

**PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT
DALAM Mendukung PENGEMBANGAN
WILAYAH PULAU BANGKA**

TESIS

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota

Oleh :

**DARUSMAN
L4D 001 197**



**PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2003**

UPT-PUSTAK-UNDIP

**PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT
DALAM MENDUKUNG PENGEMBANGAN
WILAYAH PULAU BANGKA**

Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Oleh:

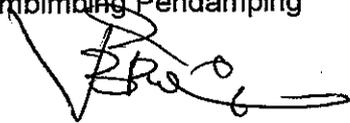
DARUSMAN
L4D001197

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal, Maret 2003

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

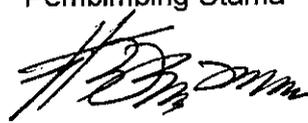
Semarang, Maret 2003

Pembimbing Pendamping



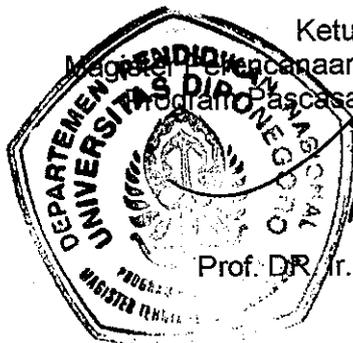
PM. Broto Sunaryo, SE, MSP

Pembimbing Utama



DR. Ir. Bambang Riyanto, CES, DEA

Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro



Prof. DR. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka.

Semarang, Maret 2003



DARUSMAN
NIM. L4D001197

UPI-PUSTAK-UNDIP
No. Daft: 2047/H/MTK/1.4
tl. : 29.05.03

ALLAH MENINGGIKAN DERAJAT ORANG -ORANG YANG BERIMAN
DI ANTARA KAMU DAN ORANG-ORANG YANG DIBERI
ILMU PENGETAHUAN BEBERAPA DERAJAT

(AL MUJADALAH : 11)

*Kupersembahkan untuk :
Istriku tercinta Pri Hartati, B.Ps, Anakku tersayang
Pili Devita Utami dan Pili Resky Dwichanliqa*

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah kehadiran Allah SWT yang telah memberikan kesehatan dan kemampuan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Tesis yang merupakan salah satu tugas mata kuliah sekaligus desain penelitian.

Judul Tesis yang coba penulis angkat adalah **“Pengembangan Sistem Transportasi Darat dan Laut Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Pulau Bangka”**. Topik penelitian ini dipilih atas dasar pendapat bahwa belum terciptanya sistem transportasi darat dan laut dalam mendukung pengembangan wilayah Pulau Bangka. Penelitian ini bertujuan untuk melakukan penilaian terhadap jaringan pelayanan angkutan darat dan laut dalam kaitannya dengan karakteristik permintaan jaringan jalan yang tersedia, sehingga dapat mengindikasikan kebutuhan pengembangan sistem transportasi darat dan laut dalam mendukung pengembangan wilayah Pulau Bangka.

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Bapak DR. Ir. Bambang Riyanto, CES, DEA; dan PM. Broto Sunaryo, SE, MSP; selaku Mentor dan Co-Mentor yang telah memberikan bimbingan penyusunan Tesis ini. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada rekan-rekan karyasiswa yang selalu mendukung penulis dalam penyelesaian tugas ini.

Tesis ini dirasakan masih jauh dari kesempurnaan, berbagai saran perbaikan guna penyempurnaan sangat diharapkan dari berbagai pihak sehingga nantinya penelitian ini dapat lebih bermanfaat.

Semarang, Maret 2003

Penulis,


DARUSMAN

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
LEMBAR PERNYATAAN.....	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
ABSTRAK.....	xiii

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	9
1.3. Tujuan dan Sasaran Studi.....	11
1.3.1. Tujuan Studi.....	11
1.3.2. Sasaran Studi.....	11
1.4. Ruang Lingkup.....	12
1.4.1. Ruang Lingkup Substansial.....	12
1.4.2. Ruang Lingkup Spasial.....	12
1.5. Kerangka Pemikiran.....	15
1.6. Pendekatan Studi dan Metode Penelitian.....	18
1.6.1. Pendekatan Studi.....	18
1.6.2. Metode Penelitian.....	18
1.6.2.1. Kebutuhan Data.....	19
1.6.2.2. Teknik Sampling.....	23
1.6.2.3. Metode dan Alat Analisis.....	25
1.7. Sistematika Penulisan.....	27

BAB II TINJAUAN PUSTAKA TENTANG TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT DALAM MENDUKUNG PENGEMBANGAN WILAYAH

2.1. Transportasi Darat dan Laut.....	29
2.1.1. Pembangunan Transportasi.....	29
2.1.2. Peranan Transportasi.....	30
2.1.3. Keterkaitan Pembangunan Jaringan.....	30
2.1.4. Kesimpulan Transportasi Darat dan Laut.....	32
2.1.5. Aksesibilitas.....	32
2.1.6. Pembangkit Perjalanan.....	33
2.1.7. Distribusi Perjalanan.....	35
2.1.8. Pemilihan Moda.....	36
2.1.9. Pemilihan Lalu lintas.....	37
2.2. Pengembangan Wilayah.....	37
2.2.1. Teori Umum Pengembangan Wilayah.....	37

2.2.2. Hubungan Antar Sistem Transportasi dan Guna Lahan.....	39
2.3. Sentesa Kajian Teori.....	40

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH DAN PERKEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT PULAU BANGKA

3.1. Kebijakan Terhadap Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.....	45
3.1.1. Kebijakan Nasional.....	45
3.1.2. Kebijakan Regional Propinsi Kepulauan Bangka Belitung.....	46
3.1.3. Kebijakan Pengembangan Wilayah Kabupaten Bangka.....	48
3.1.4. Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Pangkal Pinang.....	53
3.1.5. Kebijakan Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.....	54
3.2. Karakteristik Wilayah Pulau Bangka.....	57
3.2.1. Letak Geografis.....	57
3.2.2. Karakteristik Fisik Alam.....	58
3.2.3. Sumber Daya Alam.....	61
3.2.4. Karakteristik Penduduk.....	62
3.2.4.1. Penyebaran dan Kepadatan Penduduk.....	62
3.2.4.2. Mata Pencaharian Penduduk.....	62
3.2.4.3. Kondisi dan Potensi Perekonomian.....	65
3.2.5. Karakteristik Sarana dan Prasarana Transportasi Darat dan Laut..	67
3.2.5.1. Sarana dan Prasarana Transportasi Darat.....	67
3.2.5.2. Sarana dan Prasarana Transportasi Laut.....	73

BAB IV ANALISIS DAN SISTEM TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung Pengembangan Wilayah Pulau Bangka

4.1. Analisis Sistem Transportasi Darat dan Laut Eksisting.....	76
4.1.1. Sistem Transportasi Darat.....	109
4.1.2. Sistem Transportasi Laut.....	113
4.1.3. Sistem Transportasi Darat dan Laut.....	119
4.2. Analisis Sistem Transportasi Darat dan Laut yang Direncanakan Oleh Pemerintah.....	122
4.2.1. Sistem Transportasi Darat.....	122
4.2.2. Sistem Transportasi Laut.....	123
4.2.3. Sistem Transportasi Darat dan Laut.....	124
4.3. Analisis Perkembangan <i>Trip Production</i> dan <i>Trip Attraction</i>	127
4.3.1. Perkembangan <i>Trip Production</i> (Tarikan Perjalanan).....	127
4.3.2. Perkembangan <i>Trip Attraction</i> (Bangkitan Perjalanan).....	128
4.4. Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Sistem Transportasi Darat dan Laut Pulau Bangka.....	129
4.4.1. Aktifitas/simpul Kegiatan dan Guna Lahan.....	129
4.4.2. Faktor Aksesibilitas.....	131
4.4.3. Kelembagaan, Institusi dan Kebijakan.....	133
4.5. Analisis Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.....	137
4.5.1. Analisis Kebijakan Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.....	137
4.5.2. Pengembangan Wilayah Pulau Bangka	139

4.5.3. Analisis Pengembangan Angkutan Darat yang Mendukung Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.....	141
4.5.4. Analisis Pengembangan Angkutan Laut yang Mendukung Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.....	145
4.6. Pengembangan Sistem Transportasi Darat dan Laut Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.....	149
4.6.1. Sistem Pengembangan Transportasi Darat	149
4.6.2. Sistem Pengembangan Transportasi Laut.....	150
4.6.3. Sistem Pengembangan Transportasi Darat dan Laut.....	150

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1. Kesimpulan.....	154
5.2. Rekomendasi.....	155
5.2.1. Pengembangan Sistem Transportasi Darat.....	155
5.2.2. Pengembangan Sistem Transportasi Laut.....	156
5.2.3. Pengembangan Sistem Transportasi Darat dan Laut.....	156
DAFTAR PUSTAKA.....	157
LAMPIRAN.....	160

DAFTAR TABEL

TABEL I.1	Perkembangan Arus Penumpang, Barang dan Jasa Melalui Pelabuhan di Pulau Bangka Tahun 2000.....	6
TABEL I.2	Kebutuhan Data Penelitian Pengembangan Sistem Transportasi Darat dan Laut Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Pulau Bangka	21
TABEL II.1	Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas.....	35
TABEL II.2	Tabulasi Rangkuman Kajian Teori.....	42
TABEL III.1	Luas Lahan Menurut Penggunaannya di Kabupaten Bangka.....	58
TABEL III.2	Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan Luas Daerah (Km ²) Jenis Kelamin dan Kepadatan Per Km ² di Pulau Bangka Tahun 2000.....	63
TABEL III.3	PDRB Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Konstan di Pulau Bangka Tahun 1996 – 2000 (Jutaan Rupiah).....	65
TABEL III.4	PAD Pulau Bangka Tahun 2000 (Jutaan Rupiah).....	66
TABEL III.5	Panjang Jalan Propinsi dan Kabupaten Bangka Menurut Kecamatan tahun 2002	68
TABEL III.6	Jumlah Angkutan Umum Pada Basis Kecamatan/kota Antar Wilayah Pelayanan Tahun 2002.....	69
TABEL III.7	Matrik Jarak Antar Kota Kecamatan di Pulau Bangka.....	72
TABEL III.8	Perkembangan Arus Penumpang, Barang dan Jasa Melalui Pelabuhan di Pulau Bangka Tahun 1999 – 2000.....	74
TABEL IV.1	Luas Wilayah dan Kepadatan Penduduk Berdasarkan Pembagian Zona	83
TABEL IV.2	Matrik Asal Tujuan Perjalanan.....	84
TABEL IV.3	Jumlah Perjalanan Berdasarkan Pasangan Zona Asal Tujuan.....	85
TABEL IV.4	Maksud Melakukan perjalanan.....	87
TABEL IV.5	Moda Angkutan yang Digunakan.....	88
TABEL IV.6	Penghasilan Responden Dalam Satu Bulan.....	89
TABEL IV.7	Frekuensi Melakukan Perjalanan Dalam Satu Bulan.....	90
TABEL IV.8	Jumlah Angkutan Umum Pada Basis Kecamatan/kota Antar Wilayah Pelayanan Tahun 2002	91
TABEL IV.9	Matrik Jarak Antara Kota Kecamatan di Pulau Bangka.....	94

TABEL IV.10	Perkembangan Arus Penumpang, Barang dan Jasa Melalui Pelabuhan di Pulau Bangka Tahun 1999 – 2000.....	96
TABEL IV.11	Jmlah Penduduk Menurut Kecamatan Luas Daerah (Km ²) jenis Kelamin dan Kepadatan Per Km ² di Pulau Bangka Tahun 2000.....	98
TABEL IV.12	PDRB Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Konstan di Pulau Bangka Tahun 1996 – 2000 (Jutaan Rupiah).....	101
TABEL IV.13	PAD Pulau Bangka Tahun 2000 (Jutaan Rupiah).....	102
TABEL IV.14	Jumlah Produksi Bahan galian Golongan C Menurut Jenis Bahan Tambang di Pulau Bangka.....	105
TABEL IV.15	Jumlah Angkutan Bis Umum Pada Basis Kecamatan/kota Antar Wilayah Pelayanan Tahun 2002.....	110

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1.1	Peta Panjang Jalan Kabupaten dan Propinsi.....	5
GAMBAR 1.2	Peta Rute Transportasi Laut	7
GAMBAR 1.3	Peta Ruang Lingkup Spasial.....	14
GAMBAR 1.4	Kerangka Pemikiran Pengembangan Sistem Transportasi Darat dan Laut Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.....	17
GAMBAR 2.1	Proses Peramalan Perjalanan Perkotaan.....	36
GAMBAR 3.1	Peta Rencana Pengembangan Jaringan Angkutan Penyeberangan....	47
GAMBAR 3.2	Peta Konsep Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.....	50
GAMBAR 3.3	Peta Rencana Sistem Transportasi Laut.....	52
GAMBAR 3.4	Peta Land Use.....	59
GAMBAR 3.5	Luas Lahan Menurut Penggunaannya di Kabupaten Bangka (dalam %) Tahun 2000.....	60
GAMBAR 3.6	Peta Kepadatan penduduk.....	64
GAMBAR 3.7	Bentuk Fisik Angkutan Umum Jenis Mobil Bis Umum Lokasi Terminal Mentok.....	70
GAMBAR 3.8	Bentuk Fisik Angkutan Umum Jenis Mobil Bis Umum Lokasi Terminal Sungailiat.....	71
GAMBAR 3.9	Letak Terminal Angkutan Umum Jenis Mobil Penumpang Umum Lokasi Terminal Sungailiat.....	71
GAMBAR 3.10	Bentuk Fisik Angkutan Laut Untuk Penumpang Jenis Jetfoil Lokasi Pelabuhan Mentok.....	75
GAMBAR 3.11	Bentuk Fisik Angkutan Laut Untuk Penumpang dan Barang Jenis Kapal Ferry Lokasi Pelabuhan Mentok.....	75
GAMBAR 4.1	Peta Zona Penelitian	80
GAMBAR 4.2	Peta Land Use	81
GAMBAR 4.3	Peta Kepadatan Penduduk.....	82
GAMBAR 4.4.	Peta Asal Tujuan Perjalanan Responden	86
GAMBAR 4.5	Peta Rute Angkutan Umum	92
GAMBAR 4.6.	Peta Kuasa Tambang Timah.....	104
GAMBAR 4.7.	Peta Satuan Pengembangan Wilayah.....	108

GAMBAR 4.8	Peta Konektisitas Anrata jaringan Darat dan Laut Setiap Zona.....	111
GAMBAR 4.9	Peta Sistem Jaringan Transportasi Darat yang Sedang Berkembang.	112
GAMBAR 4.10	Peta Jaringan Transportasi Laut yang Berkembang.....	114
GAMBAR 4.11	Peta Tata Ruang Akses Transportasi Laut Khusus Penumpang dari Pulau Bangka.....	117
GAMBAR 4.12	Peta Tata Ruang Akses Transportasi Laut Khusus Penumpang Menuju Pulau Bangka.....	118
GAMBAR 4.13	Peta Rencana Sistem Transportasi Laut.....	125
GAMBAR 4.14	Peta Rencana pengembangan Jaringan Angkutan Penyeberangan....	126
GAMBAR 4.15	Peta Simpul Perkembangan Transportasi Darat di Pulau Bangka.....	144
GAMBAR 4.16	Peta Simpul Peralihan Transportasi Darat–Laut Menuju P. Bangka..	147
GAMBAR 4.17	Peta Simpul Peralihan Transportasi Darat–Laut dari P. Bangka.....	148
GAMBAR 4.18	Peta Pengembangan Jaringan Transportasi Darat.....	152
GAMBAR 4.19	Peta Pengembangan Jaringan Transportasi Laut.....	153

ABSTRAK

Pulau Bangka yang keadaan geografisnya dikelilingi laut merupakan daerah kepulauan, karenanya peran sektor transportasi darat dan laut termasuk dalam sektor strategis, hal ini terlihat dari pertumbuhan sarana dan prasarana yang meningkat dan menunjang terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah, memperlancar mobilitas penumpang dan barang. Secara administratif wilayah Kabupaten Bangka tidak berbatasan langsung dengan daratan salah satu wilayah kabupaten/kota lainnya di Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, kecuali dengan wilayah kota Pangkal Pinang tetapi dibatasi oleh selat dan laut. Penduduk Pulau Bangka yang orientasi ekonomi pada sektor pertanian dan permukiman berkonsentrasi disepanjang garis pantai yang merupakan kendala pertumbuhan ekonomi akibat sulitnya aksesibilitas ke depan (laut) dan ke belakang (daratan). Akibat dari karakteristik wilayah yang unik, maka interaksi transportasi hanya dominan searah dengan menyusuri garis pantai. Potensi pertanian di wilayah belakang mendapat kesulitan transportasi ke pusat-pusat pengumpul atau pasar.

Studi ini dimaksudkan untuk menyusun suatu pengembangan sistem transportasi darat dan laut yang memungkinkannya interaksi bukan saja terbatas pada pusat-pusat wilayah pengembangan/titik-titik pertumbuhan yang berada digaris pantai, tetapi juga lebih diutamakan terhadap munculnya pusat-pusat produksi baru yang berada diwilayah belakang dan pulau-pulau di sekitarnya.

Berdasarkan pengembangan sistem transportasi darat dan laut tersebut, maka studi ini menyimpulkan : 1) pengembangan sistem transportasi darat keliling Pulau Bangka dengan prioritas pengembangan yaitu pengembangan jaringan antara wilayah kecamatan yang memiliki akses terhadap pelabuhan dengan pusat-pusat pertumbuhan yang berada di kota kabupaten dan kota propinsi, 2) pengembangan sistem transportasi laut yang fungsi dan pelayanannya dengan mempertimbangkan perkembangan bangkitan di setiap pelabuhan dan tidak semata-mata berdasarkan fungsi dan pelayanan kota, 3) rencana pengembangan wilayah tidak terlepas dari teori-teori pengembangan wilayah yang sesuai dengan karakteristik kawasan laut Pulau Bangka, disamping itu juga mengembangkan kondisi pertumbuhan alami yang sedang terjadi, 4) pengembangan sistem transportasi darat dan laut tidak saja terkonsentrasi pada jaringan transportasi di Pulau Bangka tetapi juga terhadap pusat-pusat pertumbuhan yang berada di wilayah lain diluar dan disekitar Pulau Bangka.

Hasil studi ini memberikan rekomendasi sebagai berikut : a) mengembangkan jaringan transportasi yang memiliki pertumbuhan, pengembangan jaringan transportasi darat antara pusat pertumbuhan yang ada di kecamatan atau zona-zona yang memiliki pelabuhan dengan pusat pertumbuhan yang berada di kabupaten, kota dan propinsi yang mempunyai akses langsung dengan pertumbuhan ekonomi, b) pengembangan sistem transportasi laut yang memungkinkan untuk pertumbuhan wilayah daratan maka penempatan pelabuhan perlu menjadi prioritas yang strategis, c) pengembangan simpul-simpul lokal yang berpotensi dan konektif dengan jalan-jalan kolektor maupun kolektif dengan jaringan laut antar pulau terdekat dan memberikan akses terhadap simpul-simpul peralihan.

ABSTRACT

The geographic location of Bangka Islands that was surrounded by ocean was an area of archipelago; therefore the role of sea and land transportation was included as a strategic sector. It was shown by the increasing growth of facilities and infrastructures, the support on the regional economic growth, and also expediting passengers and commodity mobilization. Administratively, the area of Bangka Regency was not bordered by any land areas of other regency in the Province of Bangka-Belitung Archipelago, except the areas of Pangkal Pinang Municipality; however it was bordered by sea and strait. The constraint of economic growth was the economic orientation of Bangka's population on agriculture and residential sectors that was concentrated on the coast lines. This caused by the difficult access forward (to the sea) and backward (land area). These unique characteristic emerged a dominant single direction of transportation interaction along the coastlines. In this case, the agricultural potential on the hinterland areas had the problems of transportation to the market or central collector.

This study was meant to formulate the development of sea and land transportation system that had the possibility to interact not only to the central area of development/growth center on the coast lines, but also focused to emerge new production areas on the islands around and the hinterland areas.

Based on the development of sea and land transportation system, this study concluded to : 1) The development of land transportation to the surrounding of Bangka Islands with the priority on the development of network access between the sub district areas that had access to the harbor with the growth centers located on the central city of the regency and the province, 2) The development of sea transportation system with orientation of services and function that consider the development of movement to the harbor not just city orientation, 3) Regional development planning based from the regional development theories according to the characteristic of Bangka Islands sea areas, besides developing the existing condition of natural growth, 4) The development of sea and land transportation system that was not only concentrated on Bangka Islands transportation networks but also to the growth centers on the other areas and around Bangka Islands.

As the result of the study, the recommendation consist of: a) The development of transportation network with the potential of growth, development of land transportation network between the growth centers located on the sub district or zones of harbors with the growth centers on the regency, cities and province that had direct access to economic growth, b) The development of sea transportation with the possibility to the growth of land areas, therefore the location of harbor had to be the strategic priority, c) The development of potential and connective local nodes between the collector streets and collective streets with the nearest sea network across islands and to give access to the transition nodes.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Propinsi Kepulauan Bangka Belitung sebagai propinsi yang baru saja dibentuk berdasarkan UU No. 27 tahun 2000, perlu mempersiapkan berbagai instrumen untuk melaksanakan pembangunan. Apalagi dengan adanya UU No 22 tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah, setiap daerah diberi kewenangan untuk mengatur rumah tangganya sendiri serta menggali potensi-potensi yang ada di daerahnya, untuk kepentingan pembangunan. Salah satu instrumen yang penting dalam mengkoordinasikan dan mengintegrasikan pembangunan daerah adalah pengembangan tata ruang propinsi, yang didasarkan pada konsep pengembangan "Laut Pulau". Konsep ini mengasumsikan laut sebagai sarana penghubung antar pulau di Propinsi Kepulauan Bangka Belitung (pemersatu propinsi) dan sebagai wilayah potensial untuk dibudidayakan. Menurut UU No. 24 tahun 1992 tentang Penataan Tata Ruang menjelaskan bahwa wujud pemanfaatan ruang wilayah yang direncanakan atau tidak, disebut tata ruang. Dengan demikian tata ruang dapat juga diidentifikasi sebagai wujud interaksi pembentukan ruang. Pendekatan wilayah pada perinsipnya memandang wilayah sebagai suatu sistem antar wilayah satu dengan wilayah lain sekitarnya. Sebab dengan konsep tersebut, di Propinsi Kepulauan Bangka Belitung terdapat beberapa kawasan laut pulau dan diantaranya terdapat laut Pulau Bangka. Pengertian kawasan disini merupakan sebagian dari wilayah dan batasan-batasan dengan fungsi tertentu seperti kawasan perdagangan, kawasan permukiman, kawasan pusat kota dan lain-lain.

Pulau Bangka sebagai kawasan andalan Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, dibagi menjadi 4 (empat) Satuan Wilayah Pengembangan, yaitu :

□ SWP Sungailiat

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian Utara Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Sungailiat sebagai pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini adalah Kecamatan Belinyu, Riau Silip, Sungailiat, Pemali, Bakam dan desa-desa di Kecamatan sekitar yang berbatasan dengannya.

□ SWP Pangkalan Baru

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian tengah Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Pangkal Pinang sebagai pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini adalah Kecamatan Pangkalan Baru, Puding Besar, Mendo Barat, Sungai Selan dan Simpang Katis.

