

PENTINGNYA PEMBANGUNAN SARANA PRASARANA TRANSPORTASI SEBAGAI UPAYA MEMBANGUN DESA DI KABUPATEN GORONTALO PROVINSI GORONTALO

Sisca V. Pandey

Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sam Ratulangi

ABSTRAK

Pembangunan desa merupakan hal yang penting untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat kawasan perdesaan. Salah satu faktor yang menunjang pergerakan aksesibilitas masyarakat desa adalah tersedianya sarana dan prasarana transportasi. Ketersediaan jaringan jalan sebagai kebutuhan masyarakat desa merupakan hal yang sangat penting. Oleh sebab itu pemerintah melalui Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal dan Transmigrasi Republik Indonesia melakukan studi sebagai upaya untuk membangun desa sebagai salah satu bagian dari Nawacita Pemerintah Indonesia. Provinsi Gorontalo merupakan salah satu Provinsi yang terpilih sebagai lokasi pelaksanaan studi ini. Melalui pemerintah Provinsi Gorontalo ditetapkanlah 2 (dua) Kabupaten sebagai tempat pelaksanaan studi kawasan perdesaan yakni Kabupaten Gorontalo dan Kabupaten Boalemo. Kebutuhan Prasarana dan Sarana Kawasan Perdesaan berdasarkan Standar (Pedoman Penentuan Standar Pelayanan Minimal sesuai dengan Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah No. 534/KPTS/M/2001), Bidang Pelayanan Permukiman Perdesaan pentingnya kebutuhan akan jaringan jalan perdesaan yang dibagi dalam 2 (dua) bagian yakni Kebutuhan akan jaringan jalan desa dan kebutuhan akan jalan setapak desa.

Kata kunci : pembangunan desa, standar pelayanan minimal

1. Pendahuluan

Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal dan Transmigrasi Pada tahun 2015 lalu telah melakukan studi mengenai penetapan kawasan perdesaan di Provinsi Gorontalo. Hasil rembung warga dengan pemerintah Provinsi Gorontalo disepakati kawasan perdesaan di Provinsi Gorontalo terdapat pada 2 (dua) kabupaten yakni Kabupaten Gorontalo dan Kabupaten Boalemo. Dalam penulisan ini hanya membahas kebutuhan di Kabupaten Gorontalo. Khusus di bidang transportasi pembangunan sarana dan prasarana transportasi merupakan kebutuhan yang sangat penting untuk meningkatkan perekonomian masyarakat desa.

2. Tinjauan Pustaka

Jaringan Jalan

Klasifikasi jalan umum di Indonesia menurut Undang Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004 tentang jalan selengkapnya dijelaskan pada Tabel 1. Klasifikasi jalan menurut sistem, klasifikasi menurut fungsi, klasifikasi menurut status dan klasifikasi menurut kelas berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana.

Kendaraan Bermotor

Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 mengklasifikasikan kendaraan bermotor ke dalam 4 (empat) bagian sebagai berikut :

a. LV Kendaraan Ringan : Kendaraan bermotor ber 2 dengan 4 roda dengan jarak as 2,0-3,0 meter

(meliputi: mobil penumpang, oplet, mikrobis, pick up dan truk kecil sesuai sistem klasifikasi Bina Marga);

b. HV Kendaraan Berat: Kendaraan bermotor dengan lebih dari 4 roda (meliputi: bis, truk 2 as, truk 3 as dan truk kombinasi sesuai sistem klasifikasi Bina Marga);

c. MC Sepeda Motor: Kendaraan bermotor dengan 2 atau 3 roda (meliputi: sepeda motor dan kendaraan roda 3 sesuai sistim klasifikasi Bina Marga);

d. UM Kendaraan Tak Bermotor : Kendaraan dengan roda yang digerakkan oleh orang atau hewan (meliputi: sepeda, becak, kereta kuda, dan kereta dorong sesuai sistim klasifikasi Bina Marga).

Simpul Transportasi Angkutan Jalan

Terminal sebagai titik simpul jaringan transportasi jalan menjadi barometer dari pesatnya pertumbuhan jumlah perjalanan dari dan ke suatu kota.

