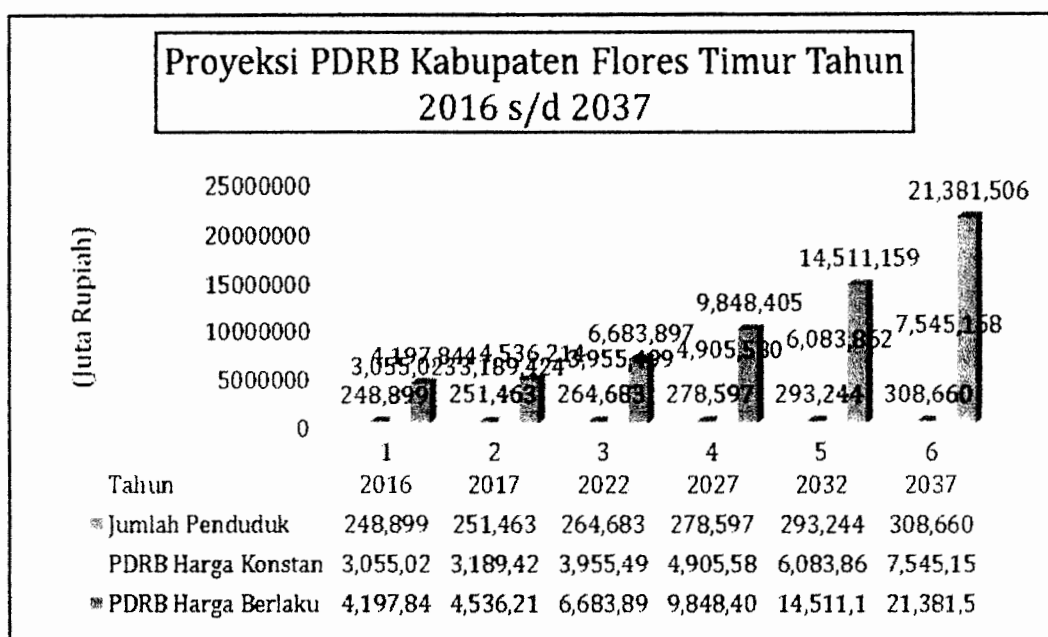
Tabel 4.2. Perkiraan Kepadatan penduduk Kabupaten Flores Timur menurut kecamatan dari tahun 2016 s/d 2037.

No	Kecamatan	Luas Wilayah Km2	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km2)					
			2016	2017	* 2022	*2027	*2032	*2037
1	Wulanggitang	225.85	60	60	64	67	70	74
2	Titehena	154.84	75	76	80	84	89	94
3	Ile Bura	118.32	53	54	57	60	63	66
4	Tanjung Bunga	257.57	49	50	52	55	58	61
5	Lewolema	92.84	89	90	95	100	105	111
6	Larantuka	48.91	875	884	931	980	1031	1086
7	Ile Mandiri	72.76	131	132	139	147	154	162
8	Demon Pagong	85.4	52	52	55	58	61	64
9	Solor Barat	128.2	75	76	80	84	88	93
10	Solor Selatan	31.58	160	162	170	179	189	199
11	Solor Timur	66.56	199	201	211	222	234	246
12	Adonara Barat	79.71	178	180	189	199	209	220
13	Wotanulumando	86.31	94	95	100	105	110	116
14	Adonara Tengah	42.73	265	268	282	297	313	329
15	Adonara Timur	91.06	306	310	326	343	361	380
16	Ile Boleng	49.3	305	308	325	342	360	378
17	Witihama	79.43	183	185	194	204	215	227
18	Kelubagolit	44.41	237	239	252	265	279	294
19	Adonara	56.8	180	182	192	202	212	223
<b>Total</b>		<b>1.813</b>	<b>3567</b>	<b>3603</b>	<b>3793</b>	<b>3992</b>	<b>4202</b>	<b>4423</b>

Sumber : Hasil Analisis, 2017

## 2. Pendapatan Regional

PDRB Kabupaten Flores Timur yang bersumber dari sektor-sektor primer yang menggerakkan perekonomian Kabupaten Flores Timur seperti pertanian, perikanan, kehutanan, perkebunan, pertambangan dan penggalian, industri pengolahan, listrik, gas, air minum, bangunan dan konstruksi, perdagangan, restoran, hotel, pengangkutan dan komunikasi, keuangan, persewaan, jasa perusahaan dan jasa-jasa lainnya cenderung meningkat dan akan terus meningkat di masa yang akan datang. Hal ini mengingat secara lokal potensi sumber-sumber daya yang ada saat ini belum secara optimal dikembangkan demikian pula potensi lainnya yang belum dikelola maupun belum menjadi perhatian serius oleh Pemerintah maupun masyarakat Kabupaten Flores Timur. Akan tetapi secara bertahap potensi-potensi tersebut sudah mulai dikembangkan dan dilirik oleh peminat baik lokal, regional/nasional maupun internasional sehingga akan mengakselerasi kemampuan PDRB Kabupaten Flores Timur di masa mendatang.