□ SWP Mentok

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian Barat Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Mentok sebagai pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini adalah Kecamatan Mentok, Simpang Teritip, Jebus, Kelapa dan Tempilang.

□ SWP Toboali

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian Selatan Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Toboali sebagai pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini adalah Kecamatan Toboali, Air Gegas, Payung, Simpang Rimba dan Koba.

Kebijakan pengembangan wilayah ini pada dasarnya untuk mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya wilayah sesuai dengan daya dukung lingkungannya.

Pulau Bangka yang keadaan geografisnya dikelilingi laut merupakan daerah kepulauan, karenanya peran sektor transportasi di Pulau Bangka termasuk dalam sektor strategis. Hal ini terlihat dari pertumbuhan sarana dan prasarana yang cenderung meningkat dan menunjang terhadap pembangunan sektor-sektor lainnya. Sektor yang merupakan salah satu prioritas pembangunan di Pulau Bangka ini bertujuan untuk memperlancar mobilitas barang dan penumpang maupun jasa termasuk informasi baik antar kecamatan maupun antar pulau seperti Bangka – Belitung, Bangka – Palembang, bahkan Bangka – Jakarta dan Bangka – Batam.

Kondisi dan potensi perekonomian di Pulau Bangka masih berbasis pada sektor pertanian dan sektor pertambangan, kemudian sektor industri dan sektor perdagangan, hotel dan restoran yang menjadi tulang punggung perekonomian di Pulau Bangka. Sektor-sektor yang dominan meliputi sektor industri pengolahan (industri tanpa migas), sektor pertambangan (timah, kaolin, pasir kuarsa) dan sektor pertanian (tanaman perkebunan, perikanan).

Pertumbuhan ekonomi pada saat ini masih dipakai untuk memantau perbaikan ekonomi suatu daerah, dengan menggunakan harga konstan sehingga dapat menggambarkan peningkatan produksi secara makro. Berdasarkan harga konstan yang mencerminkan produk riil daerah, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Pulau Bangka pada tahun 2000 sebesar Rp 1.148.050 juta dan pada tahun 1999 sebesar Rp 1.141.163 juta berarti laju pertumbuhan ekonomi sebesar 1,44 %. Sementara itu Pendapatan Asli Daerah (PAD) Pulau Bangka pada tahun 2000 target Rp 7.150.853.700 juta terealisasi Rp 9.031.582.047,63 juta atau terealisasi sebesar 126,30 %, sedangkan pada

tahun 1999 target Rp 6.074.538.950 juta terealisasi Rp 6.953.858.226,50 juta atau terealisasi sebesar 143,45 %.

Dengan adanya peningkatan PDRB dan PAD tersebut diatas seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk akan diikuti pula dengan permintaan akan transportasi, dalam arti dengan peningkatan ekonomi di Pulau Bangka akan diikuti pula permintaan jasa transportasi baik darat maupun laut.

Mobilitas penduduk Pulau Bangka dengan jumlah penduduk pada tahun 2000 berjumlah 699.702 jiwa, sehari-hari cenderung menggunakan transportasi darat. Untuk menjangkau luas wilayah sekitar 11.534,142 km², tersedia panjang jalan pada tahun 2000 sepanjang 2.096,16 km, yang terdiri dari jalan propinsi sepanjang 604,38 km, dan jalan kabupaten yang di bawah pengawasan Dinas Kimpraswil Kabupaten Bangka sepanjang 1.491,78 km. (gambar 1.1).

Untuk melayani arus barang dan penumpang antar pulau (antar wilayah/inter wilayah), transportasi darat maupun laut mempunyai peranan penting dan strategis untuk pembangunan ekonomi di kawasan Pulau Bangka maupun dengan pulau lain di sekitarnya, sementara sistem transportasi yang ada baru diperlukan untuk membuka wilayah-wilayah terisolir dan menghubungkan satu desa dengan desa lainnya atau ibu kota kecamatan dan ibu kota kabupaten.

Transportasi laut berupa pelabuhan terletak di Belinyu yang dapat disinggahi/ melayani kapal penumpang yang menjalani rute pelayaran ke Jakarta, maupun ke kota-kota lainnya, seperti Medan, Batam dan Pontianak.

Pelabuhan laut di Pangkalan Balam yang terletak di Kota Pangkal Pinang sebagai penyeberangan (ferry) melayani angkutan barang ke Jakarta, Batam dan kota-kota lain, serta kapal cepat Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan

(ASDP) dengan rute ke Jakarta, sementara kapal cepat (jetfoil) dengan rute ke Pulau Belitung

Pelabuhan laut di Mentok sebagai pelabuhan kapal penyeberangan (ferry) ke Palembang dan Jakarta, sementara untuk kapal cepat (jetfoil) dengan rute Palembang.

Pelabuhan laut Toboali yang terletak di Sadai melayani kapal penyeberangan (ferry) yang menjalani rute ke Pulau Belitung, dan kapal cepat (jetfoil) dengan rute ke Jakarta maupun ke Pulau Belitung.

Untuk melihat perkembangan arus penumpang, barang dan jasa yang keluar masuk dari beberapa pelabuhan yang ada di Pulau Bangka pada tahun 2000, dapat dilihat pada tabel I.1. Adapun rute pelayaran dari dan ke Pulau Bangka dapat dilihat pada gambar 1.2.

TABEL : I.1.

PERKEMBANGAN ARUS PENUMPANG, BARANG DAN JASA MELALUI PELABUHAN DI PULAU BANGKA TAHUN 2000

No	Pelabuhan	Kunjungan (Kapal)	Penumpang (Orang)		Barang (Ton)	
			Turun	Naik	Bongkar	Muat
1	Belinyu	799	42.457	50.326	32.977	68.215
2	Pkl Balam	1.916	91.399	92.916	533.381	221.768
3	Mentok	9.227	270.152	271.711	215.755	81.483
4	Toboali	986	1.153	1.327	9.905	169.320
Jumlah		12.928	405.161	416.280	792.018	540.786

Sumber : Kabupaten Bangka dan Pangkal Pinang dalam Angka Tahun 2000

Pada penelitian ini tidak melihat transportasi udara, karena transportasi ini kurang berfungsi sebagai moda angkutan antar wilayah di dalam, kedalam maupun keluar Pulau Bangka. Di bidang transportasi darat dan laut hanya diteliti moda angkutan resmi, seperti pelabuhan-pelabuhan yang langsung berada dibawah pengawasan Dinas Perhubungan, Pariwisata, Seni dan Budaya. Angkutan antar pulau dan antar wilayah yang tidak resmi seperti perahu motor dan sped boat serta angkutan darat zona yang tidak resmi hanya sebagai masukan untuk pertimbangan analisis.

Dari tabel diatas terlihat bahwa jumlah kunjungan kapal, naik turunnya penumpang, dan bongkar muatnya barang melalui pelabuhan yang ada di Pulau Bangka pada tahun 2000 yang relatif lebih besar adalah pelabuhan Pangkalan Balam dan Pelabuhan Mentok. Jika membandingkan kedua pelabuhan ini, maka yang dominan untuk bongkar muat barang adalah pelabuhan Pangkalan Balam yang memberikan kontribusi terhadap pelabuhan pada tahun 2000 untuk bongkar sebesar 67,34 % dan untuk muat sebesar 41,01 %. Sedangkan yang paling dominan untuk kunjungan kapal dan turun naiknya penumpang adalah pelabuhan Mentok yang memberikan kontribusi terhadap pelabuhan pada tahun 2000 untuk kunjungan kapal sebesar 71,37 %, turun penumpang sebesar 66,68 %, naik penumpang sebesar 65,57 %. Dalam hal ini jelas bahwa masing-masing pelabuhan telah memiliki fungsi dan pelayanan sendiri sesuai dengan posisi strategisnya secara internal dan eksternal.

Disisi lain bahwa kondisi dan potensi perekonomian di Pulau Bangka masih berbasis kepada sektor pertanian, pertambangan dan industri pengolahan. Dari ketiga sektor ini pula Pulau Bangka merupakan salah satu produsen yang cukup besar untuk memenuhi pasokan perdagangan baik dalam negeri maupun luar negeri (ekspor). Ekspor tersebut dilakukan melalui pelabuhan-pelabuhan yang ada di Pulau Bangka, baik untuk

perdagangan ke dalam negeri maupun keluar negeri. Kegiatan perdagangan tersebut akan terus berkembang dan akan memberikan dampak terhadap peningkatan perdagangan yang akan diekspor (*demand*), sementara fasilitas pelayanan dan jaringan transportasi darat dan laut serta pelabuhan yang akan mendukung perdagangan ekspor tersebut masih tetap (*supply*), sehingga jelas bahwa transportasi darat dan laut perlu untuk mendukung *demand* dan *supply* tersebut.

Dari uraian tersebut diatas, maka dapat disimpulkan permintaan terhadap pelayanan dan jaringan transportasi darat dan laut serta pelabuhan akan terus meningkat seiring dengan perkembangan perekonomian dan penambahan penduduk di Pulau Bangka, sedangkan fasilitas yang mendukung kelancaran pergerakan tersebut cenderung tetap, sehingga akan terjadi ketidak seimbangan antara penyediaan dan permintaan (*supply-demand*) terhadap pelayanan dan jaringan transportasi darat dan laut serta pelabuhan untuk mendukung arus penumpang dan barang, baik yang datang maupun keluar Pulau Bangka. Oleh karena itu perlu adanya studi yang mengindikasikan kebutuhan pelayanan dan jaringan transportasi darat dan laut untuk mendukung kelancaran pergerakan tersebut.

1.2. Rumusan Masalah

Untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, Propinsi Kepulauan Bangka Belitung perlu menggali potensi-potensi yang ada di daerah demi kepentingan pembangunan. Hal ini bisa dicapai apabila sumber daya internal misalnya sumber daya alam, sumber daya manusia bisa dimanfaatkan dengan baik. Terkait dengan hal tersebut salah satu aset potensi yang mungkin untuk dikembangkan dan dioptimalkan adalah prasarana transportasi baik darat maupun laut yang mempunyai titik peralihan di pelabuhan atau pintu gerbang arus penumpang, barang dan jasa yang akan keluar dan masuk Pulau Bangka serta untuk mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah di daerah tersebut.

Pulau Bangka yang geografisnya dikelilingi oleh lautan merupakan daerah kepulauan, karenanya peran transportasi darat dan laut adalah salah satu prioritas pembangunan di Pulau Bangka yang bertujuan untuk memperlancar pertumbuhan ekonomi, mobilitas penumpang, barang dan jasa termasuk informasi baik antar kecamatan maupun antar pulau yang berada disekitarnya.

Disisi lain Pulau Bangka yang mempunyai potensi andalan adalah sektor industri pengolahan (industri tanpa migas) sektor pertambangan (timah, kaolin, pasir kuarsa) dan sektor pertanian (tanaman perkebunan dan perikanan) yang memberikan kontribusi terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Pulau Bangka, tentu mempunyai produsen yang cukup besar untuk memenuhi perdagangan baik dalam negeri maupun luar negeri (ekspor). Kegiatan tersebut diatas akan terus berkembang dan akan memberikan dampak langsung terhadap fasilitas pelayanan transportasi darat dan laut juga tidak terlepas dari pelabuhan sebagai pintu gerbang keluar masuk perdagangan baik dalam negeri maupun luar negeri (ekspor).

Untuk meningkatkan perekonomian di Pulau Bangka dan wilayah sekitarnya, perlu didukung oleh prasarana dan sarana transportasi darat dan laut, sementara ini belum ada dokumen perencanaan yang dapat digambarkan sebagai dasar pembangunan prasarana dan sarana transportasi darat dan laut. Dengan pertimbangan tersebut, maka dibutuhkan penelitian mengenai kebutuhan pengembangan prasarana dan sarana transportasi agar dapat mengantisipasi akan permintaan terhadap jasa transportasi, sehingga diperoleh keseimbangan antara kesediaan (*supply*) dan permintaan (*demand*). Hal ini diperlukan untuk menunjang kelancaran pengembangan sistem transportasi darat dan laut dalam mendukung pengembangan wilayah Pulau Bangka.

Ketidak-seimbangan antara *supply* dan *demand* tersebut akan menyebabkan turunnya tingkat pelayanan transportasi baik darat maupun laut yang melayani pergerakan arus penumpang, barang dan jasa yang masuk ataupun keluar Pulau Bangka. Adapun yang diangkat sebagai rumusan masalah adalah ***Bagaimana sistem transportasi darat dan laut dalam mendukung pengembangan wilayah Pulau Bangka.***

1.3. Tujuan dan Sasaran Studi

1.3.1. Tujuan Studi :

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dikemukakan, maka tujuan dari studi ini adalah untuk menyusun suatu pengembangan sistem transportasi darat dan laut dalam mendukung pengembangan wilayah Pulau Bangka.

1.3.2. Sasaran Studi :

Untuk mencapai tujuan di atas, sasaran dari penelitian ini adalah mengindikasikan kebutuhan pengembangan sistem transportasi darat dan laut agar dapat mendukung pengembangan wilayah di Pulau Bangka. Tujuan studi tersebut dapat dicapai dengan sasaran, sebagai berikut :

- Mengidentifikasi hubungan antara karakteristik wilayah (yang unik) termasuk faktor yang diduga mempengaruhi sistem transportasi darat dan laut.
- Mengidentifikasi hubungan karakteristik tersebut dengan pengembangan wilayah.
- Mengidentifikasi pengembangan sistem transportasi darat dan laut dalam mendukung pengembangan wilayah Pulau Bangka.

1.4. Ruang Lingkup

Ruang lingkup studi ini terdiri atas ruang lingkup substansial dan spasial. Ruang lingkup substansial bertujuan membatasi materi pembahasan yang berkaitan dengan identifikasi wilayah. Sedangkan ruang lingkup spasial berusaha membatasi lingkup wilayah kajian agar didapatkan hasil sesuai dengan tujuan penelitian.

1.4.1. Ruang Lingkup Substansial

Untuk mencapai tujuan studi di atas, ruang lingkup materi yang akan dibahas dalam studi ini adalah sebagai berikut :

- Memberikan penilaian terhadap hubungan antara karakteristik wilayah (yang unik) termasuk faktor yang diduga mempengaruhi sistem transportasi darat dan laut Pulau Bangka.
- Keterkaitan hubungan karakteristik tersebut dengan pengembangan wilayah.
- Pengembangan sistem transportasi darat dan laut dalam mendukung pengembangan wilayah Pulau Bangka.

1.4.2. Ruang Lingkup Spasial

Secara makro studi ini dibatasi pada wilayah administratif Pulau Bangka sebagai wilayah pengaruh yang memiliki kedudukan penting dalam pengembangan ekonomi wilayah, karenanya sebagian besar aliran perekonomian tersebut melalui jaringan transportasi darat dan laut. Untuk menunjang perekonomian tersebut Pulau Bangka mempunyai potensi andalan adalah sektor pertanian, pertambangan dan industri pengolahan yang mempunyai produsen cukup besar untuk memenuhi perdagangan baik dalam negeri maupun luar negeri (ekspor), hal ini tidak terlepas dari sistem transportasi darat dan laut serta pelabuhan sebagai pintu gerbang perdagangan tersebut.

Secara mikro ruang lingkup wilayah studi yang menjadi pembahasan dalam studi ini adalah difokuskan kepada 4 (empat) pelabuhan besar yang mempunyai akses terhadap sistem transportasi darat dan laut Pulau Bangka, pelabuhan-pelabuhan tersebut adalah : Pelabuhan Pangkalan Balam yang terletak di kota Pangkal Pinang, pelabuhan Mentok, pelabuhan Belinyu dan pelabuhan Sadai yang terletak di Kecamatan Toboali.

Untuk memberikan gambaran yang lebih jelas tentang ruang lingkup spasial dari studi ini, dapat dilihat pada gambar 1.3 dibawah ini.

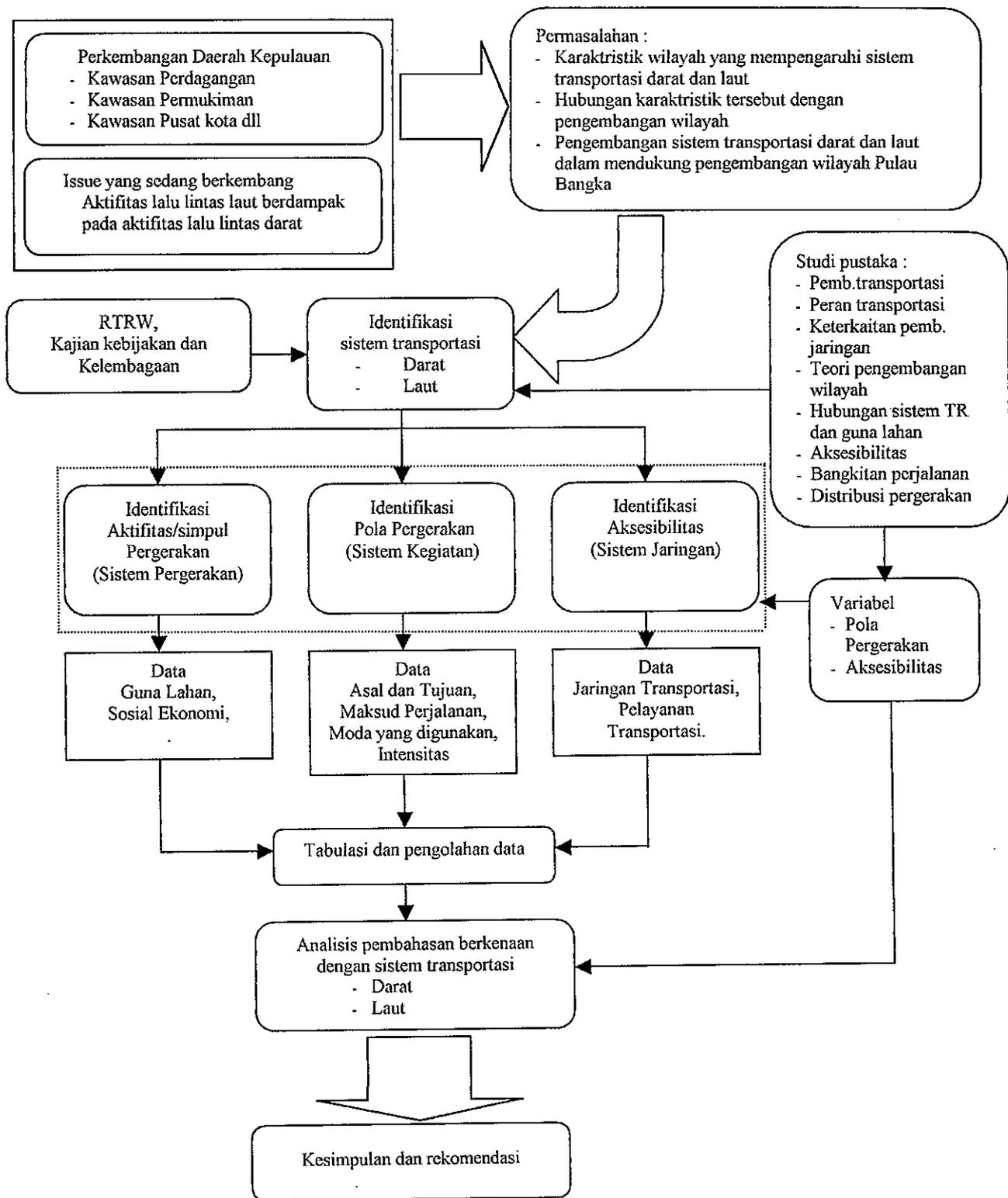
1.5. Kerangka Pemikiran

Studi transportasi darat dan laut Pulau Bangka ini dilatar belakangi oleh Propinsi Kepulauan Bangka Belitung sebagai daerah kepulauan yang terdapat beberapa kawasan yang merupakan sebagian dari wilayah dan berbatasan dengan fungsi tertentu seperti kawasan perdagangan, permukiman, pusat kota dan lain-lain. Hal ini didasari pada kecenderungan permintaan dan ketersediaan jaringan transportasi darat dan laut yang belum terpadu. Permintaan akan angkutan tidak hanya dipandang dari kebutuhan transportasi saja tetapi juga mempertimbangkan berbagai aspek dan sudut pandang yang lebih luas seperti kelembagaan dan kondisi sosial ekonomi masyarakat. Selanjutnya untuk mengantisipasi masalah tersebut perlu pengembangan jaringan pelayanan transportasi darat dan laut yang memadai untuk mawadahi aktifitas masyarakat.

Selanjutnya sesuai dengan sasaran dan tujuan penelitian serta kajian teori maka ditetapkan variabel penelitian. Arikunto (1998 : 97), menyatakan bahwa variabel adalah objek atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian. Guna memudahkan dalam pengumpulan data maka variabel ini dapat dipecah menjadi subvariabel dalam bentuk kategori-kategori data yang harus dikumpulkan oleh peneliti. Penelitian ini mengindikasikan dua variabel yaitu pola pergerakan, dan aksesibilitas. Masing-masing variabel tersebut mempunyai keterkaitan dan mempengaruhi satu sama lainnya dan juga dipengaruhi oleh aktifitas dan kelembagaan. Hasil pengolahan data yang diperoleh dari identifikasi kemudian dianalisis dengan menggunakan teknik analisis statistik dan non ststistik diharapkan dapat memberikan gambaran permintaan dan pelayanan angkutan dalam memenuhi kebutuhan yang ada.

Semua temuan yang diperoleh dalam studi ini akan dituangkan dalam suatu kesimpulan sebagai jawaban studi. Selain itu juga disampaikan rekomendasi yang nantinya

dapat dijadikan bahan masukan dalam perencanaan sistem transportasi yang sesuai dengan perkembangan yang ada. Pada gambar 1.4 ditunjukkan diagram pemikiran dalam penelitian ini.



GAMBAR : 1.4
KERANGKA PEMIKIRAN
PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT DALAM
MENDUKUNG PENGEMBANGAN WILAYAH PULAU BANGKA

1.6. Pendekatan Studi dan Metode Penelitian

1.6.1. Pendekatan Studi

Dalam pelaksanaan studi ini dilakukan dengan metode pendekatan komparasi yang bertujuan untuk menggambarkan keadaan atau fenomena peran transportasi darat dan laut terhadap pengembangan wilayah di Pulau Bangka. Dengan pendekatan ini akan diuraikan secara jelas fenomena yang ditemukan di lapangan melalui penggunaan teknik-teknik analisis terapan yang sesuai dengan ketersediaan data, lingkungan, dan fokus penelitian, yang akan digunakan sebagai dasar penelitian untuk mengidentifikasi kebutuhan transportasi darat dan laut dalam mendukung pengembangan wilayah Pulau Bangka. Langkah-langkah pendekatan yang digunakan dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Kajian awal berkaitan dengan permasalahan transportasi darat dan laut ditinjau dari fungsi dan perannya, dikaitkan dengan pengembangan wilayah untuk mendukung perekonomian Pulau Bangka.
2. Memberikan penilaian terhadap hubungan antara karakteristik wilayah (yang unik) termasuk faktor yang diduga mempengaruhi sistem transportasi darat dan laut Pulau Bangka.
3. Keterkaitan hubungan karakteristik tersebut dengan pengembangan wilayah.
4. Pengembangan transportasi terpadu darat dan laut dalam mendukung pengembangan wilayah Pulau Bangka.
5. Memprediksikan arus penumpang yang akan melewati pelabuhan dan jasa transportasi darat dan laut akan kebutuhan dimasa kini dan masa akan datang.

