

# Peningkatan Jaringan Transportasi di Provinsi Kalimantan Timur Dalam Mendukung Aksesibilitas Wilayah

**Budi Sitorus**

Sekretariat Jenderal  
Kementerian Perhubungan

budi\_dephub@yahoo.co.id

**Tulus Irpan H. S.**

Badan SAR Nasional

tulus.sitorus@yahoo.com

**Subandi**

STMT Trisakti

stmt@indosat.net.id

## ABSTRACT

As one of the gates of development in eastern Indonesia, East Kalimantan Province consists of 14 regencies/ cities with commodity timber, palm oil and coal is a high per capita income of the province and the sixth largest contributor to GDP (6.08%) in Indonesia. The road network has not been able to reach the economic activity in the north and west, not all meet the requirements of the technical feasibility of such strength that resulted in damage to roads and major loss is a problem. The research objective is to formulate recommendations for the development of road transport anticipate growth in East Kalimantan province. Data collection through literature review, the results of research and related scientific publications. Descriptive analyzes were conducted to propose solutions evaluative transportasai development of effective road. Result of the research is to improve road transport services in the North East Kalimantan, East Kalimantan Central Kalimantan South East, the construction and upgrading of roads to reach districts in accordance with the carrying capacity of the traffic load, increase the accessibility index, the construction of freight and passenger terminal and bridge weigh in the order of priority locations, increasing support for MP3EI, KEK and KPI.

**Keywords :** Development of road transport, accessibility, potential areas

## ABSTRAK

Jaringan jalan di Kalimantan Timur belum mampu menjangkau kegiatan ekonomi di wilayah utara dan barat, belum semua memenuhi persyaratan kelayakan teknis seperti kekuatan jalan yang mengakibatkan kerusakan jalan dan kerugian besar merupakan permasalahan. Oleh karena itu untuk merekomendasikan pengembangan transportasi jalan untuk mengantisipasi pertumbuhan di Provinsi Kalimantan Timur. Melalui studi pustaka, hasil-hasil penelitian dan publikasi ilmiah terkait, maka analisis secara deskriptif evaluatif untuk mengajukan solusi pengembangan transportasi jalan yang efektif penulis lakukan. Dengan demikian ditemukan meningkatkan pelayanan transportasi jalan di kawasan Kalimantan Timur Utara, kawasan Kalimantan Timur Tengah, kawasan Kalimantan Timur Selatan, pembangunan dan peningkatan jalan menjangkau kabupaten-kabupaten dengan daya dukung sesuai beban lalu lintas, menaikkan indeks aksesibilitas, pembangunan terminal barang dan penumpang serta jembatan timbang di lokasi sesuai prioritas, meningkatkan dukungan terhadap MP3EI, KEK dan KPI.

**Kata kunci** : Pengembangan transportasi jalan, aksesibilitas, potensi daerah.

## PENDAHULUAN

Pembangunan sektor transportasi merupakan salah satu prioritas program pembangunan provinsi Kalimantan Timur. Hal ini terlihat dari pengalokasian dana yang bersumber dari APBD, APBN, dan pembiayaan luar negeri yang diarahkan ke sektor transportasi beberapa tahun ini. Provinsi Kalimantan Timur merupakan salah satu pulau terbesar di Indonesia, dan memiliki potensi sumber daya alam yang beragam. Akan tetapi, saat ini masih terkendala dalam aksesibilitasnya. Hal ini karena masih sedikit transportasi jalan yang menghubungkan ke daerah-daerah yang memiliki potensi serta keterhubungan dengan wilayah perbatasan yang membutuhkan jasa transportasi sebagai upaya pengembangan perekonomian wilayah Kalimantan Timur.

Jaringan jalan di Kalimantan Timur merupakan faktor penting yang memengaruhi perkembangan wilayah yang menunjang berbagai potensi lainnya. Jaringan jalan Provinsi Kalimantan Timur saat ini mencapai 8.189,78 km, baik yang dibangun oleh pemerintah pusat, provinsi, maupun kabupaten/kota. Sementara itu, rasio panjang jalan terhadap luas wilayah adalah sebesar 52,53 km per 1000 km<sup>2</sup> atau indeks sebesar 0,052 untuk seluruh provinsi masih pada posisi tergolong cukup.