## 3. Pola Pengembangan Wilayah

Wilayah Kabupaten Flores Timur kiranya akan direncanakan pengembangan yang diarahkan sebagai berikut:

- a. Pengembangan dan penataan Kota Larantuka sebagai Kota Wilayah Provinsi NTT dan pusat kegiatan ekonomi dan perdagangan di wilayah bagian akhir daratan Flores.
- b. Pengembangan pusat-pusat permukiman yang dapat berfungsi sebagai pusat pertumbuhan bagi wilayah belakangnya.
- c. Pengembangan prasarana transportasi, terutama jaringan jalan untuk meningkatkan aksesibilitas antara pusat-pusat kegiatan dan permukiman dengan *hinterland*-nya serta aksesibilitas antar pusat-pusat kegiatan permukiman yang satu dengan yang lainnya sehingga dapat diwujudkan jaringan transportasi yang menghubungkan seluruh pusat pengembangan.
- d. Pola pengembangan jaringan pelayanan yang menjangkau seluruh pelosok wilayah Kabupaten Flores Timur agar meminimalkan bahkan tidak terdapat lagi daerah yang terisolasi.

- e. Implikasi skenario terhadap faktor-faktor utama di atas yakni Diharapkan di masa yang akan datang berbagai keunggulan potensi sumber daya alam yang dimiliki dan letak Kabupaten Flores Timur yang strategis diprediksikan akan terjadi peningkatan distribusi hasil produksi Kabupaten Flores Timur ke pasar regional dan nasional serta jumlah kunjungan wisatawan akan terus meningkat setiap tahunnya.

## B. Tinjauan Konsepsi TATRANAS dan TATRAWIL

### 1. Tinjauan TATRANAS

Tatranas merupakan tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman yang dijadikan sebagai pedoman penyusunan peraturan pembangunan transportasi jangka menengah dan jangka panjang agar dapat menghasilkan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien. Pengembangan transportasi nasional diorientasikan pada upaya penyeimbangan antara permintaan jasa transportasi dengan penyediaan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi.

Arah pengembangan jangka panjang (2022-2027) jaringan masing – masing moda transportasi pada TATRANAS:

#### a. Transportasi Darat

Pengembangan jaringan transportasi darat sesuai dengan wilayah pengaruhnya diarahkan untuk mewujudkan keterpaduan intra moda darat sebagai upaya menghubungkan seluruh wilayah tanah air dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara dan memperkuat ketahanan nasional. Sedangkan keterkaitannya dengan moda transportasi laut dan udara diarahkan dengan menghubungkan Pelabuhan Laut dan Bandar Udara dengan daerah belakang (*hinterland*) sesuai dengan wilayah pengaruhnya.

Transportasi antar kota yang akan diwujudkan dalam jangka panjang telah digambarkan dalam koridor-koridor: Lintas Utara, Lintas Tengah, Lintas Selatan dan Lintas Utara – Selatan. Pengembangan transportasi jalan primer diarahkan guna menghubungkan Pusat Kegiatan Nasional, Pusat Kegiatan Wilayah dan kawasan-kawasan andalan dan strategis yang cepat berkembang sedangkan untuk jalan sekunder dikembangkan secara terpadu dengan moda transportasi darat lainnya sesuai dengan besaran kota, fungsi kota dan hierarki fungsional kota.

Sedangkan transportasi penyeberangan diarahkan mengikuti pola sabuk utara, tengah dan selatan serta sabuk penghubung guna menghubungkan pulau-pulau arah Timur dan Barat sesuai RTRW Nasional antara lain sabuk selatannya yakni dari Sabang sampai Merauke melalui Jakarta – Bali – Bima – Flores (dan kepulauannya) – Kupang – Wetar dan Tual. Untuk transportasi penyeberangan di Kawasan Timur Indonesia diarahkan sebagai penghubung antar pulau, pembuka daerah terisolasi dan mendorong kegiatan ekonomi yang secara bertahap perannya akan saling mendukung dengan transportasi jalan untuk pengembangan wilayah sesuai dengan tata ruang wilayah dan tata ruang nasional.