1.6.2. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan suatu sistem untuk memecahkan suatu persoalan yang terdapat didalam suatu kegiatan penelitian. Secara lebih terinci menurut Nazir (1988 :

51), metode penelitian merupakan suatu kesatuan sistem dalam penelitian yang terdiri dari prosedur dan teknik yang perlu dilakukan dalam suatu penelitian. Prosedur memberikan kepada peneliti urutan-urutan pekerjaan yang harus dilakukan dalam suatu penelitian, sedangkan teknik penelitian memberikan alat-alat ukur apa yang diperlukan dalam melakukan suatu penelitian.

Bertolak dari permasalahan dan tujuan maka metode penelitian yang digunakan adalah metode diskriptif. Menurut Whetney (1960) dalam Nazir (1988 : 63), metode diskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Penelitian diskriptif mempelajari masalah-masalah dalam masyarakat, tata cara yang berlaku dalam masyarakat serta situasi-situasi tertentu, termasuk tentang hubungan, kegiatan-kegiatan, sikap-sikap, pandangan-pandangan, serta proses-proses yang sedang berlangsung dan pengaruh-pengaruh dari suatu fenomena. Dalam metode diskriptif peneliti bisa saja membandingkan fenomena-fenomena tertentu sehingga merupakan studi komparatif.

Pendekatan penelitian yang sesuai dengan tujuan penelitian ini adalah pendekatan survey, yaitu suatu pendekatan penelitian yang pada umumnya digunakan untuk mengumpulkan data yang luas dan banyak. Van Dalen (1873) dalam Arikunto (1998 : 93), mengatakan bahwa pendekatan survei merupakan bagian dari metode penelitian diskriptif yang bertujuan untuk mencari kedudukan (status) fenomena (gejala) dan menentukan kesamaan status dengan cara membandingkan dengan standar yang sudah ditentukan.

1.6.2.1. Kebutuhan Data

Teknik pengumpulan atas data yang dibutuhkan dalam studi ini, adalah sebagai berikut :

a. Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder dimaksudkan adalah data yang bersumber dari tulisan, seperti buku laporan, peraturan-peraturan, dokumen dan sebagainya, yang berkaitan dengan ruang lingkup penelitian ini. Berbagai data tersebut berasal dari BPS, ORGANDA, dan instansi terkait di Kabupaten Bangka seperti Bappeda, Dinas Kimpraswil, dan Dinas Perhubungan Pariwisata Seni dan Budaya.

b. Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara observasi dan wawancara (*interview*).

□ Observasi

Observasi merupakan pengamatan langsung dilapangan, dalam hal ini adalah untuk mengetahui secara jelas mengenai operasi dan pola aktivitas angkutan.

□ Wawancara (*interview*)

Wawancara adalah proses memperoleh keterangan dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan responden dengan menggunakan alat yang dinamakan *interview guide* (panduan wawancara) Nazir (1998 : 234). Wawancara dapat dibedakan atas wawancara terstruktur dan wawancara tidak terstruktur, dimana dalam penelitian ini kedua jenis tersebut digunakan.

Wawancara terstruktur digunakan untuk mengetahui karakteristik dalam melakukan perjalanan dan permintaan akan angkutan. Metode yang digunakan adalah wawancara dengan penumpang yang sedang berada dipelabuhan dengan mengajukan serangkaian pertanyaan berdasarkan panduan wawancara (terlampir). Dengan wawancara ini diharapkan akan didapatkan karakteristik dalam melakukan

perjalanan, moda transportasi yang akan digunakan, maksud perjalanan, tujuan akhir dari perjalanan, asal perjalanan dan informasi sosial ekonomi lainnya.

Wawancara tidak terstruktur, merupakan wawancara dengan berpedoman pada garis besar hal-hal yang ditanyakan, dilakukan untuk memperoleh informasi berkaitan dengan trayek serta rute angkutan antar kota, jenis pelabuhan, arus kapal dan jenisnya yang keluar masuk pelabuhan. Wawancara ditujukan pada pihak Dinas Perhubungan Pariwisata Seni dan Budaya, ORGANDA dan PT. PELINDO. Masing-masing instansi tersebut mempunyai keterkaitan erat dalam pelayanan angkutan, yaitu disatu pihak sebagai pembuat kebijakan dan pihak lain sebagai operator. Adapun rincian kebutuhan data sekunder dan primer selengkapnya sebagai mana tercantum dalam tabel I.2.

TABEL : I.2
KEBUTUHAN DATA PENELITIAN
PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT DALAM
MENDUKUNG PENGEMBANGAN WILAYAH PULAU BANGKA

No	Unsur Yang dilihat	Indikator	Parameter	Sumber data	Teknik analisis
1	Aktifitas/simpul pergerakan	Guna lahan Sosial Ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Untuk Permukiman ▪ Untuk Pemerintah ▪ Untuk Pendidikan ▪ Untuk Perdagangan ▪ Untuk Pelayanan Sosial ▪ Untuk Industri dan Pergudangan ▪ Untuk Prasarana Jalan ▪ Untuk Jalur Hijau dan Lahan Terbuka ▪ Luas Peruntukan ▪ Jumlah Penduduk ▪ Kepadatan enduduk ▪ Umur ▪ Pendapatan ▪ Kepemilikan Kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Data Sekunder <ul style="list-style-type: none"> - Bappeda - BPS ➤ Data Sekunder <ul style="list-style-type: none"> - BPS ➤ Data Primer <ul style="list-style-type: none"> - Wawancara 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Statistik Deskriptif ▪ Statistik Eskriptif ▪ Statistik Asosiatif

2	Aksesibilitas	Sistem Jaringan Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jarak Antar Rute ▪ Koridor Jaringan 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Observasi ➤ Data Sekunder <ul style="list-style-type: none"> - Dishub - ORGANDA 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Statistik Deskriptif
		Sistem Pelayanan Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Waktu Tunggu Rata-rata di Pelabuhan ▪ Frekuensi Pelayanan ▪ Faktor Isi ▪ Jumlah Armada ▪ Trip dan Rit ▪ Waktu Singgah ▪ Waktu tempuh 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Data Primer Wawancara ➤ Observasi ➤ Data Sekunder <ul style="list-style-type: none"> - Dishub - ORGANDA ➤ Data Primer Wawancara 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Statistik Asosiatif ▪ Statistik Deskriptif ▪ Statistik Asosiatif
3	Sistem Kelembagaan	Kelembagaan Institusi dan Kebijakan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sistem Kelembagaan ▪ Sistem Pengaturan ▪ Operasional dan Pengelolaan 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Observasi ➤ Data Sekunder <ul style="list-style-type: none"> - Dishub - Pelindo - ORGANDA ➤ Data Primer Wawancara 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Statistik Deskriptif ▪ Statistik Asosiatif
4	Pola Pergerakan	Asal, Tujuan Perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Asal Perjalanan ▪ Tujuan Perjalanan 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Data Primer Wawancara 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Statistik Asosiatif
		Maksud Perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Untuk Bekerja ▪ Untuk Pendidikan ▪ Untuk Berbelanja ▪ Untuk Kegiatan Sosial ▪ Untuk Rekreasi ▪ Untuk Bisnis ▪ Untuk Pulang ke Rumah 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Data Primer Wawancara 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Statistik Asosiatif
		Moda Angkutan yang Digunakan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Armada Angkutan ▪ Jenis Pelabuhan ▪ Kondisi Fisik Pelabuhan ▪ Rute Antar Pulau ▪ Arus Kapal ▪ Jumlah Penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Observasi ➤ Data Sekunder <ul style="list-style-type: none"> - Dishub - ORGANDA ➤ Data Primer Wawancara 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Statistik Deskriptif ▪ Statistik Asosiatif
		Intensitas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Struktur Trayek ▪ Aktifitas Operasional ▪ Lintasan Rute Pelayanan 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Observasi ➤ Data Sekunder <ul style="list-style-type: none"> - Dishub - ORGANDA ➤ Data Primer Wawancara 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Statistik Deskriptif ▪ Statistik Asosiatif

1.6.2.2. Teknik Sampling

Sesuai dengan tujuan dan sasaran studi, data yang dibutuhkan dalam penelitian ini maka populasi penelitian penumpang yang akan datang dan pergi di pelabuhan Kabupaten Bangka. Atas dasar ini maka setiap penumpang mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi responden dalam penelitian.

Data dikumpulkan dari sampel atas populasi untuk mewakili seluruh populasi. Hal ini sesuai dengan yang dikemukakan oleh Singarimbun (1989 : 3), yaitu penelitian sampel adalah penelitian yang datanya dikumpulkan dari sampel atas populasi yang pada umumnya dikatakan sebagai penelitian *survey*.

Cara pengambilan sampel dilakukan secara Insidental sampling. Dengan cara pengambilan sampel seperti ini, menurut Arikunto (1998 : 120). Peneliti mencampur subyek-subyek dalam populasi, sehingga semua subyek didalam populasi dianggap sama. Dengan demikian maka peneliti memberi hak yang sama kepada setiap subyek untuk memperoleh kesempatan (*chance*) dipilih menjadi sampel.

Penentuan jumlah sampel, menurut Arikunto (1998 : 119), dapat ditentukan dengan pertimbangan :

- a. kemampuan peneliti dilihat dari waktu, tenaga dan dana;
- b. sempit luasnya wilayah pengamatan dari setiap subyek, karena hal ini menyangkut banyak sedikitnya data yang hendak diperoleh ; dan
- c. besar kecilnya resiko yang ditanggung oleh peneliti.

Menurut Nazir (1988 : 344) salah satu cara untuk memperoleh jumlah sampel adalah dengan mempergunakan rumus, yaitu :

$$N = \frac{N.p (1 - p)}{(N - 1) D + p (1 - p)}$$

$$D = \frac{B^2}{4}$$

Keterangan :

n = ukuran sampel

N = populasi

P = proporsi populasi

B = *Bound of error* dalam pengambilan sampel

Telah dikemukakan sebelumnya bahwa sampel penelitian adalah populasi penumpang dari 4 (empat) pelabuhan yang berada di Pulau Bangka dengan jumlah turun dan naik penumpang dalam satu hari (N) adalah 1.157 penumpang. Dengan proporsi penelitian (p) diperkirakan 0,5 dan *Bound of error* (B) ditetapkan 0,1 maka berdasarkan rumus diatas dapat ditentukan jumlah sampel, yaitu :

$$D = \frac{(0,1)^2}{4}$$

$$D = 0,0025$$

$$n = \frac{1.157 \times 0,5 (1-0,5)}{(1.157-1) \times 0,0025 + (1-0,5)}$$

$$n = 92,12$$

$$n = 93$$

Jumlah sampel (n) dalam pelaksanaan ditambah 10 % sehingga jumlah sampel menjadi 103 penumpang. Dari seluruh sampel 103 tersebut, untuk pelabuhan Belinyu sebanyak 12 penumpang (12 % dari seluruh sampel), pelabuhan Pangkalan Balam sebanyak 23 penumpang (22 % dari seluruh sampel), pelabuhan Mentok sebanyak 67

penumpang (65 % dari seluruh sampel), dan pelabuhan Toboali sebanyak 1 penumpang (0,1 % dari seluruh sampel).

1.6.2.3. Metode dan Alat Analisis

Dalam upaya memperkaya data dan lebih memahami fenomena sosial yang diteliti, terdapat usaha untuk mengkombinasikan pendekatan kuantitatif dan kualitatif dalam suatu penelitian menurut Singarimbun (1989 : 9). Dengan demikian metode analisis yang digunakan dalam penelitian tersebut juga merupakan gabungan atau perpaduan antara pendekatan kuantitatif dan kualitatif.

Muhadjir (1996 : 13), mengemukakan bahwa statistik umumnya dapat dimanfaatkan dalam kedua macam penelitian, yaitu kualitatif dan kuantitatif, terutama penelitian yang dilakukan berdasarkan pemikiran positipisme. Positifisme berpendapat bahwa ilmu yang valid adalah ilmu yang dibangun berdasarkan data empiris.

Memperhatikan pendapat-pendapat tersebut, metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode gabungan antara kualitatif dan kuantitatif. Teknik kuantitatif dipergunakan untuk mengukur data berupa angka atau bentuk kualitatif yang di-angka-kan berkenaan dengan karakteristik perjalanan dan permintaan akan angkutan. Sedang teknik kualitatif dipergunakan untuk memberi penjelasan verbal terhadap informasi, gambar, skema dan lain-lain berkenaan dengan jaringan angkutan dan jaringan jalan secara lebih mendalam.

Data yang dihasilkan kemudian diolah melalui proses *editing*, *coding* dan *tabulating* menurut Marzuki (1977 : 81). Proses *editing* adalah pekerjaan mengoreksi atau melakukan pengecekan terhadap data yang telah dikumpulkan. *Coding* merupakan kegiatan pemberian tanda, simbol, kode bagi tiap-tiap data sesuai dengan pengelompokannya dan sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya.

Sedangkan *tabulating* merupakan proses selanjutnya setelah *coding*, yaitu mengelompokkan data dengan cara yang teliti dan teratur, kemudian dihitung, dan dijumlahkan berapa banyak peristiwa, gejala, item dan lain-lain yang termasuk dalam suatu kategori.

Proses selanjutnya adalah analisis data melalui alat analisis yang sesuai dengan metode penelitian yang ditetapkan. Alat analisis yang digunakan, menurut Marzuki (1977 : 87), dapat digolongkan menjadi dua bagian, yaitu analisis non statistik dan analisis statistik.

Analisis non statistik digunakan untuk menginterpretasikan dan menjelaskan data dan informasi berkenaan dengan jaringan angkutan dan jaringan jalan yang cenderung bersifat kualitatif, meskipun dalam tampilannya masih menggunakan alat bantu angka, seperti tabel, grafik, prosentase, termasuk mendiskripsikan secara verbal gejala-gejala yang ditangkap dari hasil penelitian. Analisis ini dilakukan pada pola jaringan dan cakupan wilayah pelayanan angkutan serta pola jaringan jalan.

Analisis statistik adalah analisis yang menggunakan teknik statistik atau dasar-dasar statistik. Dalam penelitian ini analisis statistik dilakukan berkenaan dengan potensi pergerakan dan karakteristik permintaan angkutan. Alat analisis statistik yang dipergunakan untuk menjelaskan data yang diperoleh dari hasil penelitian adalah Statistik Deskriptif yang terdiri dari : distribusi frekuensi, mean, median, moda, tabel, diagram, grafik, trend, dan lain-lain, yang dipergunakan untuk mendiskripsikan hasil-hasil penelitian secara sederhana, seperti pola pergerakan, asal tujuan, maksud melakukan perjalanan, dan keadaan sosial ekonomi lainnya.

1.7. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dari kegiatan studi ini dibagi dalam 5 (lima) bab yang akan menguraikan :

Bab I Pendahuluan, yang berisikan tentang latar belakang perlunya dilakukan penelitian ini, permasalahan dan rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup substansional dan spasial serta memberikan landasan pemikiran nantinya.

Bab II Tinjauan Pustaka Tentang Sistem Transportasi Darat dan Laut Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Pulau Bangka, yang akan menjelaskan tentang landasan teori-teori yang terkait dengan konsep pembahasan untuk mengkaji materi yang meliputi : Teori pembangunan transportasi, Peranan transportasi, karakteristik pembangunan jaringan, pembangunan wilayah, hubungan antar sistem transportasi dan guna lahan, aksesibilitas, bangkitan perjalanan, distribusi perjalanan, pemilihan moda serta penentuan lalu lintas.

Bab III Gambaran Umum Wilayah dan Perkembangan Sistem Transportasi Darat dan Laut Pulau Bangka, yang akan menjelaskan tentang kebijakan Nasional, Propinsi dan Kabupaten/kota serta menggambarkan kondisi pulau Bangka : karakteristik eksternal dan internal seperti pulau Bangka sebagai kawasan andalan, konsep gugus pulau, letak geografis, karakteristik fisik, sumber daya alam, karakteristik sarana dan prasarana darat-laut, penyebaran dan kepadatan penduduk, mata pencaharian dan mobilitas penduduk.

Bab IV Analisis Sistem Transportasi Darat dan Laut Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Pulau Bangka, yang akan menjelaskan analisis sistem transportasi darat dan laut yang sedang berkembang, yang direncanakan pemerintah dan perkembangan *trip production* dan *trip attraction*.

Bab V Kesimpulan dan Rekomendasi, yang akan menjelaskan dari analisis yang didapat dari bab sebelumnya dan akan memberikan rekomendasi kepada pemerintah untuk pengembangan Pulau Bangka.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA TENTANG TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT DALAM MENDUKUNG PENGEMBANGAN WILAYAH

2.1. Transportasi Darat dan Laut

2.1.1. Pembangunan Transportasi

Menurut Moore (1979 : 241), Pembangunan adalah suatu transportasi dari masyarakat tradisionil kemasyarakat modern. Konsep pembangunan pada dasarnya adalah usaha meningkatkan kesejahteraan kehidupan kearah yang lebih baik dari sebelumnya. Sebagai mana dikatakan Sudrajat (1978 : 116), jika memperhatikan kecendrungan perkembangan perluasan pembangunan wilayah pusat akan terus berkembang baik secara struktur, geografis, maupun fungsi-fungsi ekonomi, sosial budaya begitu juga pertahanan keamanan.

Sementara itu pembangunan daerah dapat diklasifikasikan menjadi 3(tiga) yaitu ; 1). Daerah terbelakang; 2). Daerah kegiatan menurun; 3). Daerah pusat. Daerah terbelakang merupakan daerah-daerah dengan kapasitas maupun sumber produksi yang belum atau kurang dikembangkan. Sumber alam banyak yang belum dimanfaatkan di daerah dan pada umumnya ditandai oleh tarap hidup yang rendah. Pernyataan Sudrajat tersebut diatas, sejalan dengan kondisi Pulau Bangka.

Berlawanan dengan yang dikatakan Daldjoeni (1997 : 64), bahwa daerah yang mengalami kemunduran adalah daerah yang pernah mencapai kemajuan, tetapi karena sesuatu hal mengalami kemunduran yang mencolok. Daerah padat merupakan daerah yang ekonominya telah mencapai skala yang mulai membawa berbagai perubahan (disekonomis), sosial maupun ekonomi. Pernyataan Daldjoeni tersebut bertentangan

dengan kondisi penduduk yang sebenarnya di Pulau Bangka, sebab penduduk asli Pulau Bangka berlatar belakang suku pendatang jadi belum pernah maju atau modern.

2.1.2. Peranan Transportasi

Menurut Morlok (1978 : 72), Pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat adalah suatu bagian integrasi dari fungsi menunjukkan lokasi dari aktivitas produksi, hiburan, barang-barang yang tersedia untuk konsumsi. Seperti yang dinyatakan oleh Warpani (1990 : 21), bahwa pengangkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak dapat disebarkan tempat. Selain itu sumber yang berupa bahan baku tersebut harus melalui tahapan produksi yang lokasinya juga tidak selalu dilokasi manusia sebagai konsumen. Kesenjangan jarak antar lokasi sumber, lokasi produksi dan lokasi konsumen itulah yang melahirkan pengangkutan.

Didalam pengangkutan tersebut terdapat 5 (lima) unsur pokok yaitu : a). Manusia, b). Barang yang dibutuhkan, c). Kendaraan sebagai barang angkut, d). Jalan sebagai prasarana angkutan, e). Organisasi yaitu pengelola angkutan.

Menurut Poernomosidhi dan Rivai (1993 : 261), pembangunan ekonomi suatu wilayah sangat tergantung pada pengadaan prasarana dan sarana transportasi khususnya dalam menghubungkan desa sebagai kantong-kantong produksi dengan kota sebagai pusat pengembangan wilayah, dan salah satu aspek yang mendukung pengembangan sistem transportasi adalah pengembangan prasaran jalan raya.

2.1.3. Keterkaitan Pembangunan Jaringan

Pembangunan menginginkan kesejahteraan masyarakat meningkat dan untuk berintegrasi diperlukan transportasi. Menurut Daldjoeni (1997 : 183), transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan pembangunan ekonomi.

Dikatakan juga bahwa fungsi angkutan laut adalah pengoprasian pelayanan dalam dan luar negeri dengan menaikkan kualitas jasa-jasa angkutan. Sebagai sarana utama adalah pemerataan ekonomi dalam pembangunan. Pernyataan tersebut ditegaskan lagi oleh Nasution (1996 : 73), bahwa transportasi dikatakan sebagai *devided demand*, karena keperluan jasa transportasi akan berkurang jika terjadi kelesuan ekonomi. Pengembangan angkutan penyeberangan (ferry) ditujukan untuk : a). Membentuk struktur jaringan jalan yang utuh pada suatu gugus pulau, b). Menghubungkan daerah produksi dengan pusat pengumpulan dan pemasaran, c). Memberikan akses bagi pemerintah dan masyarakat untuk melaksanakan fungsi-fungsi sosial, administrasi, pertahanan dan keamanan.

Peranan angkutan laut sangat penting karena merupakan wilayah kepulauan sehingga akan membuka sumber-sumber kehidupan rakyat yang lebih luas dan lebih merata seluruh wilayah. Dikatakan oleh Noroyono (1992 :184), bahwa transportasi mempunyai peranan penting dalam pembangunan. Namun fasilitas-fasilitas mungkin dibangun sebelum adanya permintaan dengan harapan, bahwa *supply* pelayanan akan menciptakan *demand* meskipun kondisi-kondisi bagi *supply* tidak selalu cocok. Pernyataan tersebut sesuai dengan kondisi yang sedang berjalan dikawasan pulau Bangka dan sekitarnya. Hal ini disebabkan karena masyarakat masih membutuhkan subsidi pemerintah untuk membangun sarana dan prasaranan. Dalam hal ini fasilitas angkutan berupa sarana (moda transportasi) dan prasarana transportasi (seperti jaringan jalan, terminal, pelabuhan maupun bandara) sebagai objek (komponen) sistem (Djunaedi, 1997 : 129). Sistem transportasi harus memberikan keuntungan maksimum kepada masyarakat dengan meminimalkan penggunaan waktu dan biaya (Warpani, 1990 : 21).

2.1.4. Kesimpulan Transportasi darat dan Laut

Konsep pembangunan pada dasarnya adalah usaha meningkatkan kesejahteraan kehidupan kearah yang lebih baik dari sebelumnya. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat adalah suatu bagian integrasi dari fungsi menunjukkan lokasi dari aktivitas produksi, hiburan, barang-barang yang tersedia untuk konsumsi. Transportasi diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak dapat disebarkan tempat. Selain itu sumber yang berupa bahan baku tersebut harus melalui tahapan produksi yang lokasinya juga tidak selalu dilokasi manusia sebagai konsumen. Kesenjangan jarak antar lokasi sumber, lokasi produksi dan lokasi konsumen itulah yang melahirkan transportasi.

Pembangunan ekonomi suatu wilayah sangat tergantung pada pengadaan prasarana dan sarana transportasi khususnya dalam menghubungkan desa sebagai kantong-kantong produksi dengan kota sebagai pusat pengembangan wilayah, dan salah satu aspek yang mendukung pengembangan wilayah adalah pengembangan sistem transportasi.