Di samping ketersediaan infrastruktur jalan raya dan angkutan, keberadaan sebuah terminal tak kalah pentingnya bagi perkembangan sistem transportasi darat. Terminal merupakan tempat yang vital bagi mobilitas atau pergerakan arus manusia, termasuk produk barang dan jasa. 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 (Kepmenhub 35/2003).

Keberadaan terminal merupakan salah satu prasarana utama dalam pelayanan angkutan umum dan sangat berperan dalam menentukan tingkat kinerja dari pelayanan angkutan umum dalam suatu wilayah.

Seperti perkembangan kota / kabupaten pada umumnya di Indonesia pada saat ini berada dalam tahap pertumbuhan urbanisasi yang tinggi sebagai akibat adanya laju pertumbuhan penduduk dan ekonomi yang pesat sehingga kebutuhan penduduk untuk melakukan perjalanan ataupun pergerakan akan meningkat pula, dimana hal ini menuntut adanya penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Keberhasilan pembangunan yang dilaksanakan selama ini telah berhasil meningkatkan taraf hidup masyarakat. Konsekuensi atas keberhasilan tersebut terhadap pelayanan jasa transportasi, khususnya transportasi jalan raya adalah meningkatnya permintaan penyediaan jasa angkutan yang makin meluas dan dengan kualitas yang semakin meningkat pula.

Pertumbuhan ekonomi menyebabkan mobilitas seseorang meningkat sehingga kebutuhan pergerakannya pun meningkat melebihi kapasitas sistem prasarana transportasi. Kebutuhan akan mobilitas memiliki beberapa ciri yang berbeda seperti tujuan perjalanan, moda angkutan yang digunakan dan waktu terjadinya pergerakan. Sistem prasarana transportasi terbentuk dari sistem prasarana penunjang, sistem manajemen transportasi dan penggunaan beberapa jenis moda transportasi dengan berbagai macam operasinya.

Simpulan Transportasi Laut

Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas laut meliputi dermaga dimana kapal dapat merambat untuk bongkar muat barang, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api, jalan raya atau saluran pelayaran darat. Dengan demikian daerah pengaruh pelabuhan bisa sangat jauh dari pelabuhan tersebut.

Pelabuhan merupakan salah satu pintu gerbang dan memperlancar hubungan antara daerah, pulau bahkan antar benua dan bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya (daerah pengaruhnya). Dengan fungsinya tersebut maka pembangunan pelabuhan harus dapat dipertanggung jawabkan baik secara sosial ekonomis maupun teknis. Selain untuk kepentingan sosial ekonomi, adapula pelabuhan yang dibangun untuk kepentingan pertahanan. Pelabuhan ini dibangun untuk tegaknya suatu negara. Dalam hal ini pelabuhan disebut pangkalan angkutan laut pelabuhan militer.

Pelabuhan juga mempunyai arti yang luas dalam beberapa peraturan, diantaranya menurut : Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perekonomian yang digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal, naik turunnya penumpang maupun bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Simpulan Transportasi Udara

Bandar udara (disingkat : bandara) atau pelabuhan udara merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu.

Menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization): Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan dan keberangkatan pergerakan.

3. Metodologi Penelitian

Metodologi penelitian merupakan langkah dalam penyelesaian penelitian Kebutuhan Sarana Prasarana Transportasi Kawasan Perdesaan di Provinsi Gorontalo berupa persiapan awal dan pengumpulan data, pengolahan data atau analisis data , sampai pada penetapan kebutuhan sarana dan prasarana.