Jaringan jalan lintas Kalimantan di wilayah Kalimantan Timur dapat dikelompokkan menjadi 3 poros, yaitu (1) poros utara, menghubungkan kawasan Samarinda-Sangata-Muara

Wahau-Berau-Bulungan, jaringan jalan ini tengah diupayakan untuk mencapai Malinau dan Nunukan; (2) poros tengah, menghubungkan kawasan Samarinda-Tenggarong-Kota Bangun-Melak-Barong Tongkok-Kalimantan Tengah; dan (3) poros selatan, menghubungkan kawasan Kalimantan Selatan-Batu Aji/Kerang Dayu-Tanah Grogot-Kuaro-Penajam-Balikpapan-Samarinda-Bontang-Sangata-Muara Wahau-Tanjung Redep-Tanjung Selor. Sementara itu, simpul transportasi jalan masih meliputi 2 terminal penumpang tipe A, 6 terminal B dan 11 terminal tipe C.

Meskipun pembangunan sudah berlangsung, tetapi jaringan jalan di beberapa tempat belum memenuhi persyaratan, belum mampu menjangkau kegiatan ekonomi di wilayah utara dan barat, belum tersambungnyanya jaringan jalan di sekitar kawasan perbatasan untuk mendukung perekonomian dan pengawasan daerah perbatasan merupakan permasalahan.

Masalah yang relatif sama adalah tertundanya pembangunan jaringan rel kereta api dari Muara Wahau ke Bengalon di wilayah Kabupaten Kutai Timur, Kaltim. Masalah implementasi MP3EI di Pulau Jawa dan luar Pulau Jawa relatif berbeda. Di Pulau Jawa, konektivitas fisik seperti pembangunan jaringan jalan dan kereta api berjalan lamban karena terkendala dengan pembebasan lahan sedangkan di luar Pulau Jawa terbentur dengan izin pemakaian hutan lindung dan taman nasional.

Di antara konektivitas proyek MP3EI, hanya konektivitas infrastruktur telekomunikasi yang sudah terbangun dengan baik hingga ke wilayah pedesaan. Tetapi infrastruktur tersebut sudah dibangun sebelum MP3EI diluncurkan. Kemudian disusul dengan infrastruktur energi seperti pembangkit listrik tenaga uap yang mayoritas berlokasi di Pulau Jawa. Pembangunan pembangkit tenaga listrik di Koridor Kalimantan berjalan sangat lamban karena kurang memenuhi skala ekonomis. Aspek lain yang belum diperhitungkan dalam MP3EI adalah dampak lingkungan dari pembangunan infrastruktur. Hingga saat ini, belum ada suatu kajian yang komprehensif mengenai tingkat kerusakan lingkungan akibat pembangunan infrastruktur transportasi dan energi.

Menurut Efendy Tambunan (2013), selain tidak membumi, konsep pembuatan MP3EI dinilai sentralistik karena tidak memasukkan kondisi tata ruang di wilayah Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Bali – Nusa Tenggara, Papua – Kep. Maluku. Alhasil, proyek infrastruktur yang mengacu pada MP3EI mengalami banyak hambatan. Implementasi proyek MP3EI yang menuai masalah adalah terhentinya pembangunan jalan tol Balikpapan-Samarinda karena izin pembangunan jalan menembus Hutan Lindung Suharto tidak turun dari Kementerian Kehutanan.

Menurut Black (1981) dalam Parlindungan Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain,

dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi. Sedangkan Magribi (1999) berpendapat bahwa aksesibilitas adalah ukuran kemudahan yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dari sebuah sistem. (Parlindungan, <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/20344/4/Chapter%20II.pdf>)

Untuk melihat kemajuan suatu wilayah dapat dianalisis indeks aksesibilitasnya. Indeks aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan akses dalam melakukan perpindahan dari asal ke tujuan (origin-destination), serta menunjukkan adanya unsur daya tarik yang terdapat di suatu wilayah dan kemudahan mencapai wilayah tersebut. Interpretasi lain adalah bahwa semakin tinggi indeks aksesibilitas menunjukkan daya tarik wilayah tersebut semakin tinggi. Black & Conroy (1977) dalam Suhardi membuat ringkasan tentang cara mengukur aksesibilitas didalam daerah pedesaan. Yang paling mudah adalah mengasumsikan bahwa daerah pedesaan dipecah menjadi N zona, dan semua aktivitas terjadi dipusat zona. Aktivitas diberi notasi A. Aksesibilitas K untuk suatu zona adalah ukuran intensitas dilokasi tata guna lahan pada setiap zona didalam desa tersebut dan kemudahan untuk mencapai zona tersebut melalui sistem jaringan transportasi.