Peranan angkutan laut sangat penting karena merupakan wilayah kepulauan sehingga akan membuka sumber-sumber kehidupan rakyat yang lebih luas dan lebih merata seluruh wilayah. Namun fasilitas-fasilitas mungkin dibangun sebelum adanya permintaan dengan harapan, bahwa *supply* pelayanan akan menciptakan *demand* meskipun kondisi-kondisi bagi *supply* tidak selalu cocok. Kondisi ini sesuai dengan kondisi yang sedang berjalan dikawasan Pulau Bangka dan sekitarnya. Hal ini disebabkan karena masyarakat masih membutuhkan sarana dan prasarana transportasi dalam mendukung pengembangan wilayah Pulau Bangka.

2.1.5. Aksesibilitas

Pengertian aksesibilitas (daya hubung), merupakan ukuran yang menunjukkan kemampuan suatu tempat untuk melakukan hubungan dengan tempat lain Blunden, (1971),

dalam Warpani (1990 : 104). Semakin tinggi intensitas suatu tata guna lahan semakin tinggi daya hubungannya. Menganalogikan daya hubung suatu guna lahan sebagai kemampuan perangkutan, dapat ditunjukkan dengan jarak, waktu tempuh, atau biaya antara tempat asal dan tujuan (Warpani, 1990 : 105).

Semua aktivitas diasumsikan berlokasi pada pusat zona (pelabuhan). Aksesibilitas untuk masing-masing zona adalah ukuran intensitas lokasi guna lahan secara umum terhadap suatu zona dan diukur kemudahan (kesukaran interaksi antar zona melalui sistem transportasi).

Klasifikasi tingkat aksesibilitas (daya dukung) suatu zona atau guna lahan disederhanakan seperti tabel dibawah ini.

TABEL : II.1.
KLASIFIKASI TINGKAT AKSESIBILITAS

Jarak	Jauh	Akses Rendah	Akses Menengah
	Dekat	Akses Menengah	Akses Tinggi
Kondisi Prasarana		Sangat Jelek	Sangat Baik

Sumber : Black (1981), dalam Tamin (2000).

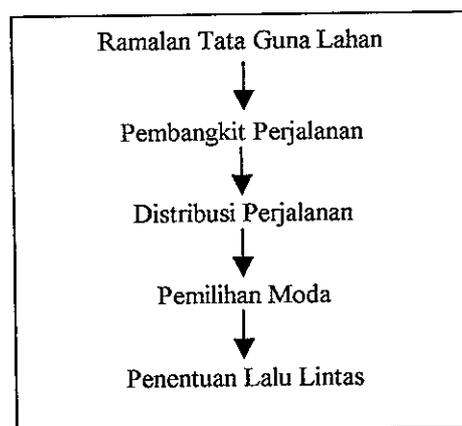
Pada dasarnya, setiap zona mempunyai aksesibilitas yang berbeda, aksesibilitas akan berubah (bertambah) oleh karena tambahan sarana baru pada jaringan lalu lintas dan karena perkembangan teknologi pada jaringan lalu lintas yang ada.

2.1.6. Pembangkit Perjalanan

Bangkitan perjalanan adalah tahapan permodelan yang memperkirakan jumlah perjalanan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah perjalanan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona (Tamin, 2000 : 40). Jumlah perjalanan

tergantung pada kegiatan kota, sedang penyebab perjalanan adalah adanya keinginan manusia untuk memenuhi kebutuhannya yang tidak diperoleh ditempat asalnya. Bangkitan perjalanan bervariasi untuk setiap tipe tata guna lahan. Semakin tinggi tingkat penggunaan lahan akan semakin tinggi perjalanan yang dihasilkan.

Menurut Morlok (1978 : 463), terdapat **lima langkah** yang dapat ditempuh dalam meramalkan perjalanan diperkotaan. **Pertama** adalah meramalkan pola penggunaan lahan untuk tahun mendatang, pola penggunaan lahan ini akan memperlihatkan pengaturan-pengaturan dalam kegiatan manusia yang diterangkan melalui jumlah setiap kegiatan pada area-area yang lebih kecil yang disebut zona. Pengukuran kegiatan di zona antara lain meliputi jumlah orang yang tinggal, jumlah pekerja, jumlah dan ukuran pusat-pusat perbelanjaan dan sebagainya. Dengan dasar ini asal dan tujuan perjalanan di dalam setiap zona akan dapat diperkirakan, langkah ini merupakan langkah **kedua** yang disebut analisa pembangkit perjalanan (*trip generation*).



Sumber : Morlok (1978)

GAMBAR 2.1.
PROSES PERAMALAN PERJALANAN DIPERKOTAAN

Kemudian untuk langkah **ketiga**, asal dari tiap perjalanan dihubungkan dengan beberapa tujuan yang memungkinkan, menghasilkan distribusi perjalanan yang berbeda-beda, yang disebut distribusi perjalanan (*trip distribution*). Langkah **keempat**, apabila distribusi perjalanan telah diketahui, maka berbagai moda alternatif dapat diperbandingkan untuk menentukan moda mana yang dipakai ((fase pemilihan moda). Langkah terakhir atau **kelima** adalah pemilihan rute tertentu yang akan dipergunakan, dan disebut dengan penugasan lalu lintas (*traffic assingment*). Proses peramalan perjalanan diperkotaan ini seperti terlihat pada gambar 2.1.

2.1.7. Distribusi Perjalanan

Besaran perjalanan bergantung pada kegiatan kota, sedang penyebab perjalanan adalah adanya keinginan manusia untuk memenuhi kebutuhannya yang tidak diperoleh di tempat asalnya. Bangkitan dan tarikan perjalanan bervariasi untuk setiap tipe tata guna lahan. Semakin tinggi tingkat penggunaan lahan akan semakin tinggi pergerakan yang dihasilkan (Tamin, 2000 : 40).

Sebaran pergerakan ini menunjukkan ke mana dan dari mana arus lalu lintas bergerak dalam suatu wilayah. Pola sebaran arus lalu lintas antara zona asal ke zona tujuan adalah hasil dari dua hal yang terjadi secara bersamaan, yaitu lokasi dan intensitas tata guna lahan yang akan menghasilkan arus lalu lintas dan pemisah ruang, serta interaksi antara dua buah tata guna lahan yang akan mengkasikan pergerakan manusia dan/atau barang (Tamin, 2000 : 41).

Semakin tinggi intensitas suatu tata guna lahan, akan semakin tinggi pula tingkat kemampuannya dalam menarik lalu lintas, namun apabila jarak yang harus ditempuh semakin besar maka daya tarik suatu tata guna lahan akan berkurang. Sistem transportasi

hanya dapat mengurangi hambatan pergerakan dalam ruang, tetapi tidak dapat mengurangi jarak. Oleh karena itu, jumlah pergerakan lalu lintas antara dua buah tata guna lahan bergantung dari intensitas kedua tata guna lahan dan pemisahan ruang (jarak, waktu, dan biaya) antara kedua zonanya. Sehingga arus lalu lintas antara dua buah tata guna lahan mempunyai korelasi positif dengan intensitas guna lahan dan korelasi negatif dengan jarak (Tamin, 2000 : 42).

2.1.8. Pemilihan Moda

Jika interaksi terjadi antara dua tata guna lahan di suatu kota, seseorang akan memutuskan bagaimana interaksi tersebut harus dilakukan. Dalam kebanyakan kasus, pilihan pertama adalah dengan menggunakan telpon atau pos karena hal ini akan dapat menghindari terjadinya perjalanan. Akan tetapi, sering interaksi mengharuskan terjadinya perjalanan. Dalam kasus ini keputusan harus ditentukan dalam hal pemilihan moda. Secara sederhana moda berkaitan dengan jenis transportasi yang digunakan. Pilihan pertama biasanya berjalan kaki atau menggunakan kendaraan. Jika menggunakan kendaraan, pilihan adalah kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor, mobil) atau angkutan umum (bis, becak dan lain-lain).

Orang yang hanya mempunyai satu pilihan moda saja disebut dengan *captive* terhadap moda tersebut. Jika terdapat lebih dari satu moda, moda yang dipilih biasanya yang mempunyai rute terpendek, tercepat atau termurah, atau kombinasi dari ketiganya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah ketidaknyamanan dan keselamatan. Hal seperti ini harus dipertimbangkan dalam pemilihan moda (Tamin, 2000 : 44).

2.1.9. Pemilihan Lalu Lintas

Semua yang telah diterangkan dalam pemilihan moda juga dapat digunakan untuk pemilihan rute. Untuk angkutan umum, rute ditentukan berdasarkan moda transportasi (bus dan kereta api mempunyai rute yang tetap). Dalam kasus ini, pemilihan moda dan rute dilakukan bersama-sama. Untuk kendaraan pribadi, diasumsikan orang akan memilih moda transportasinya dulu baru rutenya.

Seperti pemilihan moda, pemilihan rute tergantung pada alternatif terpendek, tercepat dan termurah, dan juga diasumsikan bahwa pemakai jalan mempunyai informasi yang cukup (misalnya tentang kemacetan jalan) sehingga mereka dapat menentukan rute yang baik (Tamin, 2000 : 45).

2.2. Pengembangan Wilayah

2.2.1. Teori Umum Pengembangan Wilayah

Dalam mengembangkan konsep pertumbuhan berdasarkan fakta yang mendasar dari perkembangan ruang atau proses pertumbuhan dan perkembangannya suatu pusat pertumbuhan, pertumbuhan tidak terjadi disembarang tempat dan juga tidak terjadi serentak, tetapi pertumbuhan itu terjadi pada pusat-pusat perkembangan atau kutub-kutub berkembang dengan intensitas yang berubah-ubah. Pertumbuhan itu menyebar kesepanjang saluran yang beraneka ragam serta efeknya juga beraneka ragam terhadap keseluruhan perekonomian, Perroux, (1967), dalam Glasson (1977 : 154).

Seperti yang dikatakan oleh Rondenelli (1985 : 176), bahwa dengan sentralisasi saja tidak akan memecahkan ketimpangan kesejahteraan antar wilayah, namun dengan adanya peran bebas dengan sendirinya akan tercipta *trickle down effect* dan merangsang pertumbuhan seluruh wilayah.

Semakin kuat ekonomi disuatu kutub semakin cepat perkembangan sosial ekonominya dan tinggi tingkat pertumbuhannya. Kaitannya dengan lokasi penelitian yang secara geografis wilayah laut pulau merupakan suatu kesatuan. Pusat-pusat kutub tersebut ada disekeliling pulau Bangka, seperti Palembang di Sumatra Selatan dan Tanjung Pandan di pulau Belitung, kondisi tersebut sesuai dengan kedua teori tersebut.

Sisi lain dikatakan juga oleh Rahardjo (1994 : 78), bahwa rencana pembangunan wilayah akan lebih berhasil jika rencana tersebut diarahkan untuk memperkuat ciri-ciri titik pertumbuhan alami yang terdapat dimasing-masing wilayah. Tujuannya agar pengembangan pertumbuhan perkotaan dengan pengembangan desa melalui investasi sumber daya manusia, model dan infrastruktur yang seimbang. Pernyataan tersebut diatas sangatlah tepat bila dilihat dari pertumbuhan wilayah didalam Pulau Bangka yang selama ini tidak semata tergantung kepada biasan kutub pertumbuhan yang sudah terjadi tetapi juga karena akibat dari pengembangan infrastruktur transportasi yang bergerak menyambung kantong-kantong permukiman disepanjang garis pantai serta adanya simpul peralihan moda.

Berdasarkan berbagai analisa mengenai kutub pertumbuhan dan pusat pertumbuhan, oleh Glasson (1977 : 154), dikatakan bahwa konsep ekonomi dasar dan perkembangan geografisnya dapat diidentifikasi sebagai berikut :

- a. Konsep "*Leading Industries*" (*Industrie Matrice*), perusahaan-perusahaan proporsif mengatakan bahwa pada pusat pertumbuhan terdapat perusahaan-perusahaan proporsif yang besar, termasuk dalam *leading industries* yang mendominasi ekonomi lainnya.

- b. Konsep “Polarisasi”, menyatakan bahwa pertumbuhan yang cepat dari leading industries (*propulsive growth*) mendorong polarisasi dari ekonomi lainnya kedalam kutub pertumbuhan.
- c. Konsep “*Spread Effect*”, menyatakan bahwa pada waktu kualitas proporsif dinamis dari kutub pertumbuhan akan memancar keluar dan memasuki ruang sekitarnya. Tepatlah juga yang dikatakan oleh teori Glasson diatas, bahwa dengan mempelajari bahwa industri di pulau Bangka yang juga disimpulkan sebagai kutub pertumbuhan dapat memancing ekonomi sekitarnya.

2.2.2. Hubungan Antar Sistem Transportasi dan Guna Lahan

Sistem transportasi dan guna lahan adalah sistem yang menggambarkan rangkaian interaksi antara guna lahan dengan sistem transportasi, dan interaksi ini dapat diterangkan atau ditunjukkan oleh 3 (tiga) komponen utama yang berpengaruh, yaitu tata guna lahan (pelabuhan), transportasi (jaringan), dan lalu lintas (moda transportasi). Jenis dan besaran variabel/parameter dari masing-masing komponen yang saling berinteraksi akan menghasilkan arus lalu lintas pada jaringan transportasi yang menghubungkan tata guna lahan.

Tinggi rendahnya arus lalu lintas yang memasuki ataupun yang keluar dari satu guna lahan, merepresentasikan kepentingannya guna lahan tersebut.

Secara umum, lalu lintas adalah variabel tetap yang disebabkan hasil dari interaksi tata guna lahan dan sistem transportasi (Warpani, 1990 : 107).

Kondisi/data geografi daerah studi dikemukakan secara kuantitatif agar dapat dilakukan analisis secara kualitatif. Aktivitas tata guna lahan dalam suatu zona diasumsikan berlokasi pada suatu titik tertentu (pelabuhan), selanjutnya disebut sebagai pusat zona. Jaringan transportasi dijabarkan dalam bentuk “ruas” dan “noda” yang dihubungkan ke pusat zona.

2.3. Sintesa kajian Teori

Konsep pembangunan pada dasarnya adalah usaha meningkatkan kesejahteraan kehidupan kearah yang lebih baik dari sebelumnya. jika memperhatikan kecendrungan perkembangan perluasan pembangunan wilayah pusat akan terus berkembang baik secara struktur, geografis, maupun fungsi-fungsi ekonomi, sosial budaya begitu juga pertahanan keamanan.

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat adalah suatu bagian integrasi dari fungsi menunjukkan lokasi dari aktivitas produksi, hiburan, barang-barang yang tersedia untuk konsumsi. Transportasi diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak dapat disebarkan tempat. Selain itu sumber yang berupa bahan baku tersebut harus melalui tahapan produksi yang lokasinya juga tidak selalu dilokasi manusia sebagai konsumen. Kesenjangan jarak antar lokasi sumber, lokasi produksi dan lokasi konsumen itulah yang melahirkan transportasi.

Dalam mengembangkan konsep pertumbuhan berdasarkan fakta yang mendasar dari perkembangan ruang atau proses pertumbuhan dan perkembangannya suatu pusat pertumbuhan, pertumbuhan tidak terjadi disebarkan tempat dan juga tidak terjadi serentak, tetapi pertumbuhan itu terjadi pada pusat-pusat perkembangan atau kutub-kutub berkembang dengan intensitas yang berubah-ubah. Pertumbuhan itu menyebar kesepanjang saluran yang beraneka ragam serta efeknya juga beraneka ragam terhadap keseluruhan perekonomian.

Sistem transportasi dan guna lahan adalah sistem yang menggambarkan rangkaian interaksi antara guna lahan dengan sistem transportasi, dan interaksi ini dapat diterangkan atau ditunjukkan oleh 3 (tiga) komponen utama yang berpengaruh, yaitu tata guna lahan (pelabuhan), transportasi (jaringan), dan lalu lintas (moda transportasi). Jenis dan besaran

variabel/parameter dari masing-masing komponen yang saling berinteraksi akan menghasilkan arus lalu lintas pada jaringan transportasi yang menghubungkan tata guna lahan.

Transportasi dikatakan sebagai *devided demand*, karena keperluan jasa transportasi akan berkurang jika terjadi kelesuan ekonomi. Pengembangan angkutan penyeberangan (ferry) ditujukan untuk : a) membentuk struktur jaringan jalan yang utuh pada suatu gugus pulau, b) menghubungkan daerah produksi dengan pusat pengumpulan dan pemasaran, c) memberikan akses bagi pemerintah dan masyarakat untuk melaksanakan fungsi-fungsi sosial, administrasi, pertahanan dan keamanan.

Pembangunan ekonomi suatu wilayah sangat tergantung pada pengadaan prasarana dan sarana transportasi khususnya dalam menghubungkan desa sebagai kantong-kantong produksi dengan kota sebagai pusat pengembangan wilayah, dan salah satu aspek yang mendukung pengembangan wilayah adalah pengembangan sistem transportasi.

Peranan angkutan laut sangat penting karena merupakan wilayah kepulauan sehingga akan membuka sumber-sumber kehidupan rakyat yang lebih luas dan lebih merata seluruh wilayah. Namun fasilitas-fasilitas mungkin dibangun sebelum adanya permintaan dengan harapan, bahwa *supply* pelayanan akan menciptakan *demand* meskipun kondisi-kondisi bagi *supply* tidak selalu cocok. Kondisi ini sesuai dengan kondisi yang sedang berjalan dikawasan Pulau Bangka dan sekitarnya. Hal ini disebabkan karena masyarakat masih membutuhkan sarana dan prasarana transportasi dalam mendukung pengembangan wilayah Pulau Bangka.

TABEL : II.2
TABULASI RANGKUMAN KAJIAN TEORI

No	Teori/Pendapat	Pengelompokan Unsur-unsur Teori/Pendapat	Indikator	Parameter	Unsur yang Diperhatikan
1	<p>Aktifitas/Simpul Pergerakan</p> <p>Menurut Moore (1979 : 241), Pembangunan adalah suatu transportasi dari masyarakat tradisional kemasyarakat modern. Konsep pembangunan pada dasarnya adalah usaha meningkatkan kesejahteraan kehidupan kearah yang lebih baik dari sebelumnya. Sebagai mana dikatakan Sudrajat (1978 : 116), jika memperhatikan kecendrungan perkembangan perluasan pembangunan wilayah pusat akan terus berkembang baik secara struktur, geografis, maupun fungsi-fungsi ekonomi, sosial budaya begitu juga pertahanan keamanan.</p> <p>Menurut Morlok (1978 : 72), Pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat adalah suatu bagian integrasi dari fungsi menunjukkan lokasi dari aktivitas produksi, hiburan, barang-barang yang tersedia untuk konsumsi. Seperti yang dinyatakan oleh Warpani (1990 : 21), bahwa pengangkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak dapat disebarkan tempat. Selain itu sumber yang berupa bahan baku tersebut harus melalui tahapan produksi yang lokasinya juga tidak selalu dilokasi manusia sebagai konsumen. Kesenjangan jarak antar lokasi sumber, lokasi produksi dan lokasi konsumen itulah yang melahirkan pengangkutan.</p> <p>Dalam mengembangkan konsep pertumbuhan berdasarkan fakta yang mendasar dari perkembangan ruang atau proses pertumbuhan dan perkembangannya suatu pusat pertumbuhan, pertumbuhan tidak terjadi disembarang tempat dan juga tidak terjadi serentak, tetapi pertumbuhan itu terjadi pada pusat-pusat perkembangan atau kutub-kutub perkembangan dengan intensitas yang berubah-ubah. Pertumbuhan itu menyebar</p>	<p>Setiap guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang dapat membangkitkan atau menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Guna melakukan pergerakan seseorang membutuhkan angkutan umum.</p>	<p>Guna lahan</p> <p>Sosial Ekonomi</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Untuk Permukiman ▪ Untuk Pemerintah dan Bangunan Umum ▪ Untuk Pendidikan ▪ Untuk Perdagangan ▪ Untuk Pelayanan Sosial ▪ Untuk Industri dan Pergudangan ▪ Untuk Prasarana Jalan ▪ Untuk Jalur Hijau dan Lahan Terbuka ▪ Luas Peruntukan ▪ Jumlah Penduduk ▪ Kepadatan Penduduk ▪ Umur ▪ Pendapatan ▪ Kepemilikan kendaraan 	<p>Sebagai indikator dan parameter untuk melihat variabel potensi pergerakan</p>

<p>kesepanjang saluran yang beraneka ragam serta efeknya juga beraneka ragam terhadap keseluruhan perekonomian Perroux (1967), dalam Glasson (1977 : 154)</p> <p>Sistem transportasi dan guna lahan adalah sistem yang menggabungkan rangkaian interaksi antara guna lahan dengan sistem transportasi, dan interaksi ini dapat diterangkan atau ditunjukkan oleh 3 (tiga) komponen utama yang berpengaruh, yaitu tata guna lahan (pelabuhan), transportasi (jaringan), dan lalu lintas (moda transportasi). Jenis dan besaran variabel/parameter dari masing-masing komponen yang saling berinteraksi akan menghasilkan arus lalu lintas pada jaringan transportasi yang menghubungkan tata guna lahan. (Warpani, 1990 : 107).</p>	<p>Agar dapat memberikan akses yang baik terhadap pembangkit pergerakan maka sistem jaringan dan pelayanan angkutan pada suatu wilayah harus mempertimbangkan jarak, waktu dan biaya.</p>	<p>Sistem Jaringan Transportasi</p> <p>Sistem Pelayanan Transportasi</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jarak Antar Rute ▪ Koridor Jaringan ▪ Waktu Tunggu Rata-rata di Pelabuhan ▪ Waktu Tempuh ▪ Kecepatan ▪ Frekuensi Pelayanan ▪ Faktor Isi ▪ Jumlah Armada ▪ Trip dan Rit ▪ Waktu Singgah ▪ Keamanan 	<p>Sebagai indikator dan parameter untuk melihat variabel aksesibilitas</p>
<p>2</p> <p>Aksesibilitas</p> <p>Transportasi dikatakan sebagai <i>devided demand</i>, karena keperluan jasa transportasi akan berkurang jika terjadi kelesuan ekonomi. Pengembangan angkutan penyeberangan (ferry) ditujukan untuk : a). Membentuk struktur jaringan jalan yang utuh pada suatu gugus pulau, b). Menghubungkan daerah produksi dengan pusat pengumpulan dan pemasaran, c). Memberikan akses bagi pemerintah dan masyarakat untuk melaksanakan fungsi-fungsi sosial, administrasi, pertahanan dan keamanan (Nasution, 1996 : 73).</p> <p>Dikatakan oleh Noroyono (1992 : 184), bahwa transportasi mempunyai peranan penting dalam pembangunan. Namun fasilitas-fasilitas mungkin dibangun sebelum adanya permintaan dengan harapan, bahwa <i>supply</i> pelayanan akan menciptakan <i>demand</i> meskipun kondisi-kondisi bagi <i>supply</i> tidak selalu cocok.</p> <p>Sistem transportasi harus memberikan keuntungan maksimum kepada masyarakat dengan meminimalkan penggunaan waktu dan biaya (Warpani, 1990 : 21).</p>				

<p>3</p> <p>Pengertian aksesibilitas (daya hubung), merupakan ukuran yang menunjukkan kemampuan suatu tempat untuk melakukan hubungan dengan tempat lain, Blunden (1971), dalam Warpani (1990 : 104). Semakin tinggi intensitas suatu tata guna lahan semakin tinggi daya hubungannya. Menganalogikan daya hubung suatu guna lahan sebagai kemampuan perangkutan, dapat ditunjukkan dengan jarak, waktu tempuh, atau biaya antara tempat asal dan tujuan (Warpani, 1990 : 105).</p> <p>Pola Pergerakan Menurut Morlok (1978 : 463), terdapat lima langkah yang dapat ditempuh dalam meramalkan perjalanan dipertkotaan. Pertama adalah meramalkan pola penggunaan lahan untuk tahun mendatang, pola penggunaan lahan ini akan memperlihatkan pengaturan-pengaturan dalam kegiatan manusia yang diterangkan melalui jumlah setiap kegiatan pada area-area yang lebih kecil yang disebut zona. Pengukuran kegiatan di zona antara lain meliputi jumlah orang yang tinggal, jumlah pekerja, jumlah dan ukuran pusat-pusat perbelanjaan dan sebagainya. Dengan dasar ini asal dan tujuan perjalanan di dalam setiap zona akan dapat diperkirakan, langkah ini merupakan langkah kedua yang disebut analisa pembangkit perjalanan (<i>trip generation</i>). Kemudian untuk langkah ketiga, asal dari tiap perjalanan dihubungkan dengan beberapa tujuan yang memungkinkan, menghasilkan distribusi perjalanan yang berbeda-beda, yang disebut distribusi perjalanan (<i>trip distribution</i>). Langkah keempat, apabila distribusi perjalanan telah diketahui, maka berbagai moda alternatif dapat diperbandingkan untuk menentukan moda mana yang dipakai (fase pemilihan moda/<i>moda split</i>). Langkah terakhir atau kelima adalah pemilihan rute tertentu yang akan dipergunakan, dan disebut dengan penugasan lalu lintas (<i>traffic assignment</i>).</p>	<p>Moda angkutan umum dan armada angkutan laut sebagai angkutan dalam pelayanannya mempunyai pola dan karakteristik masing-masing.</p>	<p>Asal, Tujuan Perjalanan</p> <p>Maksud Perjalanan</p> <p>Moda Angkutan yang Digunakan</p> <p>Intensitas</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Asal Perjalanan ▪ Tujuan Perjalanan ▪ Untuk Bekerja ▪ Untuk Pendidikan ▪ Untuk Berbelanja ▪ Untuk Kegiatan Sosial ▪ Untuk Rekreasi ▪ Untuk Bisnis ▪ Untuk Pulang ke Rumah ▪ Armada Angkutan ▪ Jenis Pelabuhan ▪ Kond. Fisik Pelabuhan ▪ Rute Antar Pulau ▪ Arus Kapal ▪ Jumlah Penumpang ▪ Jumlah Barang ▪ Kecepatan ▪ Ongkos/tarif ▪ Penggunaan Ruang ▪ Keselamatan/Keamanan ▪ Struktur Trayek ▪ Aktifitas Operasional ▪ Lintasan Rute Pelayanan 	<p>Sebagai indikator dan parameter untuk melihat variabel pola pergerakan</p>
---	--	---	---	---

BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH DAN PERKEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT PULAU BANGKA

3.1. Kebijakan Pengembangan Wilayah Pulau Bangka

Untuk memungkinkan pertumbuhan ekonomi yang cepat dan terarah diperlukan kebijaksanaan pengembangan baik dari tingkat Nasional, Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, Kabupaten Bangka maupun Kota Pangkal Pinang. Pengembangan-pengembangan khususnya dibidang transportasi diharapkan dapat mengatasi tata ruang wilayah laut Pulau Bangka.