Metodologi pelaksanaan penelitian ini akan terdiri dari langkah-langkah sebagai berikut:

1. **Persiapan Awal**
Kegiatan yang dilakukan, meliputi :
 - a. Memahami maksud dan tujuan, sasaran penelitian, lingkup pekerjaan, lokasi kegiatan dan keluaran yang diharapkan ;
 - b. Mempersiapkan dan mengumpulkan data-data awal ;
 - c. Menetapkan desain sementara dari data awal untuk dipakai sebagai panduan survey pendahuluan ;
 - d. Penetapan lokasi yang akan di survey
2. **Tahap Survey Lapangan**
Survey lapangan dan investigasi dilaksanakan untuk mendapatkan data di lapangan sampai dengan tingkat ketelitian tertentu dengan memperhatikan beberapa faktor, seperti: kondisi lapangan aktual yang ada dan sasaran penanganan yang hendak dicapai. Dalam survey lapangan, terdapat beberapa kegiatan, antara lain :
 - a. Survey kondisi eksisting sarana dan prasarana transportasi

- b. Survey pada instansi terkait mengenai kebutuhan sarana prasarana.
3. Analisis Data
Melakukan analisis terhadap data-data yang telah dikompilasi sebelumnya. Analisis yang dilakukan meliputi :
- Analisis Kebutuhan jaringan jalan
 - Analisis kebutuhan simpul transportasi
4. Tahap Perumusan Sarana Prasarana Transportasi
Tahap ini merumuskan hasil-hasil analisis ke dalam suatu Matriks kebutuhan sarana prasarana transportasi untuk kebutuhan masyarakat pedesaan di Provinsi Gorontalo.

Tabel 1. Klasifikasi Jalan Umum di Indonesia

No.	Pembagian Jalan	Klasifikasi jalan	Keterangan
1	Menurut Sistem	Sistem Jaringan Jalan Primer	Sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat kegiatan
		Sistem Jaringan Jalan Sekunder	Sistem jaringan jalan dengan peranan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan
2	Menurut Fungsi	Jalan Arteri	Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna
		Jalan Kolektor	Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi
		Jalan Lokal	Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi
		Jalan Lingkungan	Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah
3	Menurut Status	Jalan Nasional	Jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol
		Jalan Provinsi	Jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi
		Jalan Kabupaten	Jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk Jalan Nasional maupun Jalan Provinsi, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dala sistem jaringan jalan sekunder dala wilayah kabupaten dan jalan strategis kabupaten
		Jalan Kota	Jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota

		Jalan Desa	Jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan
4	Menurut Kelas (berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan)	Jalan Bebas Hambatan	Jalan dengan pengendalian jalan masuk secara penuh, tidak ada persimpangan sebidang, dilengkapi pagar ruang milik jalan, dilengkapi median, paling sedikit mempunyai dua lajur tiap arah, lebar lajur paling sedikit 3,5 meter
		Jalan Raya	Jalan umum untuk melayani lalu lintas menerus dengan pengendalian jalan masuk secara terbatas, dilengkapi dengan median, paling sedikit dua lajur setiap arah, lebar lajur paling sedikit 3,5 meter
		Jalan Sedang	Jalan umum untuk melayani lalu lintas jarak sedang dengan pengendalian jalan masuk tidak dibatasi, paling sedikit dua lajur untuk dua arah, lebar jalan paling sedikit 7 meter
		Jalan Kecil	Jalan umum untuk melayani lalu lintas setempat, paling sedikit dua lajur untuk dua arah, dengan lebar lajur paling sedikit 5,5 meter

(sumber : Undang Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004 tentang jalan)

4. Data dan Analisis

Jaringan Jalan Provinsi Gorontalo

Jaringan jalan merupakan prasarana transportasi yang sangat penting untuk menunjang perekonomian suatu daerah. Jalan menurut statusnya dibagi menjadi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota. Data jaringan Jalan di Provinsi Gorontalo pada tahun 2011 – 2013 menurut pembagian jalan negara, jalan Provinsi dan jalan kabupaten/kota seperti disajikan pada Tabel 2. Berdasarkan data pada Tabel 2 di bawah, total panjang jalan di Kabupaten Gorontalo adalah 2.000,06 km dengan pembagian 61,27 km jalan negara, 47,39 km

jalan provinsi dan 1.891,40 km jalan kabupaten/kota. Berdasarkan keterangan data tersebut jalan terpanjang di Provinsi Gorontalo terdapat di Kabupaten Gorontalo. Kondisi jalan menurut jenis permukaan di Provinsi Gorontalo ditampilkan pada Tabel 2. berikut. Kondisi jalan yang tidak diaspal masih mendominasi kondisi jalan di Kabupaten Gorontalo yaitu sepanjang 974,28 km. Total panjang jalan di Kabupaten Gorontalo adalah 1.732,65 km.