Oleh karena itu, perlu kiranya merumuskan rekomendasi langkah-langkah pengembangan transportasi jalan untuk mengantisipasi pertumbuhan di Provinsi

Kalimantan Timur. Dalam hal ini, penulis akan mengkaji permasalahan tersebut dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Analisis secara kualitatif dengan analisis kebijakan publik untuk merumuskan pengembangan transportasi jalan di Provinsi Kalimantan Timur.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Peningkatan atau pengembangan wilayah perlu diketahui kemampuan dan sumber daya daerah. Dalam hal ini, yaitu nilai Pendapatan Perkapita, Data Kondisi Provinsi, Nilai Ekspor dan Impor dan Komoditas Kawasan Kalimantan Timur pada tahun ini. Berdasarkan perkiraan distribusi pembagian pendapatan pada 14 kabupaten atau kota terlihat seperti pada Tabel 1.

**Tabel 1** Perkiraan Persentase Pembagian Total Pendapatan Perkapita dan Gini Rasio Menurut Kabupaten/Kota, 2011-2013

### Estimated Percentage of Income Distribution and Gini Ratio by Regency/ Municipality, 2011– 2013

Distribusi Pembagian Pendapatan Kabupaten/Kota Income Distribution Regency/ Municipality	2011	2012	2013
	-1	-2	-3
<b>1. 40 % Rendah / Lower</b>			
Pasir	20,53	18,66	22,5
Kutai Barat	24,43	22,33	21,93
Kutai Kartanegara	21,17	21,45	21,73
Kutai Timur	21,67	20,68	20,4
Berau	20,38	21,24	19,79
Malinau	20,03	19,37	20,02
Bulungan	19,26	17,25	21,15
Nunukan	20,08	19,65	24,6
Penajam Paser Utara	22,19	21,08	20,8
Tana Tidung	20,32	22,35	24,79
Balikpapan	20,44	19,47	20,87
Samarinda	21,22	20,19	21,34
Tarakan	23,5	21,64	19,94
Bontang	18,99	16,78	18,43

### 2. 40 % Sedang / Middle

Pasir	39,48	36,4	39,93
Kutai Barat	40,54	37,15	40,1
Kutai Kartanegara	39,51	39,21	37,23
Kutai Timur	40,07	39,52	39,8
Berau	38,63	38,51	38,45
Malinau	37,77	35,66	38,26
Bulungan	37,78	33,05	39,61
Nunukan	36,75	35,57	39,77
Penajam Paser Utara	36,76	36,42	36,72
Tana Tidung	39,47	36,57	39,82
Balikpapan	36,74	34,59	39,43
Samarinda	38,33	37,25	37,55
Tarakan	38,8	36,93	36,87
Bontang	34,2	36,02	37,93

### 3. 20 % Tinggi/Highest

Pasir	39,99	44,94	37,58
Kutai Barat	35,03	40,52	37,97
Kutai Kartanegara	39,31	39,34	40,98
Kutai Timur	38,25	39,79	39,8
Berau	40,99	40,25	41,77
Malinau	42,19	44,97	41,71
Bulungan	42,96	49,71	39,23
Nunukan	43,18	44,78	35,62
Penajam Paser Utara	41,05	42,5	42,48
Tana Tidung	40,21	41,08	35,63
Balikpapan	42,83	45,94	39,7
Samarinda	40,45	42,56	41,1
Tarakan	37,69	41,43	43,19
Bontang	46,81	47,2	43,64

### 4. Gini Rasio/Ratio Gini

Pasir	0,3119	0,3588	0,2755
Kutai Barat	0,2435	0,2967	0,2858
Kutai Kartanegara	0,2992	0,2984	0,3072
Kutai Timur	0,2913	0,3099	0,3107
Berau	0,319	0,3076	0,3305
Malinau	0,3303	0,3529	0,3257
Bulungan	0,3409	0,4032	0,2965
Nunukan	0,3356	0,3496	0,2478
Penajam Paser Utara	0,3046	0,3241	0,3264
Tana Tidung	0,3137	0,2955	0,2419
Balikpapan	0,3292	0,3608	0,3061
Samarinda	0,3066	0,3332	0,3115
Tarakan	0,2679	0,308	0,3349
Bontang	0,3694	0,3913	0,3564

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Kalimantan Timur, 2011.