Khusus untuk sabuk Bali dan Nusa Tenggara diarahkan guna menunjang dan mendorong sektor pariwisata yang potensial

dan diandalkan. Sedangkan sabuk penghubung (Utara-Selatan) dikembangkan untuk menghubungkan antara Sabuk Utara - Tengah dan Selatan melalui Surabaya - Ujung Pandang - Apatuna - Mbay - Bima - Bau-bau. Selain Poros-poros Nasional juga terdapat Poros Internasional diantaranya: Kupang - Darwin (Australia) dan Kupang - Oecusse - Dili (Timor Leste).

b. Transportasi Laut

Transportasi laut diarahkan untuk menghubungkan kota-kota sebagai Pusat Kegiatan Nasional dan wilayah memiliki jangkauan pelayanan yang besar seperti Pelabuhan Tenau Kupang, Pelabuhan Maumere, Pelabuhan Labuan Bajo dan Pelabuhan Waingapu dan Pelabuhan Larantuka sebagai pelabuhan utama yang saling terpadu dengan pelabuhan-pelabuhan nasional lainnya di Indonesia.

Selanjutnya pelabuhan-pelabuhan tersebut berfungsi sebagai simpul utama bagi pelabuhan-pelabuhan pendukung dalam wilayah NTT sebagai satu kesatuan dari sistranas.

c. Transportasi Udara

Jaringan transportasi udara dibagi dalam beberapa wilayah pelayanannya dimana salah satu strategi pengembangannya guna mengubungkan wilayah Pulau Jawa bagian timur (Surabaya) dan Bali sebagai Bandara Utama Internasional serta wilayah Nusa Tenggara yang didukung oleh Bandar Udara Utama Nasional dan regional seperti Bandara El Tari Kupang (Kelas I) dan Bandara Frans Seda Maumere (Kelas II) serta Bandara Umbu Mehang Kunda Waingapu (Kelas II) dan Bandara Gewayantana (Kelas III). Hal ini juga disebabkan Kota Kupang sebagai kota lintas penerbangan internasional (dari dan ke Dili dan kota-kota di Australia) menuju Pulau Wisata (Bali) dan tempat-tempat wisata lainnya di Provinsi NTB dan NTT.

2. Tinjauan Konsepsi TATRAWIL

Secara umum sistem transportasi regional/wilayah Provinsi NTT diarahkan dan dikembangkan dengan mempertimbangkan aspek sebagai kawasan perbatasan Negara dengan Negara Timor Leste (di bagian Timur Pulau Timor/satu daratan) serta berdekatan dengan Kabupaten Alor dan Lembata di sebelah utara Pulau Timor (dipisahkan oleh Selat Ombai) dan aspek wilayah kepulauan dalam wilayah NTT.

Disamping itu, salah satu tujuan sistem transportasi regional/wilayah Provinsi NTT diarahkan dan dikembangkan dengan mempertimbangkan potensi dan kekayaan wilayah baik pertanian, perkebunan, peternakan, kehutanan, perikanan dan pariwisata yang dimiliki. Dengan adanya pemekaran kabupaten maka pada tataran wilayah provinsi NTT, simpul transportasi khususnya transportasi jalan secara bertahap akan dikembangkan sesuai dengan fungsi dan jangkauan pelayanan. Simpul transportasi dimaksud yakni Terminal Tipe B di setiap kota kabupaten (kota wilayah) yang akan melayani pergerakan orang antar kabupaten dalam provinsi dan angkutan perdesaan guna menembus keterisolasian wilayah. Sedangkan simpul transportasi laut diarahkan pengembangannya sebagai upaya menyentuh



wilayah daratan yang ada, baik sebagai fungsi ekonomi maupun penggerak dan pendorong pembangunan wilayah daratan.

#### C. Perkiraan Pergerakan Orang di Kabupaten Flores Timur

Pergerakan orang keluar-masuk wilayah Kabupaten Flores Timur dapat dipilah menjadi 3 (Tiga) bagian yakni dari wilayah barat Pulau Flores Timur melalui Kabupaten Sikka menuju Kota Larantuka dan sekitarnya, Dari wilayah Timur melalu Bandara Gewayantana menuju Kota Larantuka dan sekitarnya, dari Selatan melalui Pelabuhan Laut Larantuka. Pergerakan bagian selatan akan lebih produktif karena didukung ketersediaan Pelabuhan Penyeberangan dan Pelabuhan Laut di Larantuka. Selain itu karena interaksi masyarakat dan daerah Kabupaten sekitar di wilayah Kabupaten Flores Timur.