3.1.1. Kebijakan Nasional

Sesuai dengan amanat GBHN 1999-2004, arahan kebijakan penyelenggaraan negara dituangkan dalam Program Pembangunan Nasional (Propenas) dengan kekuatan hukum Undang-undang Nomor 25 Tahun 2000 Tentang Program Pembangunan Nasional (Propenas) Tahun 1999-2004. Propenas merupakan rencana pembangunan lima tahunan yang berskala nasional serta merupakan konsensus dan komitmen bersama masyarakat Indonesia mengenai pencapaian visi dan misi bangsa.

Pemerintah daerah dalam penyusunan program pembangunan daerah harus mengacu pada Propenas, meskipun demikian dimungkinkan adanya penekanan yang berbeda-beda dalam penyusunan program-program pembangunan sesuai dengan kebutuhan masing-masing.

Dalam Propenas terdapat sembilan bidang pembangunan yang salah satunya adalah pembangunan daerah, dimana penataan ruang merupakan bagian dari program mempercepat pengembangan wilayah dalam rangka pembangunan daerah, dan sebagaimana diamanatkan UU no 24 tahun 1992 tentang penataan ruang.

Rencana tata ruang wilayah nasional digunakan sebagai arahan untuk pemanfaatan ruang wilayah nasional. Dalam hubungannya dengan transportasi, maka jaringan transportasi darat yang merupakan bagian dari transportasi nasional terdiri dari berbagai moda transportasi yang mempunyai kesamaan dan saling berinteraksi sehingga membentuk suatu jaringan transportasi darat, untuk hubungan antar pulau dikembangkan angkutan Ferry (penghubung). Keterkaitan ini membentuk suatu kesatuan wilayah laut pulau untuk mendorong pertumbuhan pemerataan pembangunan.

Transportasi laut khususnya dikawasan-kawasan yang tidak berhubungan sama sekali, dan untuk menjamin skala ekonomi transportasi laut yang optimal, perlu dikembangkan pola jaringan dan prasarana pelabuhan laut yang berhirarki. Sesuai dengan fungsi dan pelayanan jaringan transportasi laut dalam tata ruang wilayah nasional, pengembangan kapasitas pelayanan pelabuhan untuk kegiatan bongkar muat barang dan penumpang, serta pola utama hubungan antar pulau.

3.1.2. Kebijakan Regional Propinsi Kepulauan Bangka Belitung.

Sesuai dengan kondisi geografis Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, maka konsep pengembangannya didasarkan pada konsep pengembangan laut pulau. Konsep itu berdaya guna dan berhasil guna. Upaya pertumbuhan diarahkan pada pusat-pusat pertumbuhan terutama menuju pintu-pintu keluar (*multi gate system*).

Dalam suatu gugus pulau yang didalamnya terdapat Pulau Bangka ini memiliki 4 (empat) pintu keluar yaitu pelabuhan Belinyu, pelabuhan Pangkalan Balam, pelabuhan Mentok dan pelabuhan Toboali yang diharapkan sebagai pintu keluar akan lebih memacu pertumbuhan ekonomi dikawasan Pulau Bangka.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

RENCANA PENGEMBANGAN JARINGAN
ANGKUTAN PENYEBERANGAN

LEGENDA :

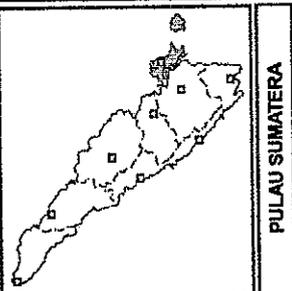
- BATAS PANTAI
- BATAS KECAMATAN
- SUNGAI
- JALAN KOLEKTOR SEKUNDER
- JALAN KOLEKTOR PRIMER
- ALUR TRANSPORTASI LAUT
- IBU KOTA KECAMATAN
- IBU KOTA KABUPATEN
- IBU KOTA PROPINSI
- PELABUHAN LAUT
- PELABUHAN UDARA

SUMBER

HASIL ANALISIS

NO. GAMBAR SKALA UTARA

3.1 1 : 1.500.000



PULAU SUMATERA

PONTIANAK

PULAU BELITUNG

JAKARTA

LAUT NATUNA

SELAT GASPAR

PULAU BANGKA

PULAU SUMATERA

RIAU KEPULAUAN

SELAT BANGKA

PALEMBANG

PROPINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

Sistem prasarana transportasi darat dan penyeberangan yang pada prinsipnya pengembangan sistem transportasi ini tidak hanya sebagai pendukung tetapi strategis terhadap titik-titik pertumbuhan antar pusat-pusat pelayanan dengan wilayah terbelakang. Peranan Pemerintah Propinsi Kepulauan Bangka Belitung untuk membangun infrastruktur perhubungan darat di Pulau Bangka sangatlah penting karena tingkat penanganannya adalah membangun jalan-jalan kolektor menuju pusat pertumbuhan.

Dalam pengembangan angkutan penyeberangan di Propinsi Kepulauan Bangka Belitung Departemen Perhubungan Direktorat jendral Perhubungan Darat tahun 1994, studi pola antar pulau khususnya angkutan penyeberangan di Pulau Bangka mengacu pada 3 kriteria yaitu a) pengembangan angkutan penyeberangan yang ditujukan untuk menunjang pembangunan regional dan sektoral, b) pengembangan potensi, c) pengembangan didasarkan pada kemampuan investasi oleh Pemerintah, sarana dan prasarana angkutan penyeberangan.

3.1.3. Kebijakan Pengembangan Wilayah Kabupaten Bangka

Dalam kebijakan pengembangan wilayah Kabupaten Bangka dibagi dalam 4 (empat) satuan pengembangan wilayah (SWP) yang terbagi sebagai berikut :

□ SWP Sungailiat

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian Utara Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Sungailiat sebagai pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini adalah Kecamatan Belinyu, Riau Silip, Sungailiat, Pemali, Bakam dan desa-desa di Kecamatan sekitar yang berbatasan dengannya.

□ SWP Pangkalan Baru

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian tengah Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Pangkal Pinang sebagai pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini adalah Kecamatan Pangkalan Baru, Puding Besar, Mendo Barat, Sungai Selan dan Simpang Katis.

□ SWP Mentok

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian Barat Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Mentok sebagai pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini adalah Kecamatan Mentok, Simpang Teritip, Jebus, Kelapa dan Tempilang.

□ SWP Toboali

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian Selatan Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Toboali sebagai pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini adalah Kecamatan Toboali, Air Gegas, Payung, Simpang Rimba dan Koba.

Kebijakan pengembangan wilayah ini pada dasarnya untuk mengoptimalkan sumber daya wilayah sesuai dengan daya dukung lingkungannya.

Sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) ketersediaan sarana dan prasarana transportasi sangat diperlukan, hal tersebut karena Kabupaten Bangka memiliki wilayah yang luasnya 11.534,142 km², yang sangat memerlukan infrastuktur transportasi darat.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGSISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

KONSEP PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

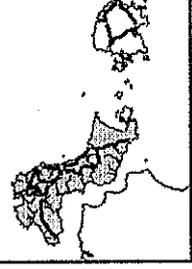
LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS PAKTAI
- BATAS KEKAMATAN
- SUNGAI
- JALAN KOLEKTOR SEKUNDER
- JALAN KOLEKTOR PRIMER
- KOTA PROPINSI
- KOTA HIRARKHI I
- KOTA HIRARKHI II
- KOTA HIRARKHI III
- KOTA HIRARKHI IV
- MENULU GROWTH POLE

SUMBER

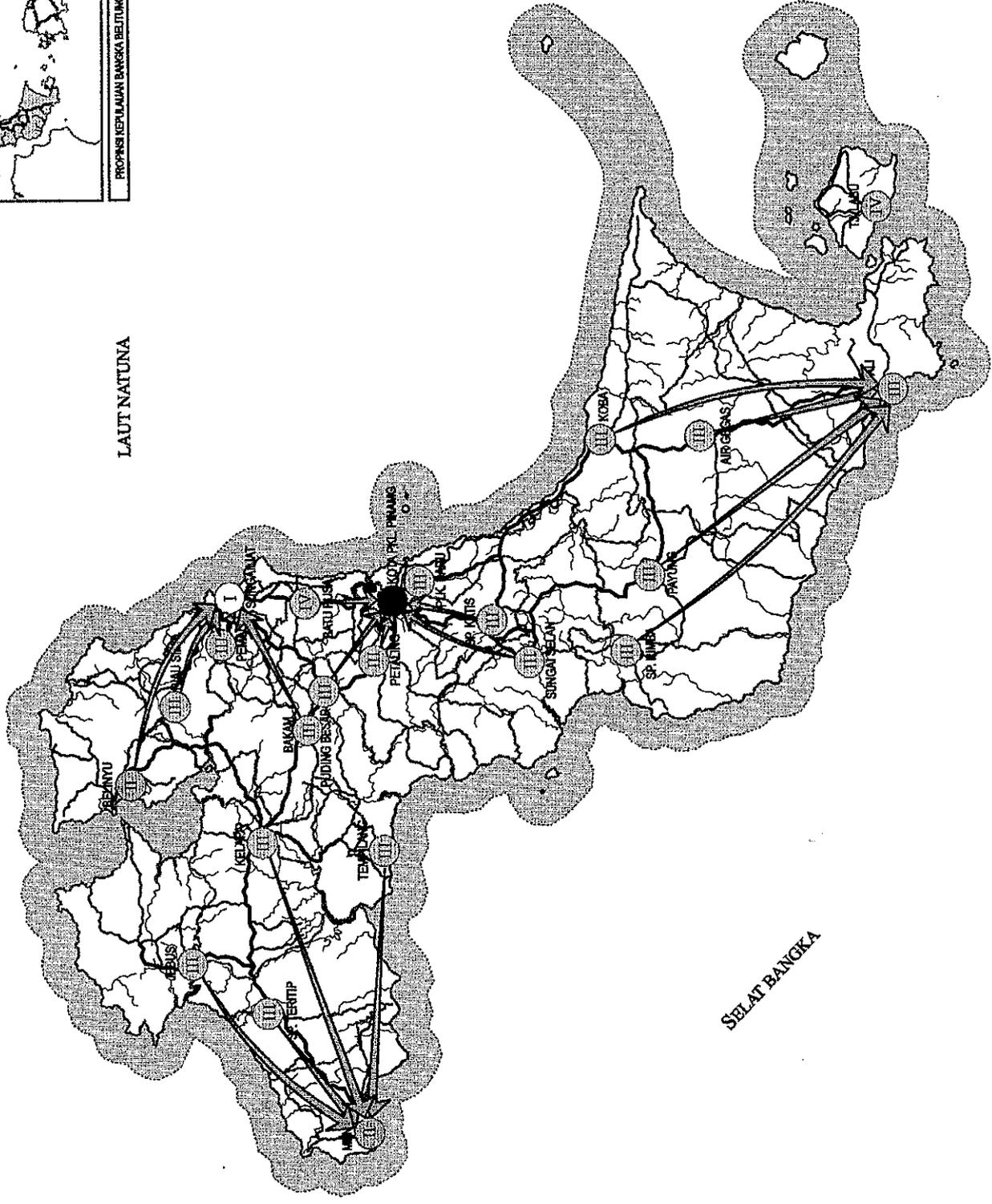
HASIL ANALISIS

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
3.2	1 : 1.000.000	



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA



KABUPATEN BANGKA

Sistem transportasi dibagi menjadi transportasi *inter island* dan *intra island*. Transportasi *inter island* dilayani oleh kapal ferri dan pesawat terbang sedangkan transportasi *intra island* dilayani oleh transportasi darat. Untuk mengakses perpindahan barang dan penumpang secara cepat maka sarana dan prasarana terus dikembangkan. Kebijakan pembangunan jalan diutamakan untuk pengembangan jaringan hubungan antara pusat-pusat wilayah pengembangan di Pulau Bangka.

Kabupaten Bangka pada umumnya memiliki karakteristik fisik wilayah dan alam yang mempengaruhi aktifitas transportasi antar pusat-pusat wilayah yang mempunyai jarak tidak terlalu jauh. Transportasi laut merupakan tulang punggung pelayanan transportasi yang relatif murah dibandingkan dengan transportasi lainnya. Selain itu pula transportasi laut merupakan transportasi antara untuk membentuk simpul-simpul sementara dengan jalan darat ke simpul utama. Juga menghubungkan antara pusat-pusat permukiman dalam suatu pulau dan antar pulau terdekat dengan Pulau Bangka.

Ditinjau dari sistem transportasi, pelabuhan-pelabuhan yang ada di Kabupaten Bangka menunjukkan hirarki sesuai dengan fungsinya. Di Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, pelabuhan Pangkalan Balam merupakan pelabuhan hirarki I, berfungsi sebagai pelabuhan pintu gerbang serta pusat koleksi dan distribusi secara *inter regional* maupun *intra regional*. Hirarki II setelah pelabuhan Pangkalan Balan adalah pelabuhan yang berfungsi sebagai pusat koleksi distribusi barang terhadap wilayah belakangnya (*back work linkage*), atau terkait langsung dengan pelabuhan-pelabuhan diluar. Pelabuhan-pelabuhan tersebut adalah pelabuhan Belinyu dan Mentok. Hirarki III adalah pelabuhan-pelabuhan antara sebagai pusat koleksi dan distribusi dengan lingkup pelayanan yang lebih kecil, pelabuhan tersebut adalah pelabuhan Toboali.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM MENDUKUNG
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PIETA

RENCANA SISTEM TRANSPORTASI LAUT

LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS ZONA
- SIMPUL ZONA
- PELABUHAN
- HIRARKI (I, II, III)

SUMBER

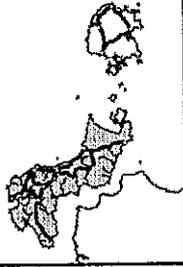
HASIL ANALISIS

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
------------	-------	-------

1 : 1.000.000



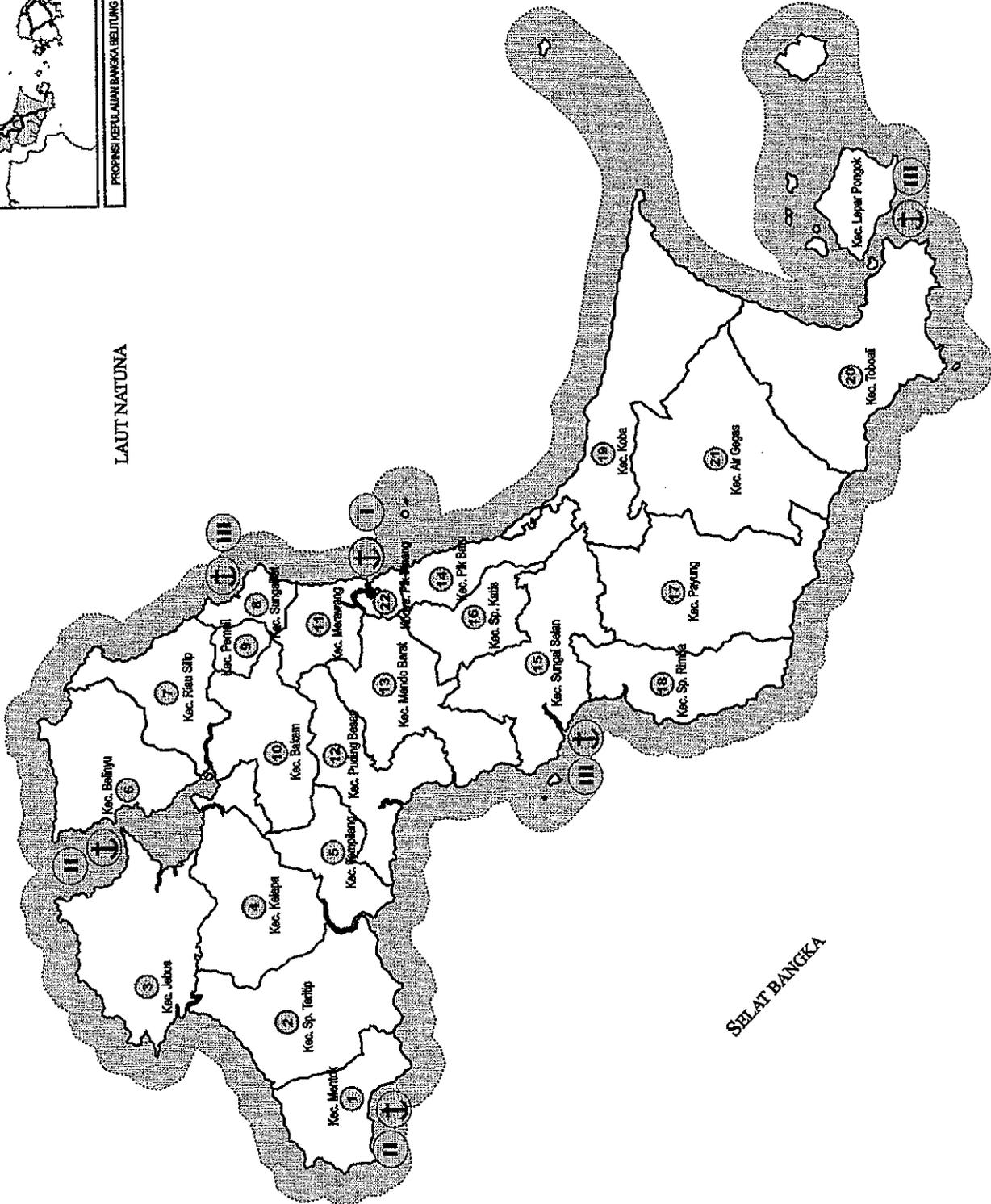
KABUPATEN BANGKA



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA

SELAY BANGKA



3.1.4. Kebijakan Pengembangan Wilayah Kota Pangkal Pinang

Visi pengembangan kota yang digariskan didalam pola dasar pembangunan adalah mewujudkan Pangkal Pinang sebagai kota jasa, perdagangan dan industri dengan memanfaatkan potensi wilayah sekitar. Dengan misi yang diemban adalah sebagai berikut :

1. Meningkatkan sumber daya manusia, aparat di daerah dan masyarakat.
2. Menata dan meningkatkan infrastruktur perkotaan.
3. Mengembangkan/membangun kawasan industri yang mengolah bahan baku dan wilayah sekitarnya.
4. Mengembangkan daerah pariwisata
5. Mengembangkan pelabuhan perikanan nusantara yang berorientasi ekspor.

Peranan Kota Pangkal Pinang dalam konstelasi regionalnya adalah sebagai pusat perdagangan, transportasi, pelayanan sosial ekonomi. Disamping itu juga berperan sebagai pusat wilayah pembangunan untuk wilayah Bangka dan Belitung. Dengan demikian diharapkan Kota Pangkal Pinang dapat menyebarkan pembangunan ke Kabupaten Bangka dan Belitung. Berkaitan dengan peran kota tersebut, Kota Pangkal Pinang memiliki fungsi sebagai berikut :

1. Pusat pelayanan sosial ekonomi.
2. Pusat pengembangan pembangunan.
3. Pusat administrasi timah.
4. Pusat kegiatan sektor unggulan (perdagangan keuangan dan jasa, pertanian sub sektor perikanan, pariwisata dan industri pengolahan hasil alam).

Sebagian dari konstelasi regional Bangka Belitung strategi pengembangan sarana dan prasarana antar lain adalah sebagai berikut :

1. Penyerapan tenaga kerja dan mencegah migrasi keluar dengan perluasan lapangan kerja pada sektor industri dan perikanan.
2. Meningkatkan diversifikasi tanaman untuk menghindarkan ketergantungan pada satu jenis komoditi tanaman.
3. Peremajaan tanaman lada dan cengkeh.
4. Peningkatan aksesibilitas ke Palembang, Jakarta dan kota lain dengan penambahan moda angkutan darat, laut dan udara.

3.1.5. Kebijakan Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.

Sesuai dengan amanat GBHN 1999-2004, arahan kebijakan penyelenggaraan negara dituangkan dalam Program Pembangunan Nasional (Propenas) dengan kekuatan hukum Undang-undang Nomor 25 Tahun 2000 Tentang Program Pembangunan Nasional (Propenas) Tahun 1999-2004. Propenas merupakan rencana pembangunan lima tahunan yang berskala nasional serta merupakan konsensus dan komitmen bersama masyarakat Indonesia mengenai pencapaian visi dan misi bangsa.