Sementara itu, dalam website Kaltim BPS, nilai ekspor Kalimantan Timur pada Januari 2016 mencapai US\$ 1,12 miliar atau mengalami penurunan sebesar 14,65 % dibanding ekspor Desember 2015. Apabila dibandingkan pada bulan yang sama pada Januari 2015 mengalami penurunan sebesar 33,12 %. Ekspor migas Januari 2016 mencapai US\$ 0,37 miliar, turun 18,65 % dibanding Desember 2015, sedangkan ekspor nonmigas Januari 2016

mencapai US\$ 0,75 miliar, turun 12,51 % dibanding Desember 2015. Secara kumulatif nilai ekspor Kalimantan Timur Januari-Desember 2015 mencapai US\$ 17,41 miliar atau menurun 29,45 % dibanding periode yang sama pada 2014. Dari seluruh ekspor 2015, ekspor migas mencapai US\$ 6,39 miliar atau menurun 41,18 persen dan nonmigas mencapai US\$ 11,02 miliar atau menurun 20,22 persen.

Nilai impor Kalimantan Timur Januari 2016 mencapai US\$ 0,24 miliar atau mengalami penurunan sebesar 56,42 % dibandingkan impor Desember 2015. Sementara bila dibanding Januari 2015 mengalami penurunan sebesar 43,58 %. Impor migas Januari 2016 mencapai US\$ 0,15 miliar, turun 58,73 persen dibanding Desember 2015, sementara impor nonmigas Januari 2016 mencapai US\$ 0,09 miliar turun 51,66 persen dibanding Desember

2015. Secara kumulatif nilai impor Kalimantan Timur Januari-Desember 2015 mencapai US\$ 5,51 miliar atau menurun 33,84 persen dibanding periode yang sama pada 2014. Dari seluruh impor pada 2015, impor migas mencapai US\$ 4,14 miliar atau menurun 39,41 persen dan nonmigas mencapai US\$ 1,37 miliar atau menurun 8,25 persen.

Neraca perdagangan Kalimantan Timur pada Januari 2016 surplus sebesar US\$ 0,88 miliar, lebih besar jika dibanding surplus Desember 2015 sebesar US\$ 0,76 miliar. Dengan demikian kumulatif Januari-Desember 2015 surplus sebesar US\$ 11,90 miliar. Badan Pusat Statistik mengeluarkan data dan informasi Kalimantan Timur Dalam Angka kondisi kabupaten/kota mencakup luas, penduduk, PDRB, potensi wilayah dan kawasan andalan ditampilkan pada Tabel 2.

**Tabel 2 Data Kondisi Provinsi Kalimantan Timur 2011**

No	Kabupaten/Kota	Kota/Kabupaten	Jarak Kota Provinsi ke Kabupaten (km)	Luas Wilayah (km <sup>2</sup> )	Penduduk (Jiwa)
1	Balikpapan	Balikpapan	112	504	557.579
2	Berau	Tanjung Redeb	547	21.956	179.079
3	Bontang	Bontang	108	163	143.683
4	Bulungan	Tanjung Selor (Bulungan)	672	13.108	112.663
5	Kutai Barat	Sendawar	334	30.694	165.091
6	Kutai Kartanegara	Tenggarong	31	25.716	626.680
7	Kutai Timur	Sangata	176	31.735	255.637
8	Malinau	Malinau	917	39.786	62.580
9	Nunukan	Nunukan	1140	13.655	140.841
10	Paser	Tanah Grogot	260	10.745	230.316
11	Penajam Paser Utara	Penajam	130	3.132	142.922
12	Samarinda	Samarinda	0	695	727.500
13	Tana Tidung	Tideng Pale	260	3.308	15.202
14	Tarakan	Tarakan	740	252	196.370

Sumber : Kalimantan Timur Dalam Angka 2011

Dapat dilihat dari data di atas, jarak kota provinsi ke kabupaten di Kalimantan Timur cukup jauh. Bahkan mencapai 1.140 km, dengan nilai aksesibilitas luas wilayah dibanding jumlah penduduk mencapai  $13.665 : 140.841 = 0,09$ , hal ini berarti memiliki tingkat aksesibilitas yang kurang, maka pada 2011 tingkat kejenuhan jalan belum memasuki kejenuhan. Jumlah kependudukan, diperkirakan penduduk Provinsi Kalimantan Timur 2014 sebesar 3.833.708 jiwa, sedangkan perkiraan tahun 2019 sebesar 4.215.771 jiwa, hal ini harus dapat segera diantisipasi dalam penyediaan jasa infrastruktur, baik jalan maupun moda lainnya.