Tabel 2. Data Panjang Jalan Di Provinsi Gorontalo Tahun 2011-2013

Kabupaten/Kota	Jalan Negara (km)	Jalan Provinsi (km)	Jalan Kabupaten/Kota (km)	Jumlah (km)
Kab. Boalemo	142.24	118.60	626.30	887.14
Kab. Gorontalo	61.27	47.39	1.891.40	2.000.06
Kab. Pohuwato	129.51	131.00	525.53	786.04
Kab. Bone Bolango	68.32	64.08	435.45	567.85
Kab. Gorontalo Utara	184.12	45.00	-	229.12
Kota Gorontalo	21.24	26.44	158.87	206.55
Jumlah	606.70	432.51	3.637.55	4.676.76

(sumber : Gorontalo dalam Angka 2014)

Tabel 3. Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Di Gorontalo

Kabupaten/Kota	Aspal (km)	Tidak diaspal (km)	Lainnya (km)	Jumlah (km)
Kab. Boalemo	221,56	452,02	-	673,58
Kab. Gorontalo	518,50	974,28	578,35	1.732,65
Kab. Pohuwato	382,00	684,00	4,00	1.040
Kab. Bone Bolango	77,89	168,61	-	246,50
Kab. Gorontalo Utara	141,09	354,82	6,603	532,52
Kota Gorontalo	196,97	12,89	19,68	229,54
Jumlah	1.019,51	2.646,62	788,63	3.414,77

(sumber : Gorontalo dalam Angka 2014)

Data Kendaraan Bermotor di Provinsi Gorontalo

Jenis kendaraan bermotor sebagai moda transportasi angkutan darat merupakan alat untuk mempercepat perpindahan orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Berdasarkan data yang ada menunjukkan bahwa kendaraan sepeda motor mendominasi kepemilikan kendaraan di Provinsi Gorontalo sebanyak 235.068 unit. Banyaknya Kendaraan Bermotor Menurut Wilayah Samsat dan Jenis Kendaraan di Provinsi Gorontalo Tahun 2011-2013. Berdasarkan Data Gorontalo Dalam Angka 2014 kepemilikan kendaraan yang terbanyak di Provinsi Gorontalo berada di Kabupaten Gorontalo dengan jumlah total adalah 100.026 unit pada Tahun 2013.

Simpul Transportasi Angkutan Jalan

Angkutan jalan raya sebagai sub sistem transportasi mempunyai peranan penting dalam memberi pelayanan jasa angkutan penumpang. Pergerakan/mobilitas orang terjadi karena adanya kegiatan sehari-hari yang saling membutuhkan satu dengan lainnya. Pergerakan yang terjadi sesuai dengan pola perkotaan atau penyebaran pemukiman menimbulkan arus lalu lintas penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Untuk menunjang pergerakan orang, pemerintah berkewajiban memberikan pelayanan dan pengaturan yang memadai baik sarana maupun prasarana transportasi. Salah satu prasarana angkutan jalan raya yang sangat vital adalah terminal angkutan penumpang sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan. Terminal sebagai titik simpul jaringan transportasi jalan menjadi barometer dari pesatnya pertumbuhan jumlah perjalanan dari dan ke suatu kota. Keberadaan terminal merupakan salah satu prasarana utama dalam pelayanan angkutan umum dan sangat berperan dalam menentukan tingkat kinerja dari pelayanan angkutan umum dalam suatu wilayah. Kehadiran terminal Limboto di kabupaten Gorontalo dan terminal Andalas 42 di Talaga merupakan suatu kebutuhan untuk pengembangan kawasan perdesaan terutama

pergerakan masyarakat dalam melakukan kegiatan perekonomian sehari-hari. Banyaknya Kendaraan Bermotor berdasarkan data Wilayah Samsat Provinsi Gorontalo Tahun 2011-2013 jumlah kendaraan mobil penumpang sebanyak 4.948 unit, bus sebanyak 500 unit, mobil barang 5514 unit, 88.090 unit sepeda motor, 74 unit mobil khusus dengan total jumlah kendaraan sebanyak 100.026.