Pemerintah daerah dalam penyusunan program pembangunan daerah harus mengacu pada Propenas, meskipun demikian dimungkinkan adanya penekanan yang berbeda-beda dalam penyusunan program-program pembangunan sesuai dengan kebutuhan masing-masing.

Sesuai dengan kondisi geografis Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, maka konsep pengembangannya didasarkan pada konsep pengembangan laut pulau. Konsep itu berdaya guna dan berhasil guna. Upaya pertumbuhan diarahkan pada pusat-pusat pertumbuhan terutama menuju pintu-pintu keluar (*multi gate system*).

Dalam suatu gugus pulau yang didalamnya terdapat Pulau Bangka ini memiliki 4 (empat) pintu keluar yaitu pelabuhan Belinyu, pelabuhan Pangkalan Balam, pelabuhan

Mentok dan pelabuhan Toboali yang diharapkan sebagai pintu keluar akan lebih memacu pertumbuhan ekonomi dikawasan Pulau Bangka.

Sistem prasarana transportasi darat dan penyeberangan yang pada perinsipnya pengembangan sistem transportasi ini tidak hanya sebagai pendukung tetapi strategis terhadap titik-titik pertumbuhan antar pusat-pusat pelayanan dengan wilayah terbelakang. Peranan Pemerintah Propinsi Kepulauan Bangka Belitung untuk membangun infrastruktur perhubungan darat di Pulau Bangka sangatlah penting karena tingkat penanganannya adalah membangun jalan-jalan kolektor menuju pusat pertumbuhan.

Dalam kebijakan pengembangan wilayah Kabupaten Bangka dibagi dalam 4 (empat) satuan pengembangan wilayah (SWP) yang terbagi sebagai berikut :

- SWP Sungailiat
- SWP Pangkalan Baru
- SWP Mentok
- SWP Toboali

Kebijakan pengembangan wilayah ini pada dasarnya untuk mengoptimalkan sumber daya wilayah sesuai dengan daya dukung lingkungannya.

Sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) ketersediaan sarana dan prasarana transportasi sangat diperlukan, hal tersebut karena Kabupaten Bangka memiliki wilayah yang luasnya 11.534,142 km², yang sangat memerlukan infrastuktur transportasi darat.

Sistem transportasi dibagi menjadi transportasi *inter island* dan *intra island*. Transportasi inter island dilayani oleh kapal ferri dan pesawat terbang sedangkan transportasi intra island dilayani oleh transportasi darat. Untuk mengakses perpindahan barang dan penumpang secara cepat maka sarana dan prasarana terus dikembangkan.

Kebijakan pembangunan jalan diutamakan untuk pengembangan jaringan hubungan antara pusat-pusat wilayah pengembangan di Pulau Bangka.

Kabupaten Bangka pada umumnya memiliki karakteristik fisik wilayah dan alam yang mempengaruhi aktifitas transportasi antar pusat-pusat wilayah yang mempunyai jarak tidak terlalu jauh. Transportasi laut merupakan tulang punggung pelayanan transportasi yang relatif murah dibandingkan dengan transportasi lainnya. Selain itu pula transportasi laut merupakan transportasi antara untuk membentuk simpul-simpul sementara dengan jalan darat ke simpul utama. Juga menghubungkan antara pusat-pusat permukiman dalam suatu pulau dan antar pulau terdekat dengan Pulau Bangka.

Kota Pangkal Pinang yang mempunyai visi pengembangan kota yang digariskan didalam pola dasar pembangunan, adalah mewujudkan Pangkal Pinang sebagai kota jasa, perdagangan dan industri dengan memanfaatkan potensi wilayah sekitar. Dengan misi yang diemban adalah sebagai berikut :

1. Meningkatkan sumber daya manusia, aparat di daerah dan masyarakat.
2. Menata dan meningkatkan infrastruktur perkotaan.
3. Mengembangkan/membangun kawasan industri yang mengolah bahan baku dan wilayah sekitarnya.
4. Mengembangkan daerah pariwisata
5. Mengembangkan pelabuhan perikanan nusantara yang berorientasi ekspor.

Peranan Kota Pangkal Pinang dalam konstelasi regionalnya adalah sebagai pusat perdagangan, transportasi, pelayanan sosial ekonomi. Disamping itu juga berperan sebagai pusat wilayah pembangunan untuk wilayah Bangka dan Belitung. Dengan demikian diharapkan Kota Pangkal Pinang dapat menyebarkan pembangunan ke Kabupaten Bangka

dan Belitung. Berkaitan dengan peran kota tersebut, Kota Pangkal Pinang memiliki fungsi sebagai berikut :

5. Pusat pelayanan sosial ekonomi.
6. Pusat pengembangan pembangunan.
7. Pusat administrasi timah.
8. Pusat kegiatan sektor unggulan (perdagangan keuangan dan jasa, pertanian sub sektor perikanan, pariwisata dan industri pengolahan hasil alam).

3.2. Karakteristik Wilayah Pulau Bangka

3.2.1. Letak Geografis

Secara geografis Pulau Bangka terletak diantara $1^{\circ} 20'$ hingga $3^{\circ} 7'$ Lintang Selatan dan diantara 105° hingga 107° Bujur Timur memanjang dari Barat ke Tenggara sepanjang 180 km dengan luas lebih kurang $11.534,142 \text{ Km}^2$ atau 1.153.414,2 Ha.

Secara administratif wilayah Pulau Bangka dibatasi oleh selat dan laut sebagai berikut :

- Disebelah Utara berbatasan dengan Laut Natuna
- Disebelah Selatan berbatasan dengan Laut Jawa
- Disebelah Timur berbatasan dengan Selat Gasfar
- Disebelah Barat berbatasan dengan Selat Bangka.

TABEL : III.1
LUAS LAHAN MENURUT PENGGUNANNYA
DI KABUPATEN BANGKA TAHUN 2000

No	Penggunaan Lahan	Luas (Ha)
(1)	(2)	(3)
I	Lahan sawah	23,746.50
II	Lahan kering	
	1 Pekarangan	53,631.00
	2 Tegall/kebun	112,466.20
	3 Ladang	14,086.70
	4 Pengembalaan/padang rumput	4,463.00
	5 Sementara tidak diusahakan	202,424.00
	6 Hutan rakyat	137,489.10
	7 Hutan negara	169,646.20
	8 Perkebunan	189,509.30
	9 Lain-lain	154,961.70
III	lain-lainnya	
	1 Rawa-rawa tidak ditanami	86,735.50
	2 Tambak	4,097.00
	3 Kolam/empang	158.00
	Jumlah	1,153,414.20

Sumber : Bangka dalam angka, 2000.

3.2.2. Karakteristik Fisik Alam

Pulau Bangka beriklim tropis type A dengan variasi curah hujan antara 67,70 hingga 511,90 mm tiap bulan untuk tahun 2000 ini tidak ditemukan bulan kering. Suhu rata-rata Pulau Bangka berdasarkan data dari stasiun meteorologi di Pangkal Pinang menunjukkan variasi antara 24,90 hingga 27,90 celcius. Sedangkan kelembaban udara bervariasi antara 81 hingga 91 persen pada tahun 2000.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PIETA

LAND USE

LEGENDA :

- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS PANTAI
- JALAN KOLEKTOR SEKUNDER
- JALAN KOLEKTOR PRIMER
- IBU KOTA KECAMATAN
- IBU KOTA KABUPATEN
- IBU KOTA PROPINSI
- PELABUHAN
- BANDAR UDARA
- LAUT
- HUTAN
- PERMUKIMAN
- SEMAK REKLAMASI
- KEBUN CAMPURAN
- PERKEBUNAN
- ALANG-ALANG
- SAWAH
- PERMUKIMAN + KEBUN CAMPURAN
- HUTAN + KEBUN CAMPURAN
- HUTAN BAKAU
- SEMAK
- TAMBAK
- KEBUN CAMPURAN + SEMAK

SUMBER

BAPPEDA KABUPATEN BANGKA

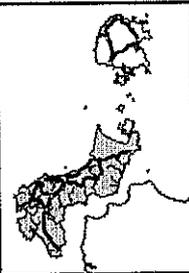
NO. GAMBAR

SKALA

UTARA

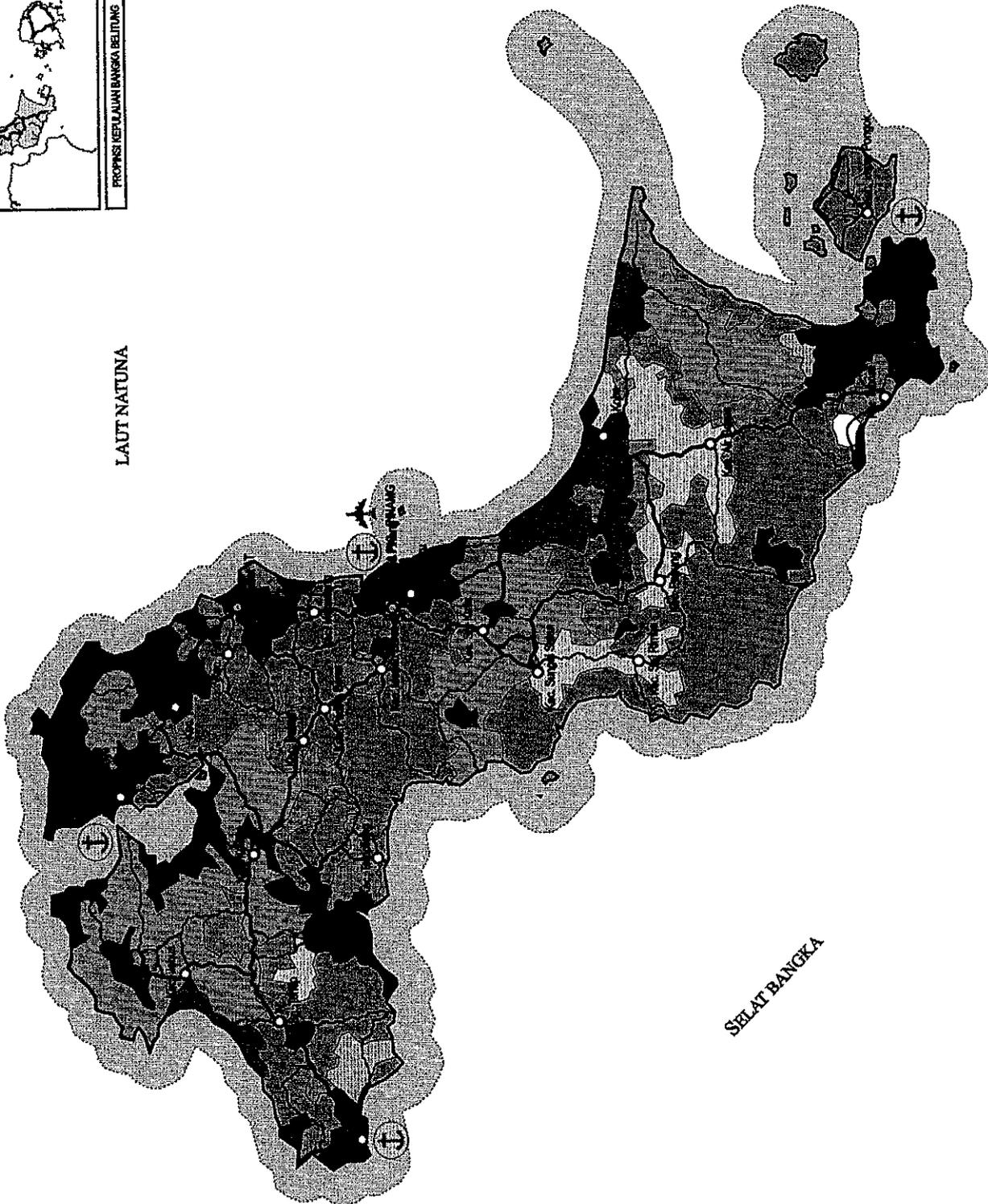
3.4

1 : 1.000.000

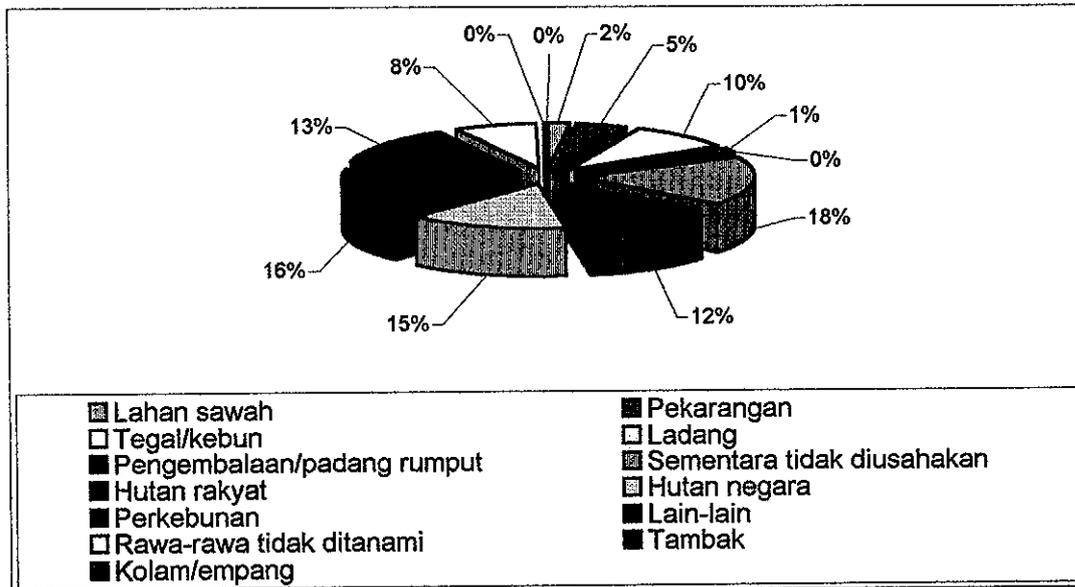


PROPOSISI KERUJUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA



KABUPATEN BANGKA



Sumber : Bangka dalam angka, 2000.

GAMBAR : 3.5
LUAS LAHAN MENURUT PENGGUNAANNYA
DI KABUPATEN BANGKA (DALAM %)
TAHUN 2000

Keadaan tanah di Pulau Bangka mempunyai PH rata-rata dibawah 5, didalamnya mengandung mineral biji timah dan bahan galian lain seperti : Pasir Kwarsa, Kaolin, Batu Gunung dan lain-lain. Bentuk dan keadaan tanahnya adalah :

- 4 % berbukit seperti Gunung Maras mempunyai ketinggian lebih kurang 699 meter, Bukit Manumbing dengan ketinggian 445 meter, Bukit Mangkol dengan ketinggian 395 meter, Bukit Paku, Bukit Pelawan, Bukit Rebo, Bukit Permis dan lain-lain. Jenis tanah perbukitan tersebut adalah Komplek Podsolik coklat kekuning-kuningan dan Litosol berasal dari batu Plutonik Masam.
- 51 % berombak dan bergelombang, tanahnya berjenis Asosiasi Podsolik Coklat kekuning-kuningan dengan bahan induk Komplek Batu Pasir Kwarsit dan Batuan Plutonik Masam.
- 20 % lembah/datar sampai berombak, jenis tanahnya Asosiasi Podsolik berasal dari Komplek Batu Pasir dan Kwarsa.

- 25 % rawa dan bencah/datar dengan jenis tanahnya Asosiasi Alluvial Hidromotif dan Glei Humus serta Regosol Kelabu Muda berasal dari endapan pasir dan tanah liat.

Pulau Bangka mempunyai sungai-sungai yang berhulu di daerah perbukitan dan pegunungan yang berada dibagian tengah pulau Bangka dan bermuara di pantai laut. Sungai-sungai yang terdapat di Pulau Bangka adalah : Sungai Batu Rusa, Sungai Bulih, Sungai Kempa, Sungai Kota Waringin, Sungai Bangka Kota, Sungai Antan, Sungai Semubut, Sungai Layang, Sungai Manise, Sungai Kurau dan lain-lain.

Sungai-sungai tersebut berfungsi sebagai sarana transportasi dan belum bermanfaat untuk pertanian dan perikanan karena para nelayan lebih cenderung mencari ikan kelaut. Pada dasarnya di Pulau Bangka tidak ada danau alam , hanya ada bekas penambangan biji timah yang luas dan hingga menjadikannya seperti danau buatan yang disebut kolong.

3.2.3. Sumber Daya Alam

Sumber daya alam (*resources*) merupakan suatu aset yang didayagunakan dan yang tidak dapat diperbaharui. Pengolahan sumber daya alam di Pulau Bangka dibagi 4 kelompok yaitu sumber daya lahan, sumber daya hutan, sumber daya air dan sumber daya mineral. Lahan sebagai ruang dan berpotensi yang mengandung unsur-unsur lingkungan, fosil, kimia dan biotis. Selain itu untuk tempat tinggal, sebagai media untuk tumbuh tanaman dan sebagai wadah bahan galian mineral.

Kawasan Pulau Bangka dibagi dalam dua wilayah lahan kehidupan secara garis besar, yaitu wilayah perairan dan wilayah daratan, sebagian besar perairan laut Pulau Bangka mendominasi perairan. Potensi perikanan laut yang terbesar berada di Pulau Bangka Selatan yang berbatasan dengan Pulau Belitung. Wilayah daratan Pulau Bangka memiliki potensi hutan yang luas mencapai 434.000 Ha, atau 38 % dari luas daratan.

3.2.4. Karakteristik penduduk

3.2.4.1. Penyebaran dan kepadatan penduduk

Penduduk di Pulau Bangka pada tahun 2000 berjumlah 699.702 jiwa, laju pertumbuhan penduduk rata-rata sebesar 1,68 %. Dengan semakin bertambahnya penduduk sementara luas wilayah Pulau Bangka relatif tidak berubah, menjadikan kepadatan penduduk cenderung meningkat. Selama 10 tahun terakhir tingkat kepadatan penduduk per km², dari tahun ke tahun cenderung bertambah, tahun 1990 kepadatan penduduk hanya sebesar 42 orang per km², sedangkan pada tahun 1995 menjadi 46 orang per km². Sementara pada tahun 2000 kepadatan penduduk bertambah menjadi 60 orang per km².

3.2.4.2. Mata Pencaharian Penduduk

Pada tahun 2000 jumlah penduduk usia kerja (10 tahun keatas) yang didata BPS relatif besar yaitu 455.351 orang, jumlah ini relatif lebih besar dibanding dengan tahun sebelumnya yaitu sebanyak 415.793 orang atau mengalami peningkatan sebesar 9,51 %. Sementara jumlah orang yang bekerja di Pulau Bangka pada tahun 2000 sebanyak 243.663 orang, yang mencari pekerjaan sebanyak 6.509 orang.

Mata pencaharian penduduk yang paling dominan di Pulau Bangka adalah sektor pertanian, perkebunan dan nelayan dengan jumlah penduduk yang bekerja disektor ini sebanyak 204.254 orang atau 72,56 % dari jumlah orang yang bekerja di Pulau Bangka.

TABEL : III. 2
JUMLAH PENDUDUK MENURUT KECAMATAN LUAS DAERAH (KM²)
JENIS KELAMIN DAN KEPADATAN PER KM²
DI PULAU BANGKA TAHUN 2000

No	Kecamatan/ Kota	Luas Daerah (Km ²)	Laki- Laki (Jiwa)	Perem- puan (Jiwa)	Jumlah (Jiwa)	Kepa- datan (Jiwa/Km ²)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Mentok	466.968	18,279	17,562	35,841	77
2	Sp. Teritip	623.500	7,455	7,162	14,617	23
3	Jebus	730.112	15,619	15,006	30,625	42
4	Kelapa	605.437	12,231	11,751	23,982	40
5	Tempilang	398.290	10,743	10,321	21,064	53
6	Belinyu	546.492	19,701	18,928	38,629	71
7	Riau Silip	530.690	8,771	8,427	17,198	32
8	Sungailiat	103.378	25,095	24,110	49,205	476
9	Pemali	75.620	12,153	11,677	23,830	315
10	Bakam	518.400	6,227	5,982	12,209	24
11	Merawang	218.636	10,780	10,358	21,138	97
12	Puding Besar	424.620	8,335	8,009	16,344	38
13	Mendo Barat	529.140	15,997	15,369	31,366	59
14	Pangkalan Baru	282.268	17,081	16,411	33,492	119
15	Sungai Selan	693.996	10,452	10,043	20,495	30
16	Sp. Katis	246.940	8,614	8,277	16,891	68
17	Payung	504.497	10,470	10,059	20,529	41
18	Sp. Rimba	362.310	8,545	8,209	16,754	46
19	Koba	932.563	20,517	19,712	40,229	43
20	Toboali	1,715.477	28,617	27,494	56,111	33
21	Air Gegas	762.820	12,064	11,409	23,473	31
22	Lepar Pongok	261.988	5,272	5,066	10,338	39
23	Kota Pkl. Pinang	89.410	63,925	61,417	125,342	1,402
	Jumlah	11,712.962	356,943	342,759	699,702	60
	Jumlah : 1999	11,712,962	282,601	273,342	555,943	48
	1998	11,712,962	280,752	272,114	552,866	48
	1997	11,712,962	277,500	268,902	546,402	47

Sumber : Kabupaten Bangka dan Pangkal Pinang Dalam Angka, 2000



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

KEPADATAN PENDUDUK

LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS PANTAI
- BATAS KECAMATAN
- SUNGAI
- JALAN KOLEKTOR SEKUNDER
- JALAN KOLEKTOR PRIMER
- KEPADATAN RENDAH (1 - 39)
- KEPADATAN SEDANG (40 - 99)
- KEPADATAN TINGGI (100 - 500)
- IBU KOTA KECAMATAN
- IBU KOTA KABUPATEN
- PELABUHAN
- BANDAR UDARA

SUMBER

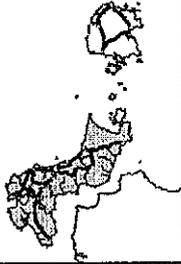
BAPPEDA KABUPATEN BANGKA

NO. GAMBAR

SKALA

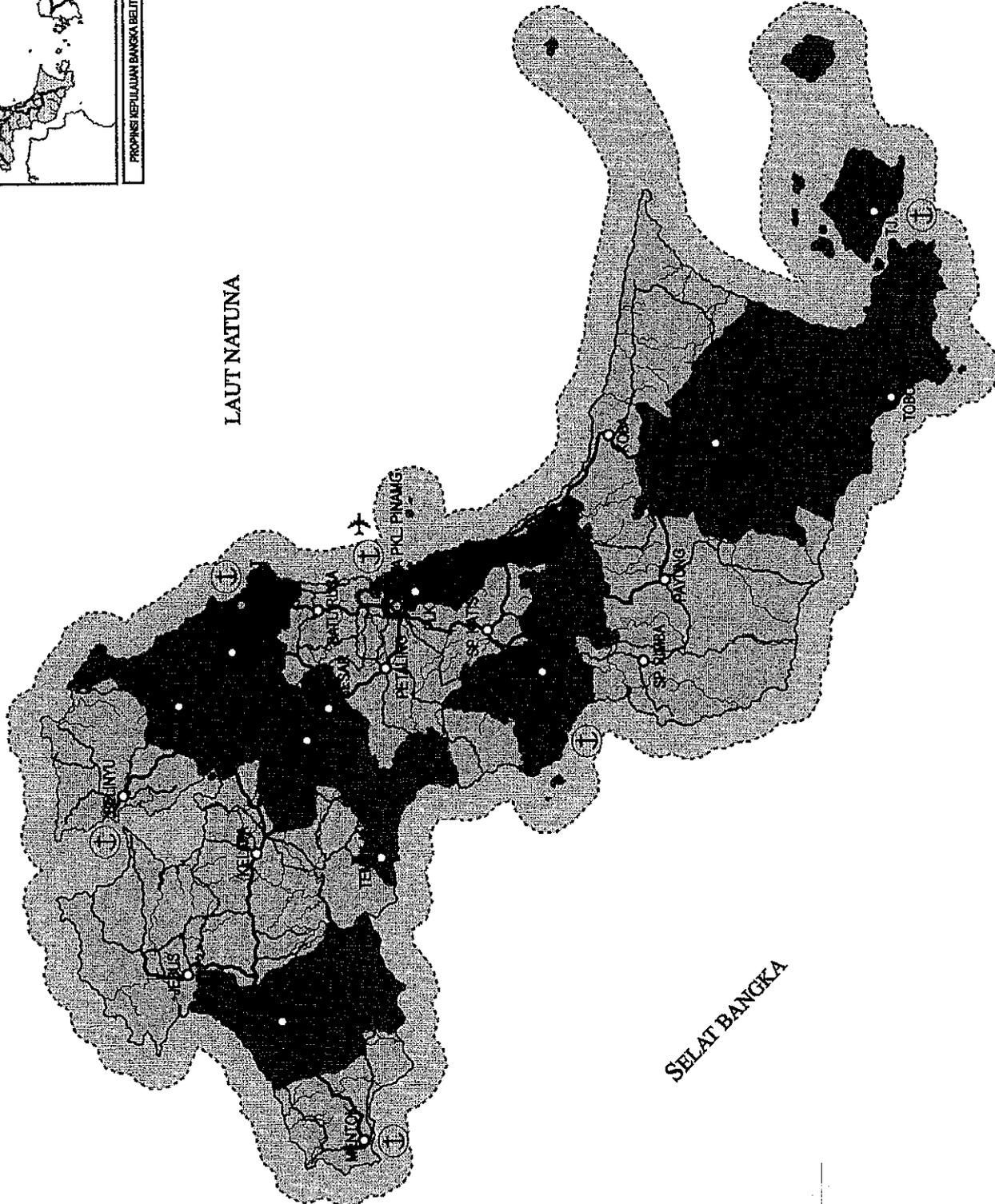
1 : 1.000.000

UTARA



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA



KABUPATEN BANGKA

3.2.4.3. Kondisi dan Potensi Perekonomian

Kondisi dan potensi perekonomian di Pulau Bangka masih berbasis pada sektor pertanian dan sektor pertambangan, kemudian sektor industri dan sektor perdagangan, hotel dan restoran. Sektor-sektor inilah yang menjadi tulang punggung perekonomian di Pulau Bangka.