Komoditas dan kawasan prioritas yang dihasilkan oleh Provinsi Kalimantan Timur berasal dari komoditas unggulan, seperti perkebunan, kelapa sawit dan batubara. Lihat pada Tabel 3.

Perkebunan, kelapa sawit, dan batubara merupakan bagian komoditas yang mendukung perekonomian. Provinsi Kalimantan Timur merupakan penyumbang PDRB keenam terbesar di Indonesia (6,08%) pada 2010 setelah provinsi Riau, Jawa Tengah, Jawa Barat, Jawa Timur dan DKI Jakarta.

Menurut data BPS 2011, PDRB Provinsi Kalimantan Timur 2010 dengan harga berlaku sebesar Rp. 320 triliun mengalami peningkatan yaitu pada 2007 sebesar 222 triliun, 2008 sebesar 314 triliun, tetapi pada 2009 menurun menjadi sebesar Rp. 284 triliun.

Dari sisi prasarana jalan di Provinsi Kalimantan Timur pada 2010 adalah 14.414,08 km yang terdiri dari jalan negara/nasional sepanjang 2.118,18 km (15%) dan jalan provinsi 1.762,07 km (12%), jalan kabupaten 10.533,83 km (73%) hampir seluruhnya berada di pesisir timur. Kabupaten/kota yang dilalui oleh jalan nasional yang terpanjang di Provinsi Kalimantan Timur adalah Kabupaten Kutai Kartanegara kira-kira 443,62 km, sedangkan Kabupaten Tana Tidung tidak dilalui oleh jalan nasional. Pada tahun 2011 jalan nasional sepanjang 2.118,17 km, jalan provinsi sepanjang 1.762,07 km dan jalan kabupaten/kota sepanjang 11.563,44 km. (Dinas PU & Kimpraswil dan Poldak Kaltim, 2011).

Kabupaten/kota di Provinsi Kalimantan Timur belum dalam kondisi jalan mantap, seperti Kabupaten Malinau, Nunukan, Tana Tidung, Tarakan dan Bontang. Dilihat dari jenis permukaan jalan, dari total panjang jalan nasional dan jalan provinsi yang tersedia, yaitu 3.880,25 km masih terdapat kabupaten-kabupaten yang dilayani oleh permukaan jalan yang tidak beraspal, yaitu sebesar 7.037 km, sebaran permukaan yang tidak beraspal tersebut adalah Kabupaten Kutai Barat sepanjang 1.016 km, Kabupaten Kutai Timur 958,56 km dan Kabupaten Berau 911 km.

Dari sisi kendaraan bermotor, menurut Kepolisian Daerah Kalimantan Timur jumlah kendaraan bermotor di Kalimantan Timur sejak 2010 menunjukkan tren kenaikan rata-rata pertumbuhannya 40% per tahun. Data terakhir periode 2011-2012

menunjukkan jumlah kendaraan mencapai 1,4 juta unit. Jumlah kendaraan bermotor 1.445.794 dengan jumlah terbesar terdapat di Kota Samarinda 28,81%.

Skema sederhana yang memperlihatkan kaitan antara berbagai hal yang diterangkan mengenai aksesibilitas dapat dilihat pada tabel 4.

**Tabel 4 Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas.**

Jarak	Jauh	Aksesibilitas rendah	Aksesibilitas menengah
	Dekat	Aksesibilitas menengah	Aksesibilitas tinggi
Kondisi Prasarana		Sangat jelek	Sangat baik

Sumber : Black, 1981

Pada tabel 4 di atas dapat dikatakan bahwa apabila tata guna lahan saling berdekatan dan hubungan transportasi antartata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka aksesibilitas tinggi. Sebaliknya, jika aktivitas tersebut saling terpisah jauh dan hubungan transportasinya jelek, maka aksesibilitas rendah. Beberapa kombinasi di antaranya mempunyai aksesibilitas menengah.

Indeks aksesibilitas dengan perhitungan rumus Hansen, wilayah menurut kabupaten / kota di Provinsi Kalimantan Timur ditunjukkan pada Tabel 5.

Dari Tabel 5, menunjukkan rata-rata indeks aksesibilitas 0,691 artinya secara keseluruhan Provinsi Kalimantan Timur termasuk kategori cukup baik. Akan tetapi, beberapa kabupaten masih tergolong lebih rendah, yaitu dengan kategori cukup dan kurang yang berarti membutuhkan

perhatian pengembangan perbaikan dan pembangunan prasarana jalan.