Transportasi Laut

Transportasi laut merupakan bagian yang sangat penting dalam perkembangan perekonomian, dimana keberadaan pelabuhan sebagai bagian dari simpul transportasi. Pelabuhan dilengkapi dengan dermaga sebagai tempat bertambatnya kapal dan tempat naik turun penumpang dan barang. Pelabuhan di Provinsi Gorontalo ada 4 (empat) buah yakni: Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Tilamuta, Pelabuhan Kwandang dan Pelabuhan Anggrek. Tabel 4 menunjukkan jumlah kunjungan kapal dan naik turun penumpang di pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Gorontalo pada Tahun 2013. Dari ke empat pelabuhan yang ada di Provinsi Gorontalo, Pelabuhan Tilamuta merupakan pelabuhan yang paling sibuk di lihat dari jumlah kunjungan kapal sebanyak 1.395 kapal pada tahun 2013. Demikian halnya dengan jumlah penumpang yang naik dan turun di pelabuhan Tilamuta sebanyak 3.455 orang yang naik dan 3.149 jumlah orang penumpang yang turun.

Transportasi Udara

Transportasi Udara merupakan bagian dari sistem transportasi yang saat ini menjadi salah satu pilihan masyarakat dalam melakukan perjalanan karena waktu tempuh moda transportasi udara yang relatif lebih cepat dibandingkan dengan moda transportasi yang lain. Demikian halnya perjalanan menuju Provinsi Gorontalo menggunakan moda transportasi udara melalui Bandara Jalaludin Gorontalo. Bandara Jalaludin terletak di kecamatan Tibawa Gorontalo, memiliki panjang runway 2500 dan lebar 45 m, pada koordinat 0°38'13" N dan 122°50'59" E.

Tabel 4. Banyaknya Kapal dan Penumpang Menurut Pelabuhan di Provinsi Gorontalo Tahun 2013

Pelabuhan	Kapal	Penumpang	
		Naik	Turun
Gorontalo	318	3.283	1.134
Kwandang	166	263	81
Tilamuta	1.395	3.455	3.149
Anggrek	184	0	0
Jumlah	2.063	7.001	4.364

(sumber : Gorontalo dalam Angka 2014)

Tabel 5. Maskapai Yang Melayani Bandara Jalaludin

Maskapai	Tujuan
Garuda Indonesia	Makasar
Lion Air	Makasar
Sriwijaya	Makasar
Wings	Manado

(sumber : Wikipedia Indonesia, diakses November 2015)

Tabel 6. Jumlah Pesawat dan Penumpang Melalui Bandar Udara Jalaludin Menurut Bulan di Provinsi Gorontalo Pada Tahun 2013

Bulan	Pesawat		Penumpang	
	Berangkat	Tiba	Berangkat	Tiba
Januari	161	159	15.416	15.167
Februari	115	112	14.241	13.464
Maret	163	164	18.938	17.850
April	177	179	16.712	16.624
Mei	179	179	17.710	17.209
Juni	187	187	21.237	21.700
Juli	166	166	18.724	16.862
Agustus	184	184	19.956	19.986
September	179	179	18.871	19.546
Oktober	185	186	21.256	20.009
Nopember	169	169	19.960	20.746
Desember	151	149	18.853	18.811
Jumlah	2.016	2.013	221.874	217.811

(sumber : Gorontalo dalam Angka 2015)

Analisis Kebutuhan Jaringan Jalan Kawasan Perdesaan Kawasan Perdesaan di Kabupaten Gorontalo Provinsi Gorontalo pada Tahun 2015 berada pada 2 (dua) kecamatan yakni Kecamatan Tilango dan Kecamatan Talaga Jaya. Kecamatan Tilango terdapat 5 (lima) desa yaitu desa Tilote, Tabumela, Ilotidea, Laowona, Tenggela sedangkan Kecamatan Talaga Jaya dengan 2 (dua) desa yakni desa Hutada'a dan desa Buhu. Luas wilayah kecamatan Tilango secara keseluruhan adalah 8,27 km². Jika dibandingkan terhadap wilayah

Kabupaten Gorontalo, luas Kecamatan ini sebesar 14,18 persen.