Kondisi pada tahun-tahun mendatang dapat diprediksikan seperti pada Tabel 4.3 di bawah ini:

Dilihat dari karakteristik penduduknya yang didominasi oleh nelayan dan petani sangat berpengaruh terhadap tingkat perjalanan dari dan ke zona-zona dalam wilayah Kabupaten Flores Timur. Namun kondisi ini tidak akan statis karena selain didominasi sektor perikanan dan pertanian, wilayah Daratan Larantuka, Solor dan Adonara juga memiliki potensi bidang pariwisata yang berpeluang untuk membuka lapangan kerja dan geliat ekonomi sehingga akan memberi andil yang signifikan terhadap pergerakan antar zona lalu lintas yang ada baik internal maupun eksternal.

Tabel 4.3 : Matriks Asal-Tujuan Perjalanan Rata-rata per Hari Antar Zona Tahun 2017

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	PI
1	0	232	255	735	285	140	341	221	206	115	130	122	134	161	241	173	123	185	200	212	227	147	123	4701
2	232	0	160	418	190	108	189	171	156	88	103	95	107	134	214	134	88	146	161	173	188	188	94	3538
3	236	418	0	0	637	407	708	509	494	248	263	255	267	294	374	307	260	319	334	346	361	346	90	7470
4	741	189	607	0	340	150	0	187	172	94	109	101	113	140	220	273	215	285	300	312	327	87	69	5030
5	254	160	225	604	0	169	310	211	196	90	105	97	109	136	216	243	185	255	270	282	297	83	162	4658
6	141	108	169	407	199	0	150	161	146	69	84	76	88	115	195	381	323	393	408	420	435	62	69	4598
7	123	95	123	295	153	93	0	214	199	162	177	169	181	208	288	320	262	332	347	359	374	155	162	4791
8	222	171	212	510	242	161	188	0	165	290	305	297	309	336	416	445	387	457	472	484	499	283	290	7144
9	115	88	219	247	120	69	94	290	0	124	267	259	271	298	378	386	200	398	413	425	440	245	265	5607
10	115	88	248	94	90	69	162	290	124	0	198	190	202	229	309	410	169	422	437	449	464	176	245	5177
11	130	103	263	109	105	84	177	305	267	198	0	165	177	204	284	513	495	525	540	552	567	151	228	6142
12	126	95	255	101	97	76	169	297	259	190	165	0	126	153	233	424	449	436	451	463	478	100	235	5377
13	137	107	267	113	109	88	181	309	271	202	177	126	0	156	236	358	392	370	385	397	412	103	278	5173
14	176	134	294	140	136	115	208	336	298	229	204	153	156	0	227	177	394	189	204	216	231	123	245	4584
15	243	214	374	220	216	195	288	416	378	309	284	233	236	227	0	353	171	365	380	392	407	110	244	6254
16	180	134	307	277	243	381	320	445	386	410	513	424	358	177	353	0	154	126	125	137	152	126	278	6006
17	135	88	260	220	185	323	262	387	200	169	495	449	392	394	171	154	0	110	132	144	159	132	290	5251
18	177	146	319	289	255	393	332	457	398	422	525	436	370	189	365	126	110	0	148	160	175	175	286	6253
19	198	161	334	304	270	408	347	472	413	437	540	451	385	204	380	125	132	148	0	143	158	145	231	6386
20	215	173	346	316	282	420	359	484	425	449	552	463	397	216	392	137	144	160	143	0	176	109	226	6584
21	231	188	361	331	297	435	374	499	440	464	567	478	412	231	407	152	159	175	158	176	0	154	230	6919
22	154	188	346	288	383	162	155	283	245	176	151	100	103	123	110	126	132	175	195	285	154	0	241	3394
23	125	294	234	269	162	0	0	0	265	245	228	235	278	245	244	278	290	286	231	226	230	241	0	4205
Aj	4403	3375	6175	5881	4696	4346	5313	6947	6101	5177	6142	5372	5169	4568	6251	5995	5234	6257	6434	6473	6911	3439	4579	125240