**Tabel 5 Indeks Aksesibilitas Wilayah Provinsi Kalimantan Timur**

No.	Kabupaten/Kota	Indeks Aksesibilitas	Kategori
1	Kabupaten Paser	0,237883	Cukup baik
2	Kabupaten Kutai Barat	0,019818	Kurang
3	Kabupaten Kukar	1,299308	Baik
4	Kabupaten Kutai Timur	0,770975	Cukup Baik
5	Kabupaten Berau	0,062629	Cukup
6	Kabupaten Malinau	0,012675	Kurang
7	Kabupaten Bulungan	0,020887	Cukup
8	Kabupaten Nunukan	0,014543	Kurang
9	Kabupaten Penajam P.Utara	1,344444	Baik
10	Kota Balikpapan	1,84225	Baik
11	Kota Tarakan	0,053351	Cukup
12	Kota Bontang	0,367347	Cukup Baik
13	Kota Samarinda	2,9369	Baik

Sumber : Warlit Perhubungan Vol. 22 No. 10 Tahun 2010 : 1038

Kabupaten yang indeks aksesibilitasnya tergolong cukup baik umumnya adalah yang dekat Pusat Kegiatan Nasional (PKN) serta memiliki sarana dan prasarana infrastruktur memadai dan menjadi kawasan penyangga PKN yang dapat meningkatkan taraf perekonomiannya. Akan tetapi, semakin keluar dari PKN indeks aksesibilitasnya semakin berkurang.

Analisis yang dapat dikembangkan untuk perencanaan ke depan, bahwa pengembangan transportasi jalan di Provinsi Kalimantan Timur hendaknya memanfaatkan peluang, baik yang sudah teridentifikasi maupun yang bersifat potensial ; 1) Terdapat 9 (sembilan) KPI, yaitu KPI Kariangau Balikpapan, KPI

Penajam Paser Utara, KPI Penajam Paser, KPI Bontang, KPI Kutai Kartanegara (Tenggarong), KPI Kutai Timur, KPI Kutai Barat, KPI Bulungan, KPI Berau dan 1 KEK, yaitu Maloy yang mampu meningkatkan kualitas jaringan dan kuantitas jaringan jalan; 2) Pengembangan poros Trans Kalimantan Jalur Utara, Tengah dan Selatan; 3) Percepatan realisasi jalan Tol Balikpapan-Samarinda; 4) Keterpaduan jaringan jalan dengan moda lainnya; 5) Rencana jalan tol sesuai RTRWN jalur Sangata-Bontang-Balikpapan-Tanah Grogot menuju Kalimantan Selatan; 6) Pemekaran Provinsi Kalimantan Utara sehingga luas wilayah Kalimantan Timur berkurang dan pelayanan jaringan jalan dapat bertambah.

Berdasarkan hasil kajian di atas, langkah-langkah pengembangan transportasi jalan yang dapat dilakukan berdasarkan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 sebagai berikut: 1) Perhubungan Darat, yaitu pengembangan sistem transit dan semi BRT Kota Samarinda dan Kota Balikpapan; 2) ASDP, pengembangan dermaga penyeberangan Sungai Batu Dinding Kab. Kutai Barat; 3) Perkeretaapian: (a) pembangunan jalur KA antara Balikpapan-Samarinda tahun 2017-2019; (b) pembangunan jalur KA antara Muara Wahau-Muara Bengalon (Swasta); (c) pembangunan jalur KA antara Murung Raya-Kutai Barat-Paser-Penajam Paser Utara-Balikpapan (swasta); (d) pembangunan jalur KA antara Tanjung-Balikpapan (tahap 1) tahun 2018-2019; 4) perhubungan laut:

(a) pembangunan terminal Peti Kemas Palaran; (b) pembangunan Pelabuhan Internasional Maloy/Sangkulirang; (c) pembangunan Pelabuhan Kuala Samboja; (d) pengembangan Pelabuhan Internasional Balikpapan (Terminal Peti Kemas Kariangau); (e) pembangunan Fasilitas Pelabuhan Penajam Paser; (f) pengembangan Pelabuhan Tanah Grogot; (g) pengembangan Pelabuhan Samarinda; (h) pengembangan infrastruktur pelabuhan sebagai pendukung Integrated Mining Development MEC Coal Project; 5) Perhubungan Udara: (a) pembangunan Bandara Tana Paser; (b) pembangunan Bandara Bontang; (c) pembangunan Bandara Samarinda Baru; (d) pembangunan Bandara Datah Dawai; (e) pembangunan Bandara Perintis Long Apari.