Tabel 8. menunjukkan ketinggian, luas wilayah, dan persentase luas kecamatan menurut desa di kecamatan Tilango tahun 2014. Tabel 8 menjelaskan tentang luas wilayah masing-masing desa di kecamatan Tilango. Luas wilayah terbesar kawasan perdesaan di kecamatan Tilango adalah desa Lauwonu dengan luas 3,57 km² dan prosentasenya adalah 43,17%.

Tabel 7. Arus Lalulintas Barang Yang Melalui Bandara Jalaludin

Bulan	Kargo (kg)		Bagasi (kg)	
	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat
Januari	93.313	88.668	146.537	134.109
Februari	120.768	47.304	128.882	124.398
Maret	146.409	50.582	148.775	152.598
April	103.256	60.670	148.392	137.710
Mei	207.544	47.808	153.763	145.867
Juni	117.389	43.474	203.970	193.579
Juli	119.618	69.863	176.643	164.257
Agustus	103.597	29.761	200.790	209.407
September	116.005	58.101	188.596	163.284
Oktober	115.271	92.495	196.622	179.837
Nopember	126.838	101.261	217.134	145.603
Desember	147.215	79.976	240.571	140.587

(sumber : Gorontalo dalam Angka 2015)

Tabel 8. Luas Wilayah, Dan Persentase Luas Kecamatan Menurut Desa Di Kecamatan Tilango Tahun 2014

Desa	Luas Wilayah (km ²)	Persentase (%)
1. Tualango	0,70	8,46
2. Dulomo	0,50	6,04
3. Tilote	0,40	4,84
4. Tabumela	0,83	10,04
5. Ilotidea	0,86	10,40
6. Lauwonu	3,57	43,17
7. Tinelo	0,69	8,34
8. Tenggela	0,72	8,71
Jumlah	8,27	100,00

(sumber : Tilango dalam Angka 2015)

Tabel 9. . Luas Wilayah Kecamatan Menurut Desa Di Kecamatan Talaga Jaya Tahun 2014.

Desa	Luas Wilayah (km ²)
1. Hutadaa	1,00
2. Buhu	0,60
3. Luwoo	0,87
4. Bunggallo	1,00
5. Bulota	2,24
Jumlah	196,60

(sumber : Kecamatan Talaga Jaya dalam Angka 2015)

Jaringan Jalan Kawasan Perdesaan

Jaringan jalan merupakan prasarana transportasi yang sangat penting untuk menjamin kelancaran aksesibilitas masyarakat perdesaan. Kondisi jaringan jalan di bagi

menjadi 4 (empat) bagian yakni baik, sedang, rusak dan rusak berat. Kondisi jaringan jalan di kecamatan talaga Jaya pada Tahun 2014 dijelaskan pada Tabel 10.

Tabel 10. . Kondisi Jalan Di Kecamatan Talaga Jaya Tahun 2014.

Kondisi Jalan	Tahun 2014
Baik	13,37
Sedang	-
Rusak	3,00
Rusak berat	-
Jumlah	16,37

(sumber : Kecamatan Talaga Jaya dalam Angka 2015)

Analisis Kebutuhan Jaringan Jalan Kawasan Perdesaan Kajian ketersediaan Prasarana dan Sarana Kawasan Perdesaan dianalisis berdasarkan Standar (Pedoman Penentuan Standar Pelayanan Minimal sesuai dengan Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah No. 534/KPTS/M/2001), Bidang Pelayanan Pemukiman Perdesaan. Dasar analisis Pedoman Penentuan Standar

Pelayanan Minimal dalam Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah No. 534/KPTS/M/2001 seperti dijelaskan pada Tabel 11. Hasil analisis kebutuhan jaringan jalan kawasan perdesaan di Kabupaten Gorontalo seperti dijelaskan pada Tabel 12.