TABEL : III.3
PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO MENURUT LAPANGAN USAHA
ATAS DASAR HARGA KONSTAN DI PULAU BANGKA
TAHUN 1996 – 2000 (JUTAAN RUPIAH)

No	Lapangan Usaha	1996	1997	1998	1999	2000
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Pertanian	224,711	235,629	242,763	270,229	308,227
	1.1. Tan. Bahan Makanan	41,201	42,890	43,788	45,687	47,112
	1.2. Tan. Perkebunan	108,482	113,478	116,199	140,081	174,050
	1.3. Peternakan	14,031	14,797	15,507	16,544	17,723
	1.4. Kehutanan	17,136	16,954	16,453	12,073	9,721
	1.5. Perikanan	43,861	47,510	50,816	55,844	59,621
2	Pertambangan dan Pengalihan	209,297	242,530	258,772	212,403	205,634
3	Industri Pengolahan	249,895	309,299	347,588	309,086	279,832
4	Listrik, Gas dan Air Bersih	6,523	7,015	7,428	7,971	8,615
5	Bangunan	90,522	99,226	119,159	78,145	79,997
6	Hotel dan Restoran	109,552	118,090	125,125	136,003	142,012
7	Pengangkutan dan Komonikasi	25,727	28,101	28,233	25,939	27,339
8	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	37,491	38,431	41,051	40,836	43,880
9	Jasa-jasa	48,944	50,322	50,977	51,101	52,514
	Jumlah	1,002,662	1,128,643	1,221,096	1,131,713	1,148,050

Sumber : BPS Kabupaten Bangka dan Pangkal Pinang Dalam Angka, 2000

TABEL : III.4
PENDAPATAN ASLI DAERAH PULAU BANGKA
TAHUN 2000 (DALAM JUTAAN RUPIAH)

No	Kecamatan/ Kota	Anggaran/ Ketetapan	Realisasi	Persentase (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Mentok	56,045,270	62,064,322.55	110.74
2	Sp. Teritip	22,891,730	24,350,216.25	106.37
3	Jebus	44,994,000	47,219,589.43	104.95
4	Kelapa	15,731,990	17,982,503.98	114.31
5	Tempilang	13,951,010	16,946,748.81	121.47
6	Belinyu	70,441,928	70,986,657.63	100.77
7	Riau Silip	31,647,823	30,892,556.32	97.61
8	Sungailiat	451,739,569	395,711,602.44	87.60
9	Pemali	218,081,171	191,133,187.39	87.64
10	Bakam	109,040,586	95,516,593.69	87.60
11	Merawang	15,475,880	12,567,622.30	81.21
12	Puding Besar	12,159,620	9,974,560.38	82.03
13	Mendo Barat	12,846,000	7,798,590.00	60.71
14	Pangkalan Baru	22,013,750	24,252,452.57	110.17
15	Sungai Selan	13,330,900	8,687,972.39	65.17
16	Sp. Katis	10,907,100	7,208,341.05	66.09
17	Payung	13,345,750	8,481,686.40	63.55
18	Sp. Rimba	10,919,250	6,839,561.60	62.64
19	Koba	56,746,375	56,306,475.95	99.22
20	Toboali	64,580,180	79,357,075.24	122.88
21	Air Gegas	26,377,818	33,213,453.26	125.91
22	Lepar Pongok	13,895,000	10,767,000.00	77.49
23	Kota Pkl. Pinang	5,843,691,000	7,813,323,278.00	133.71
	Jumlah	7,150,853,700	9,031,582,047.63	126.30
	1999/2000	6,074,538,950	6,953,858,226.50	143.45
	1998/1999	5,602,694,791	6,119,395,239.32	75.82
	1997/1998	5,173,367,036	5,385,067,810.60	82.96

Sumber : Kabupaten Bangka dan Pangkal Pinang Dalam Angka, 2000

Sektor-sektor yang dominan meliputi sektor industri pengolahan (industri tanpa migas), sektor pertambangan (timah, kaolin, pasir kuarsa), sektor pertanian (tanaman

perkebunan, perikanan). Pertumbuhan ekonomi pada saat ini masih dipakai untuk memantau perbaikan ekonomi suatu daerah, Dengan menggunakan harga konstan sehingga dapat menggambarkan peningkatan produksi secara makro. Berdasarkan harga konstan yang mencerminkan produksi riil daerah, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Pulau Bangka pada tahun 2000 sebesar Rp 1.148.050 juta dan pada tahun 1999 sebesar Rp 1.131.713 juta, berarti laju pertumbuhan naik sebesar 1,44 %.

Sementara itu Pendapatan Asli Daerah (PAD) Pulau Bangka pada tahun 2000 teralisasi sebesar Rp 9.031.582.047,63 juta dari target sebesar Rp 7.150.853.700 juta atau terpenuhi sebesar 126,30 %, sedangkan pada tahun 1999 teralisasi sebesar Rp 6.953.858.226,50 juta dari target sebesar Rp 6.074.538.950 juta atau terpenuhi sebesar 143,45 %.

3.2.5. Karakteristik Sarana dan Prasarana Transportasi Darat dan Laut

3.2.5.1. Sarana dan Prasarana Transportasi Darat

Secara khusus transportasi darat di Pulau Bangka memiliki arti penting dan sangat berpengaruh terhadap kelancaran arus lalu lintas pusat-pusat pelayanan. Karakteristik Pulau Bangka yang banyak didominasi oleh keadaan alam yang berombak dan bergelombang sehingga menjadi suatu kendala dalam perencanaan maupun pembangunan jaringan transportasi darat di Pulau Bangka.

Aktifitas perhubungan penduduk Pulau Bangka dengan jumlah penduduk pada tahun 2000 berjumlah 699.702 jiwa, sehari-hari cenderung menggunakan transportasi darat. Untuk menjangkau luas wilayah sekitar 11.534,142 km², tersedia panjang jalan pada tahun 2000 sepanjang 2.096,16 km yang terdiri dari jalan propinsi sepanjang 604,38 km seluruhnya dengan jenis permukaan diaspal sepanjang 560,45 km. Dari seluruh jalan

tersebut dalam kondisi baik dan 26,93 km dalam kondisi sedang. Seluruh jalan propinsi ini termasuk dalam kelompok jalan kelas III A.

TABEL : III.5
PANJANG JALAN PROPINSI DAN KABUPATEN BANGKA
MENURUT KECAMATAN
TAHUN 2002

No	Kecamatan	Panjang jalan	
		Propinsi (Km)	Kabupaten (Km)
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Mentok	24.10	87.35
2	Sp. Teritip	26.00	71.47
3	Jebus	5.00	143.80
4	Kelapa	63.10	165.77
5	Tempilang	17.00	15.60
6	Belinyu	22.20	99.28
7	Riau Silip	47.60	53.46
8	Sungailiat	28.45	179.33
9	Pemali	5.00	20.00
10	Bakam	31.10	38.32
11	Merawang	22.40	27.20
12	Puding Besar	22.60	39.80
13	Mendo Barat	22.80	68.48
14	Pangkalan Baru	31.76	53.60
15	Sungai Selan	41.44	17.10
16	Sp. Katis	50.74	18.00
17	Payung	27.00	68.57
18	Sp. Rimba	-	45.70
19	Koba	43.62	84.45
20	Toboali	25.00	73.12
21	Air Gegas	47.47	89.38
22	Lepar Pongok	-	32.00
	Jumlah	604.38	1,491.78

Sumber : Dinas Kompraswil Propinsi dan Kabupaten Bangka, 2002

Sedangkan jalan kabupaten yang dibawah pengawasan Dinas Kimpraswil Kabupaten Bangka sepanjang 1.491,78 km yang terdiri dari 963,97 km diaspal, sepanjang 162,94 km dengan permukaan kerikil dan sepanjang 364,87 km dengan permukaan tanah. Kondisi jalan sepanjang 916,48 km dalam kondisi baik, sepanjang 397,70 km dalam kondisi sedang dan sepanjang 177,60 km dalam kondisi rusak. Sedangkan kelompok kelas jalan seluruhnya termasuk dalam jalan kelas III A.

TABEL : III.6
JUMLAH ANGKUTAN UMUM PADA BASIS KECAMATAN/KOTA
ANTAR WILAYAH PELAYANAN TAHUN 2002

No	Basis Asal - Tujuan (Kecamatan/kota)	Jumlah Armada (unit)	Kapasitas/unit (orang)	Nama Perusahaan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Pangkal Pinang - Mentok	49	Rata-rata	Perum DAMRI
2	Pangkal Pinang - Belinyu	38	27	Po. Simber Bangka
3	Pangkal Pinang - Sungailiat	55		Po. Putri Tanjung
4	Pangkal Pinang - Toboali	43		Po. Sumber Bangka
5	Pangkal Pinang - Koba	30		Po. Pownis
6	Pangkal Pinang - Parit III	16		Po. Citra Bangka
7	Pangkal Pinang - Tempilang	15		Po. Sampurna
8	Pangkal Pinang - Payung	20		Po. Bidadari
9	Pangkal Pinang - Sungai Selan	3		Po. Kesatuan
10	Pangkal Pinang - Jebus	1		Po. Selan Baru
11	Sungailiat - Mentok	3		Po. Subang Jaya
12	Tempilang - Mentok	1		Po. Gobu
				Po. Budi Abadi
				Po. Putra Bangka
				Po. Putera Mandiri
				Po. Merpati I dan II
				Po. Sumber Rezeki
	Jumlah	274		

Sumber : Dishub Kabupaten Bangka, 2003

Sementara jalan yang ada tersebut dimanfaatkan antara lain oleh 274 armada angkutan yang dimiliki oleh 17 Perusahaan Otobis (PO) termasuk Perum DAMRI, yang mempunyai rute penghubung antara kota propinsi dengan kota kecamatan, antara kota kecamatan dengan kota kecamatan serta antara kota kecamatan dengan kota-kota yang berada di Pulau Bangka. Untuk lebih jelasnya ditunjukkan pada tabel : III.6 Untuk mengetahui pola pergerakan perhubungan darat antar kota kecamatan dan kota-kota yang ada di Pulau Bangka, dapat diamati dari matriks jarak pada tabel : III.7



GAMBAR 3.7.
BENTUK FISIK ANGKUTAN UMUM JENIS MOBIL BIS UMUM
LOKASI TERMINAL MENTOK



Angkutan Umum Jenis Mobil Bis Umum (kapasitas 32 penumpang)

GAMBAR 3.8.
BENTUK FISIK ANGKUTAN UMUM JENIS MOBIL BIS UMUM
LOKASI TERMINAL SUNGAILIAT



Letak Terminal Angkutan Umum

GAMBARA 3.9.
LETAK TERMINAL ANGKUTAN UMUM
JENIS MOBIL PENUMPANG UMUM
LOKASI TERMINAL SUNGAILIAT

TABEL : III. 7
MATRIK JARAK ANTAR KOTA KECAMATAN DI PULAU BANGKA

Mentok																
64	Jebus															
118	45(1)	Belinyu														
140(4)	110	54	Sungailiat													
139	109	75	21	Baturusa												
138	108	87	33	12	Pkl											
176	145	125	70	50	38	Pinang										
196	166	145	90	70	58	63(3)	S.Selan									
234	196(7)	165(7)	111(7)	90(7)	78(7)	63	38	Koba								
264	205(7)	184(8)	130(8)	109(8)	97(8)	124(5)	67	80(5)	Payung							
74	233	212	158	137	125	122	142(7)	189	Toboali							
108	44	44(2)	66(4)	65(11)	64	102	122	142(7)	189	Kelapa						
77	79	72(9)	72(4)	71(11)	70(10)	107	127	148(7)	195		Tempilang					
78	48	41	60(4)	153(11)	60	98	118	138	135	3	31	Sp.				
23	14	102	124	123(11)	122	145	180	200	247	58	92	61	Parit III			
35	42	96	116	117	116	153	173	194	241	52	66	55	56	Mayang		
11	52	108	127	126	125	163	188	203	250	61	35	64	65	10	Rambat	
	75	129	151	150	149	167	207	227	274	85	119	88	89	34	46	Pesanggrahan
																Manumbing

Keterangan :

- 1 Lewat Teluk Kelabat (Kec. Jebus)
- 2 Lumut (Kec. Belinyu)
- 3 Puput (Kec. Sungai Selan)
- 4 Sempan (Kec. Merawang)
- 5 Bedengung (Kec. Payung)
- 6 Mayang (Kec. Mentok)
- 7 Pangkal buluh (Kec. Payung)
- 8 Koba (Kec. Koba)
- 9 Sungailiat (Kec. Sungailiat)
- 10 Saing (Kec. Merawang)
- 11 Petaling (Kec. Mendo Barat)

Sumber : Dinas Kimpraswil Kabupaten Bangka, 2002

Prasarana terminal angkutan umum penumpang di Pulau Bangka saat ini terdiri dari terminal antar kota antar kecamatan dan terminal antar kota dalam propinsi, Dari kedua terminal tersebut hanya terminal antar kota antar kecamatan yang terlihat tertata rapi dengan berbagai kelengkapannya. Sementara terminal antar kota dalam propinsi

merupakan terminal bayangan yang menggunakan sebagian dari ruas jalan yang berada dipinggir kota propinsi untuk melayani turun naik penumpang. Gambar 3.4. menunjukkan letak terminal antar kota antar kecamatan yang terletak di Kota Sungailiat.

3.2.5.2. Sarana dan Prasarana Transportasi Laut

Transportasi laut berupa pelabuhan laut terletak di Belinyu yang dapat disinggahi/melayani kapal penumpang yang menjalani rute pelayaran ke Jakarta, maupun ke kota-kota lainnya (seperti Medan, Batam dan Pontianak).

Pelabuhan laut di Pangkalan Balam yang terletak di Kota Pangkal Pinang sebagai penyeberangan (ferry) melayani angkutan barang ke Jakarta, Batam dan kota-kota lain, serta kapal cepat Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) dengan rute ke Jakarta, sementara kapal cepat (jetfoil) dengan rute ke Belitung

Pelabuhan laut di Mentok sebagai pelabuhan kapal penyeberangan (ferry) ke Palembang dan Jakarta, sementara untuk kapal cepat (jetfoil) dengan rute Palembang.

Pelabuhan laut Toboali yang terletak di Sadai melayani kapal penyeberangan (ferry) yang menjalani rute ke pulau Belitung, dan kapal cepat (jetfoil) dengan rute ke Jakarta maupun ke pulau Belitung.

Untuk melihat perkembangan arus penumpang, yang keluar masuk dari beberapa pelabuhan yang ada di pulau Bangka dapat dilihat pada tabel : III. 8

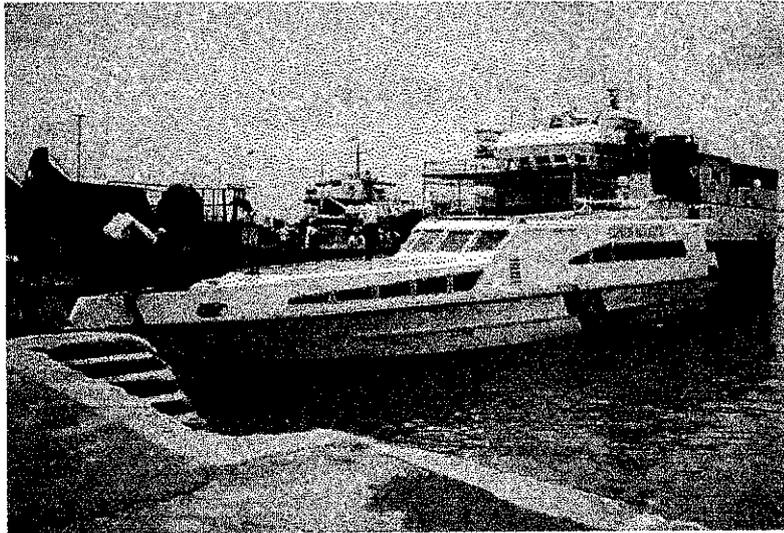
TABEL : III.8
PERKEMBANGAN ARUS PENUMPANG, BARANG DAN JASA MELALUI
PELABUHAN DI PULAU BANGKA TAHUN 1999 - 2000

NO	PELABUHAN	1999				
		KUNJUNGAN	PENUMPANG (ORANG)		BARANG (TON)	
		KAPAL	TURUN	NAIK	BONGKAR	MUAT
1	Belinyu	777	33,660	34,625	43,116	76,356
2	Pkl. Balam	1,876	89,347	90,824	599,476	172,202
3	Mentok	5,110	235,889	236,369	81,400	42,935
4	Toboali	1,338	1,171	1,399	73,721	286,477
5	Sungailiat	776	-	-	17,081	51,041
6	Sungai Selan	398	-	-	16,744	12,017
	Jumlah	10,275	360,067	363,217	831,538	641,028

Lanjutan

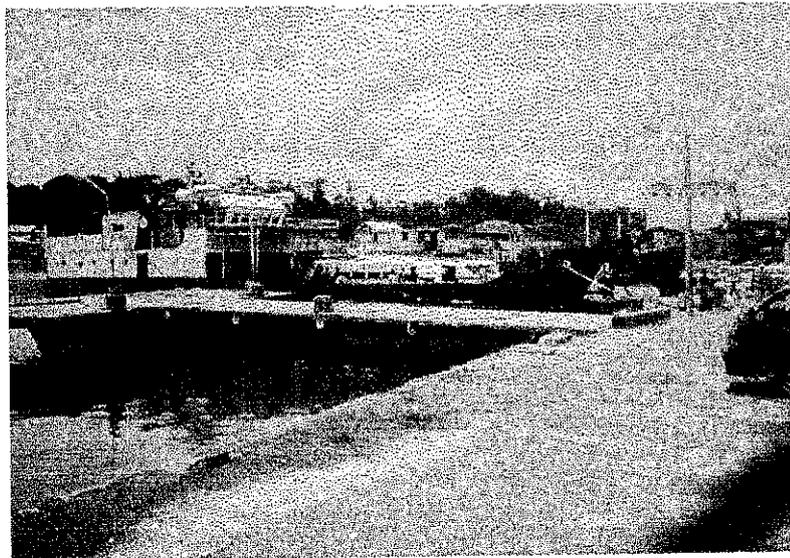
NO	PELABUHAN	2000				
		KUNJUNGAN	PENUMPANG (ORANG)		BARANG (TON)	
		KAPAL	TURUN	NAIK	BONGKAR	MUAT
1	Belinyu	799	42,457	50,326	32,977	68,215
2	Pkl. Balam	1,916	91,399	92,916	533,381	221,768
3	Mentok	9,227	270,152	271,711	215,755	81,483
4	Toboali	986	1,153	1,327	9,905	169,320
5	Sungailiat	808	-	-	15,745	80,190
6	Sungai Selan	421	-	-	25,334	33,777
	Jumlah	14,157	405,161	416,280	833,097	654,753

Sumber : Dishub Kabupaten Bangka, 2000



Armada Angkutan Laut Jenis Jetfoil

GAMBAR 3.10.
BENTUK FISIK ANGKUTAN LAUT UNTUK
PENUMPANG JENIS JETFOIL
LOKASI PELABUHAN MENTOK



Armada Angkutan Laut Jenis Kapal Ferry

GAMBAR 3.11.
BENTUK FISIK ANGKUTAN LAUT UNTUK PENUMPANG
DAN BARANG JENIS KAPAL FERRY
LOKASI PELABUHAN MENTOK

BAB IV

ANALISIS DAN SISTEM TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung PENGEMBANGAN WILAYAH PULAU BANGKA

4.1. Analisis Sistem Transportasi Darat dan Laut Eksisting

Analisis akan dilakukan menurut data hasil survei dan data lain yang diperoleh dalam studi ini. Selanjutnya analisis dilakukan berdasarkan pada beberapa aspek, yaitu pola pergerakan, aksesibilitas jaringan dan pelayanan transportasi.

Analisis karakteristik pergerakan dilakukan untuk mengetahui pola asal tujuan perjalanan, maksud perjalanan, moda angkutan yang digunakan, intensitas perjalanan dan cara melakukan perjalanan yang dilakukan oleh responden secara keseluruhan. Sedangkan analisis terhadap karakteristik permintaan akan angkutan dimaksudkan untuk mengetahui besaran pergerakan, distribusi pergerakan, dan maksud pergerakan. Sementara itu, analisis terhadap aspek pelayanan angkutan adalah untuk mengetahui sampai sejauh mana aksesibilitas jaringan dan sistem pelayanan angkutan telah memenuhi kebutuhan akan permintaan angkutan berdasarkan trayek dan rute angkutan serta ketersediaan sarana angkutan.