Selain dalam Rencana Strategis 2015-2019 Kementerian Perhubungan, terdapat pekerjaan strategis 2016 untuk LLASDP yang dalam proses, yaitu: Pembangunan Dermaga Sungai Kunjang Tahap V (Termasuk Supervisi) dan Dermaga Sungai Batu Dinding Kabupaten Kutai Barat. Sementara itu Tabel 6 menunjukkan pekerjaan strategis untuk LLAJ Provinsi Kalimantan Timur tentang tiga pekerjaan strategis yang sedang proses lelang.

**Tabel 6 Pekerjaan Strategis yang sedang proses lelang**

No	Perkerjaan Tahun 2016	Pagu Kegiatan
1	Nomor Ruas 2 Batas Kota Tanah Grogot - Lolo (Termasuk Supervisi)	2.251.428.000
2	Jalan Nasional Propinsi Kaltim (Termasuk Supervisi)	10.533.883.000
3	Subsidi Operasi Bus Perintis	3.150.949.000

Lokasi Subsidi operasional keperintisan angkutan jalan 2015-2019 yang didistribusikan ke berbagai provinsi dengan total Rp. 649,220 Miliar yang berada di Provinsi Kalimantan Timur sebanyak 25 trayek, Kalimantan Utara sebanyak 3 trayek, Kalimantan Barat sebanyak 3 trayek, Kalimantan Tengah sebanyak 23 trayek dan Kalimantan Selatan sebanyak 16 trayek. Sementara itu, untuk lokasi pembangunan dermaga sungai dan danau yang berada di provinsi Kalimantan Timur sebanyak 5 lokasi, yaitu Batu Dinding, Tanah Grogot, Long Hubung, Long Pahangai dan Bongan.

## SIMPULAN

Pengembangan transportasi jalan merupakan prioritas pembangunan di Provinsi Kalimantan Timur, tetapi belum menunjukkan hasil yang optimal, masih terkendala dalam menjangkau semua wilayah yang ditunjukkan indeks aksesibilitas hanya 3 dari 13 kabupaten/kota yang tergolong baik. Sementara itu, rasio panjang jalan terhadap wilayah masih relatif kecil yaitu sebesar 52,53 km per 1000 km<sup>2</sup> dan jaringan jalan masih terbatas mempengaruhi kecepatan perkembangan wilayah dan dalam rangka menunjang berbagai potensi daerah. Oleh karena itu, pelayanan jaringan transportasi jalan masih terbatas, belum menjangkau semua daerah utara dan barat, kawasan perbatasan dan pedalaman dalam distribusi barang dan komoditas unggulan di berbagai kawasan yang terdapat di kabupaten/kota.

Dalam hal ini, penulis menyarankan peningkatan jalan di Provinsi Kalimantan

sebaiknya memenuhi persyaratan teknis yang telah ditentukan, saat ini untuk tonase kendaraan sampai 18 ton, sehingga mengikuti beban kendaraan yang ada sekarang. Jaringan transportasi yang ada juga perlu diupayakan agar terdapat keterpaduan dengan moda transportasi lainnya masih ada sampai saat ini. Hal ini karena saat ini wilayah terpencil/terluar masih menggunakan alat transportasi yang seadanya dan dapat mengurangi tingkat keselamatan pengguna jasa transportasi.

Pemerintah Kalimantan Timur diharapkan mampu memberi dukungan untuk meningkatkan peran kepada kawasan andalan, MP3EI, KEK dan KPI, dan terus memperbaiki, serta meningkatkan indeks aksesibilitas, konektivitas intra dan antarpusat pertumbuhan koridor ekonomi. Dalam hal ini, kegiatan ekonomi masyarakat Provinsi Kalimantan Timur diharapkan dapat didukung melalui peran serta pelayanan transportasi, jaringan transportasi dan simpul transportasi yang akan dikembangkan dan ditingkatkan, serta memenuhi 14 kriteria atau pedoman yang ditetapkan dalam Sistem Transportasi Nasional (Sistranas).

## DAFTAR PUSTAKA

[Balitbang Hub] Badan Litbang Perhubungan. 2009. Studi Peningkatan Kinerja Pelayanan Transportasi di 33 Provinsi. Jakarta: Badan Litbang Perhubungan.