Tabel 11. Pedoman Penentuan Standar Pelayanan Minimal dalam Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah No. 534/KPTS/M/2001

No.	Bidang pelayanan	Indikator	Standar pelayanan		Kualitas
			Kualitas		
			Cakupan	Tingkat pelayanan	
1	a. jaringan jalan	Ratio panjang jalan dengan luas wilayah	Panjang 25-50m/Ha dengan lebar 2-5m		
	b. jalan setapak	Ratio panjang jalan dengan luas wilayah	Panjang 35-70m dengan lebar 0,8-2m		

(sumber : Pedoman Penentuan Standar Pelayanan Minimal dalam Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah No. 534/KPTS/M/2001)

Tabel 12. Hasil Analisis Kebutuhan Jaringan Jalan Kawasan Perdesaan Kabupaten Gorontalo

Desa	Kecamatan	Luas Wilayah (km ²)	Kebutuhan jaringan jalan (m) dengan lebar 2 - 5 m	Kebutuhan jalan setapak (m) dengan lebar 0,8 - 2 m
Tilote	Tilango	0,40	880	1.400
Tabumela	Tilango	0,83	2.075	2.905
Ilotidea	Tilango	0,86	2.150	3.010
Laowona	Tilango	3,57	8.925	12.495
Tenggela	Tilango	0,72	1.800	2.520
Hutada'a	Talaga Jaya	1,00	2.500	3.500
Buhu	Talaga Jaya	0,60	1.500	2.100

(sumber : hasil analisis)

Analisis kebutuhan Terminal Angkutan Jalan

Terminal Limboto perlu pengembangan sarana prasarana terminal dan ketersediaan lahan sebagai daerah pengembangan. Minimal lahan yang harus tersedia adalah 1 Ha untuk Terminal Tipe B sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan. Demikian halnya dengan terminal Andalas sebagai terminal Tipe A di Provinsi Gorontalo yang berada di Talaga untuk mendukung pergerakan masyarakat Antar Kota Antar Provinsi. Kondisi Terminal Andalas saat ini perlu adanya pemeliharaan sarana dan prasarana terminal.

Analisis Transportasi Laut

Pelabuhan Gorontalo di Kota Gorontalo perlu adanya pemeliharaan sarana dan prasarana penunjang kegiatan di pelabuhan. Pemeliharaan dermaga dan fasilitas penunjang lainnya seperti pemeliharaan gudang tertutup dan gudang terbuka. Analisis pemeliharaan berdasarkan satuan panjang dermaga yakni 100 m¹ dengan biaya pemeliharaan sebesar Rp. 3.000.000.000.- dengan harga satuan per meter panjang dermaga Rp. 30.000.000.-

5. Kesimpulan

Hasil analisis Sesuai Pedoman Penentuan Standar Pelayanan Minimal dalam Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah No. 534/KPTS/M/2001 maka kebutuhan sarana prasarana transportasi Kawasan Perdesaan di Kabupaten Gorontalo Provinsi Gorontalo adalah jaringan jalan perdesaan dengan lebar 2-5 meter dan jalan setapak dengan lebar 0,8-2 meter.

Kebutuhan akan jaringan jalan ini diusulkan kepada Pemerintah Kabupaten Gorontalo diusulkan untuk dibangun sebagai kebutuhan dari masyarakat perdesaan dalam upaya membangun desa. Juga sebagai salah satu bentuk penggunaan dana desa yang merupakan bantuan pemerintah melalui Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal dan Transmigrasi untuk membangun desa. Demikian halnya terhadap pembangunan Terminal Angkutan Jalan Terminal Andalas dan Terminal Talaga perlu adanya pemeliharaan rutin.

Pelabuhan Gorontalo perlu pemeliharaan sarana dan prasarana penunjang kegiatan pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Pedoman Penentuan Standar Pelayanan Minimal dalam Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah No. 534/KPTS/M/2001
Undang Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan
Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997