- \_\_\_\_\_. 2012. Studi Tinjau Ulang Tataran Transportasi Wilayah Propinsi Kalimantan Timur Dalam Mendukung Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi di Koridor III Kalimantan. Jakarta: Badan Litbang Perhubungan.
- [BPS] Badan Pusat Statistik. 2012. Provinsi Kalimantan Timur dalam Angka 2011. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- [Kemenhub RI] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional, Jakarta: Kemenhub RI.
- [Kemenhub RI] Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2011. Statistik Perhubungan. Jakarta.
- Morlok, Edward.K. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Terjemahan Yani Sianipar. Jakarta: Erlangga.
- Manheim, M.L. 1979. *Fundamentals of Transportation System Analysis* (Volume I: Basic Concept). Cambridge: The MIT Press.
- Tamin, Ofyar.Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi* (Edisi 2). Bandung: ITB.
- Tambunan, Efendy. 2013. “Kritik Implementasi MP3EI”. [terhubung berkala]. <http://www.tubasmedia.com/berita/kritik-implementasi-mp3i/> [10 Juli 2013].
- Walpole, R.E. 1992. *Pengantar Statistika* (edisi ke-3). Jakarta: Gramedia.
- [UURI] Undang-Undang Republik Indonesia 2009. Undang-Undang Republik Indonesia 2009 Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: UURI.
- Suhardi, Rian. 2011. “Studi Tingkat Aksesibilitas Antar Desa di Kabupaten Aceh Selatan, NAD”. [terhubung berkala]. <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/16583/4/Chapter%20II.pdf> [ 20 Maret 2016]
- Parlindungan, Boris. 2011. “Analisis Pengaruh Tingkat Aksesibilitas Wilayah”. [terhubung berkala]. <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/20344/4/Chapter%20II.pdf> [20 Maret 2016]
- <http://kaltim.bps.go.id/index.php/brs/130> [20 Maret 2016].

## LAMPIRAN

Tabel 3 Komoditas dan Kawasan Prioritas di Provinsi Kalimantan Timur

No	Kabupaten/Kota	Komoditi Unggulan			Kebijakan Daerah Tentang MP3EI	Kawasan Perhatian Investasi (KPI)	Andalan/KEK/KA PET
		Perkayuan (m <sup>3</sup> )	Kelapa Sawit (Ton)	Batubara (Ton)			
Kawasan Bagian Utara							
1	Bulungan	-	14.530	5.809.913	Food dan Rice Estate	Perkayuan, Kelapa Sawit dan Pertanian	Tatapanbuma
2	Nunukan	614.186	79.108	3.416.828	Perbatasan		Tatapanbuma
3	Tarakan	361.888	-				Tatapanbuma
4	Malinau	253.507	-		Perbatasan		Tatapanbuma
5	Tana Tidung	-	-				
Kawasan Bagian Tengah							
1	Kutai Barat	0	144.793	3.413.045	Perbatasan	Perkayuan dan Kelapa Sawit	
2	Kutai Kartanegara	4.605	287.886	33.586.891		Perkayuan, Batubara, Kelapa Sawit, Migas, pariwisata dan industri	Bonsamtebajam
3	Kutai Timur	7.409	1.096.649	13.625.868	Industri dan Pelabuhan	Batubara, Kelapa Sawit dan Perkayuan	Sasamba dan Bonsamtebajam
4	Berau	661	258.404	7.628.840	Pariwisata	Perkayuan, Kelapa Sawit, Batubara dan Pariwisata	
5	Samarinda	0	826	4.356.458	Industri dan Jasa		Sasamba dan Bonsamtebajam
6	Bontang	0	-	-	Industri Migas dan Kondensat	Migas	
Kawasan Bagian Selatan							
1	Penajam P.Utara	-	341.863	341.863		Migas dan Kelapa Sawit	Bonsamtebajam
2	Balikpapan	-	-	370.798	Industri Kariangau	Perkayuan dan Migas	Sasamba dan Bonsamtebajam
3	Paser	19.939	830.648	9.090.738		Migas dan Kelapa Sawit	
Kalimantan Timur		32.613	2.961.069	72.414.497			

Keterangan :

- MP3EI = Masterplan Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia
- KEK = Kawasan Ekonomi Khusus
- KAPET = Kawasan Pembangunan Ekonomi Terpadu
- KPI = Kawasan Perhatian Investasi
- Tatapanbuma = Tarakan, Tanjung Salas, Nunukan Pulau Bunyu, Malinau
- Bonsamtebajam = Bontang, Samarinda, Tenggarong, Balikpapan, Penajam
- Sasamba = Samarinda, Sanga Sanga, Balikpapan, Muara Jawa