Berdasarkan hasil analisis di atas selanjutnya dilakukan analisis pengaruh pelayanan angkutan terhadap permintaan angkutan di setiap zona, yaitu dari sisi aksesibilitas, mobilitas, dan arah pergerakan. Hasil analisis ini akan dapat mengidentifikasi zona-zona yang mempunyai masalah dengan pelayanan angkutan sehingga akan dapat diambil tindakan perbaikan.

Pada bagian akhir dari analisis ini akan direkomendasikan usulan pengembangan jaringan pelayanan angkutan berdasarkan analisis secara komprehensif dari karakteristik

permintaan dan jaringan pelayanan angkutan, ketersediaan jaringan serta pengembangan wilayah.

a). Analisis Asal Tujuan Perjalanan

Pola perjalanan sebagai salah satu aktifitas sosial ekonomi penduduk berimplikasi pada permintaan pemenuhan akan angkutan. Guna mengidentifikasi pola perjalanan penduduk sebagai pergerakan dari zona asal (zona pembangkit) ke zona tujuan (zona penarik), wilayah Kabupaten Bangka dibagi ke dalam zona-zona penelitian. Guna mempermudah identifikasi pola perjalanan. Wilayah Kabupaten Bangka dibagi ke dalam 22 zona penelitian (gambar 4.1). Guna lahan setiap zona adalah sebagai berikut :

1. Zona 1, merupakan kawasan kota kecamatan dengan penggunaan lahan untuk perkantoran (pemerintah dan swasta), perdagangan, jasa, perkebunan dan pemukiman serta fasilitas kesehatan dan pelabuhan.
2. Zona 2 merupakan kawasan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan sebahagian kecil pemukiman.
3. Zona 3 merupakan kawasan kota kecamatan dengan penggunaan lahan untuk perdagangan, perkebunan dan sebahagian kecil pemukiman.
4. Zona 4, merupakan kawasan kota kecamatan dengan penggunaan lahan untuk perdagangan, perkebunan dan pemukiman serta fasilitas kesehatan dan pendidikan.
5. Zona 5, merupakan kawasan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan sebahagian kecil pemukiman.
6. Zona 6, merupakan kawasan kota kecamatan dengan penggunaan lahan untuk perdagangan, jasa, perkebunan dan pemukiman serta fasilitas kesehatan dan pelabuhan.

7. Zona 7, merupakan kawasan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan sebahagian kecil pemukiman.
8. Zona 8, merupakan kawasan pusat kota kabupaten yang sebagian besar adalah perkantoran (pemerintah dan swasta), perdagangan dan jasa, dan sebahagian pemukiman dan pendidikan, kesehatan dan pelabuhan.
9. Zona 9, merupakan kawasan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan sebahagian kecil pemukiman dan pendidikan.
10. Zona 10, merupakan kawasan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan sebahagian kecil pemukiman.
11. Zona 11, merupakan kawasan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan pemukiman.
12. Zona 12, merupakan kawasan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan sebahagian kecil pemukiman.
13. Zona 13, merupakan kawasan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan pemukiman.
14. Zona 14, merupakan kawasan kota kecamatan dengan penggunaan lahan untuk perkantoran (pemerintah dan swasta), perdagangan, jasa, dan pemukiman serta fasilitas kesehatan dan pendidikan.
15. Zona 15, merupakan kawasan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan pemukiman serta fasilitas pelabuhan.
16. Zona 16, merupakan kawasan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan pemukiman serta fasilitas pendidikan.
17. Zona 17, merupakan kawasan kota kecamatan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan pemukiman serta fasilitas pendidikan.

18. Zona 18, merupakan kawasan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan pemukiman.
19. Zona 19, merupakan kawasan kota kecamatan dengan penggunaan lahan untuk perkantoran (pemerintah dan swasta), perkebunan dan pemukiman serta fasilitas pendidikan.
20. Zona 20, merupakan kawasan kota kecamatan dengan penggunaan lahan untuk perkantoran (pemerintah dan swasta), perdagangan, perkebunan dan pemukiman serta fasilitas kesehatan, pendidikan dan pelabuhan.
21. Zona 21, merupakan kawasan dengan penggunaan lahan untuk perkebunan dan pemukiman.
22. Zona 22, merupakan kawasan pusat kota propinsi yang sebagian besar adalah perkantoran (pemerintah dan swasta), perdagangan dan jasa, dan sebahagian pemukiman dan pendidikan, kesehatan dan pelabuhan.

Adapun luas wilayah dan kepadatan penduduk untuk masing-masing zona dapat dilihat pada tabel IV.1 dan gambar 4.1. Guna mengetahui secara detail wilayah kecamatan pada setiap zona. Pada tabel IV.1 menunjukkan bahwa zona yang memiliki kepadatan penduduk tertinggi adalah zona 22 dengan kepadatan 1.402 jiwa/ha, sedangkan yang terkecil adalah zona 2 dengan kepadatan 23 jiwa/ha. Dari gambar 4.2 menggambarkan bahwa zona 22 terletak di wilayah pusat kota propinsi sementara zona 2 terletak di pinggiran kota. Satu zona lagi yang terletak wilayah pusat kota kabupaten, yaitu zona 8, juga memiliki kepadatan penduduk yang cukup tinggi yaitu 476 jiwa/ha. Kemudian diikuti oleh zona 9 yang memiliki kepadatan penduduk 315 jiwa/ha, zona 14 yang memiliki kepadatan 119 jiwa/ha, lalu diikuti oleh zona-zona yang mempunyai kepadatan sedang dan rendah, dapat dilihat pada gambar 4.2.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

ZONA PENELITIAN

LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS ZONA
- SIMPUL ZONA
- PELABUHAN

SUMBER

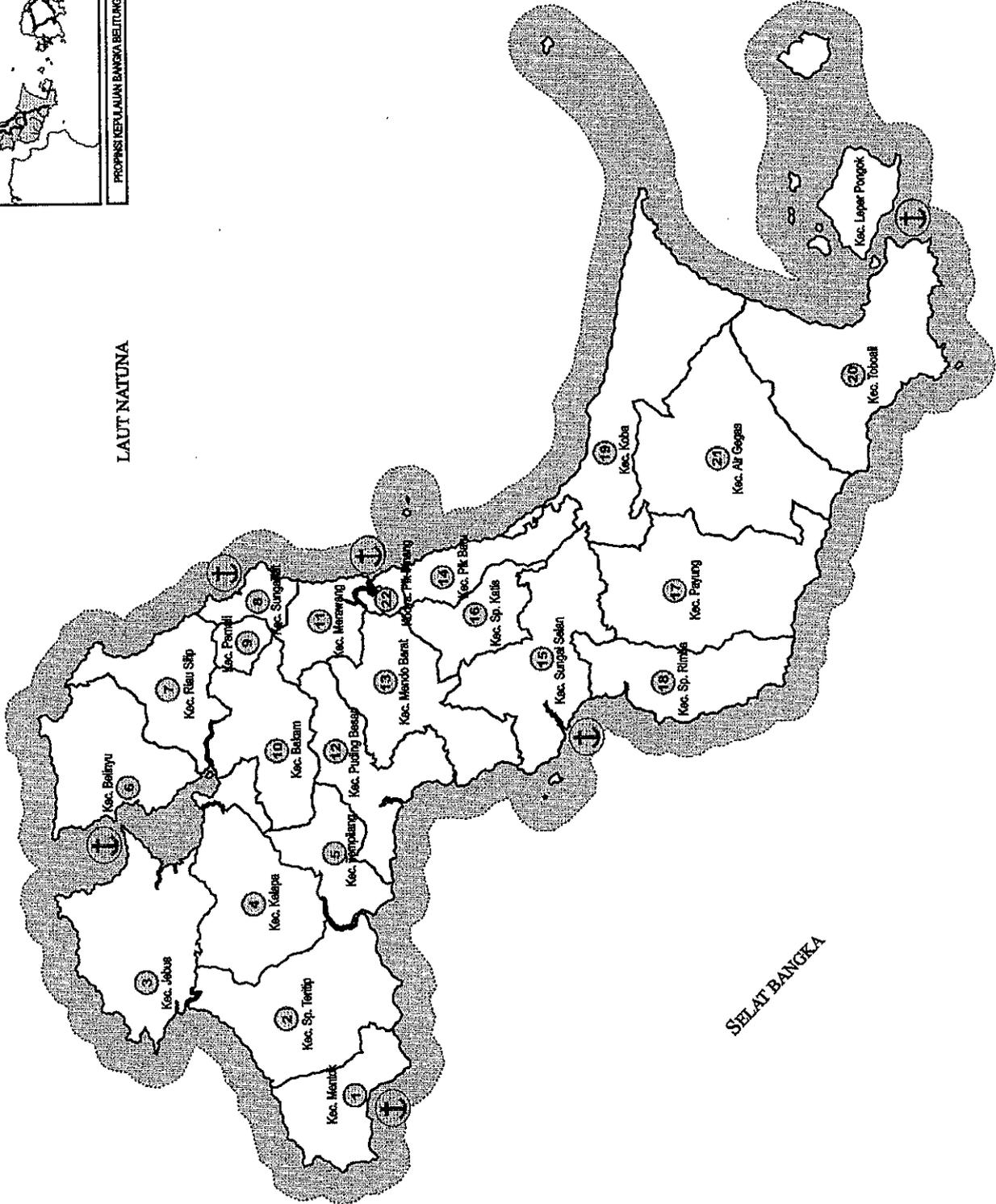
HASIL ANALISIS

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
	4.1	1 : 1.000.000



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NAITUNA



SELAT BANGKA

KABUPATEN BANGKA



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

LAND USE

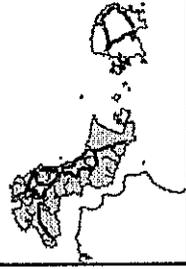
LEGENDA :

- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS PANTAI
- JALAN KOLEKTOR SEKUNDER
- JALAN KOLEKTOR PRIMER
- IBU KOTA KECAMATAN
- IBU KOTA KABUPATEN
- IBU KOTA PROPINSI
- PELABUHAN
- BANDAR UDARA
- LAUT
- HUTAN
- PERMUKIMAN
- SEMAK REKLAMASI
- KEBUN CAMPURAN
- PERKEKUNAN
- ALANG-ALANG
- SAWAH
- PERMUKIMAN + KEBUN CAMPURAN
- HUTAN + KEBUN CAMPURAN
- HUTAN BAKAU
- SEMAK
- TAMBAK
- KEBUN CAMPURAN + SEMAK

SUMBER

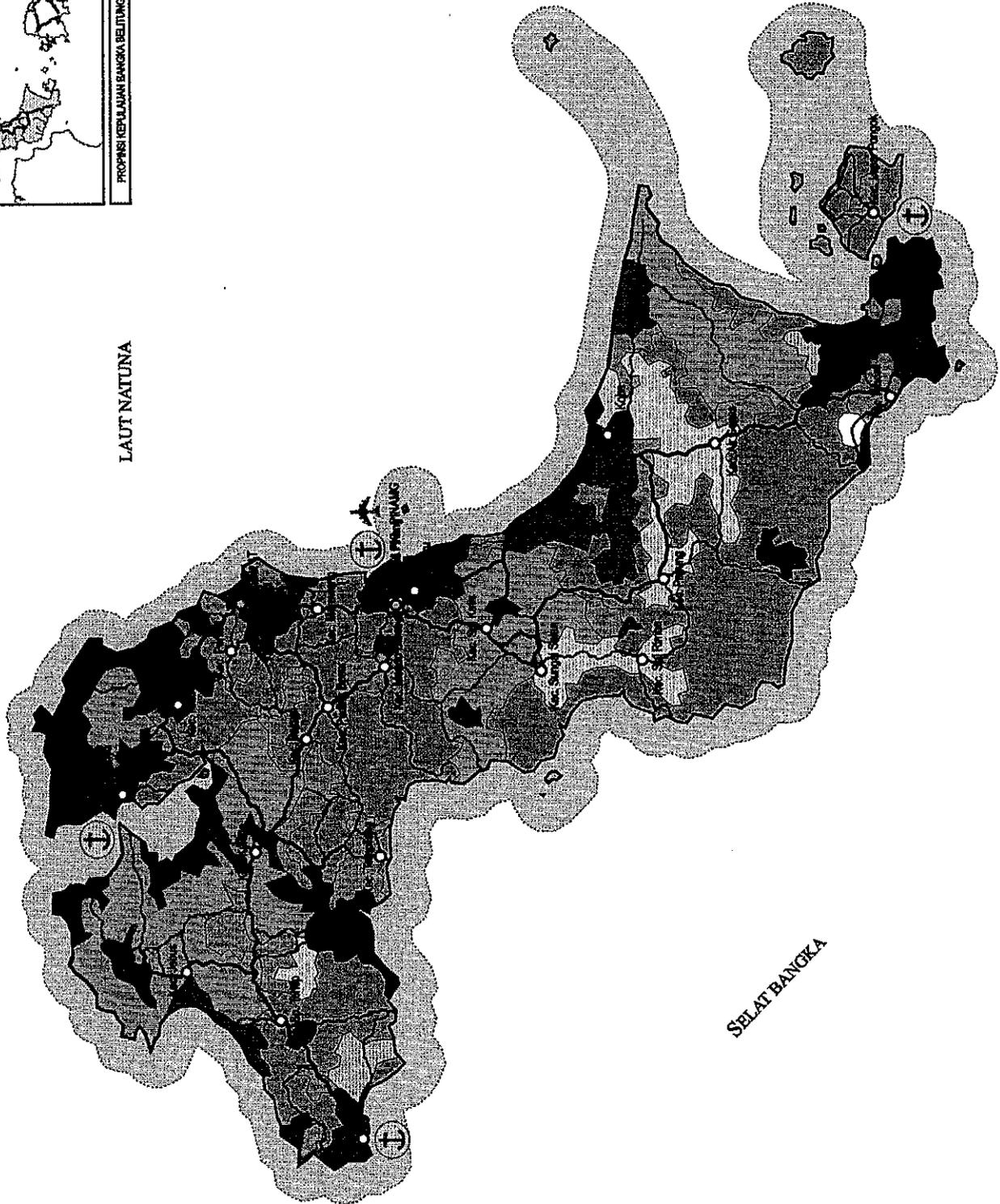
BAPPEDA KABUPATEN BANGKA

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
4.2	1 : 1.000.000	



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA



KABUPATEN BANGKA



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM MENDUKUNG
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

KEPADATAN PENDUDUK

LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS PANTAI
- BATAS KECAMATAN
- SUNGAI
- JALAN KOLEKTOR SEKUNDER
- JALAN KOLEKTOR PRIMER
- KEPADATAN RENDAH (1 - 39)
- KEPADATAN SEDANG (40 - 99)
- KEPADATAN TINGGI (100 - 500)
- IBU KOTA KECAMATAN
- IBU KOTA KABUPATEN
- IBU KOTA PROPINSI
- PELABUHAN
- BANDAR UDARA

SUMBER

BAPPEDA KABUPATEN BANGKA

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
4.3	1 : 1.000.000	

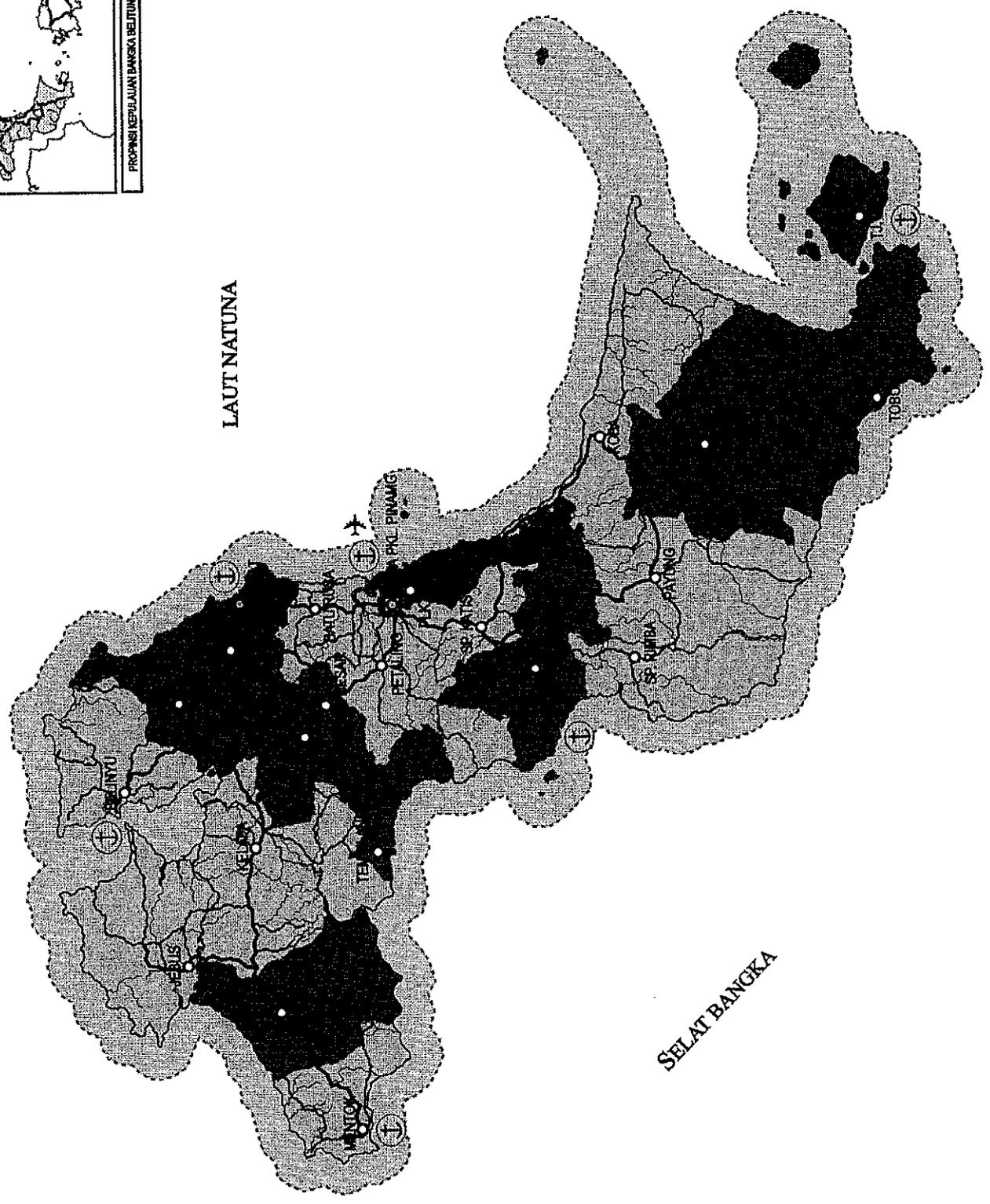


PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA

SELAT BANGKA

KABUPATEN BANGKA



TABEL : IV.1.
LUAS WILAYAH DAN KEPADATAN PENDUDUK
BEDASARKAN PEMBAGIAN ZONA

No	Kecamatan/ Kota	Luas Daerah (Km ²)	Jumlah (Jiwa)	Kepadatan (Jiwa/Km ²)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Mentok	466.968	35,841	77
2	Sp. Teritip	623.500	14,617	23
3	Jebus	730.112	30,625	42
4	Kelapa	605.437	23,982	40
5	Tempilang	398.290	21,064	53
6	Belinyu	546.492	38,629	71
7	Riau Silip	530.690	17,198	32
8	Sungailiat	103.378	49,205	476
9	Pemali	75.620	23,830	315
10	Bakam	518.400	12,209	24
11	Merawang	218.636	21,138	97
12	Puding Besar	424.620	16,344	38
13	Mendo Barat	529.140	31,366	59
14	Pangkalan Baru	282.268	33,492	119
15	Sungai Selan	693.996	20,495	30
16	Sp. Katis	246.940	16,891	68
17	Payung	504.497	20,529	41
18	Sp. Rimba	362.310	16,754	46
19	Koba	932.563	40,229	43
20	Toboali	1,715.477	56,111	33
21	Air Gegas	762.820	23,473	31
22	Kota Pkl. Pinang	89.410	125,342	1,402
	Jumlah	11,361.564	689,364	3,160

Sumber : Kabupten Bangka dan Pangkal Pinang Dalam Angka, 2000

Berdasarkan hasil survei di lapangan yang dilakukan dan dengan mengacu pada pembagian zona tersebut dapat diketahui besarnya bangkitan dan tarikan perjalanan

masing-masing zona serta besarnya asal tujuan perjalanan dari tiap pasangan zona asal-tujuan dapat dilihat pada tabel berikut.

TABEL IV.2
MATRIK ASAL TUJUAN PERJALANAN

Asal \ Tujuan	Tujuan																						Sub tot	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
1	2	0	2	2	0	1	1	5	1	1	1	0	2	3	4	0	4	0	3	2	2	7	44	
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	2	9	
7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
8	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	
9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	
11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
15	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
19	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
20	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
22	3	0	0	1	0	1	0	3	0	0	1	0	1	0	2	0	2	1	2	1	0	5	23	
Sub tot	23	0	2	3	0	6	1	10	1	1	2	0	3	3	7	1	7	1	7	4	2	19	103	

Sumber : Hasil analisis 2003

Dari tabel IV.2 dapat dilihat bahwa jumlah pergerakan yang menyatakan pola asal tujuan bervariasi dalam hal jumlah. Zona-zona yang menjadi tempat tujuan perjalanan, yaitu yang berpotensi menjadi zona penarik pergerakan adalah zona-zona 1,22,8,15,17,19 dan 6. Guna lahan di zona penarik pergerakan tersebut pada umumnya merupakan campuran kawasan perkantoran (pemerintah dan swasta), perdagangan dan jasa, tempat pendidikan, kesehatan dan pemukiman. Sementara zona yang menjadi tempat asal

perjalanan, dalam hal ini yang berpotensi menjadi zona pembangkit pergerakan adalah zona-zona 1,6,20 dan 22. Guna lahan dari zona ini, sebahagian besar adalah guna lahan berupa kawasan perkantoran (pemerintah dan swasta), perdagangan dan jasa, tempat pendidikan, kesehatan ,pemukiman dan pelabuhan.

TABEL : IV.3
JUMLAH PERJALANAN BERDASARKAN
PASANGAN ZONA ASAL TUJUAN

Pasangan zona Asal Tujuan	Jumlah Perjalanan	Pasangan zona Asal Tujuan	Jumlah Perjalanan	Pasangan zona Asal Tujuan	Jumlah Perjalanan
1-1	2	3-1	1	20-20	1
1-3	2	4-1	2		
1-4	2	7-1	2	22-4	1
1-6	1	8-1	4	22-8	3
1-7	1	9-1	1	22-11	1
1-8	5	10-1	1	22-13	1
1-9	1	11-1	1	22-15	2
1-10	1	14-1	1	22-17	2
1-11	1	17-1	3	22-18	1
1-13	2	19-1	2	22-19	2
1-14	3	20-1	1	22-20	1
1-15	4	22-1	3	22-22	5
1-16	1				
1-17	4	6-6	1	8-22	1
1-19	3	6-8	2	10-22	1
1-20	2	6-15	1	17-22	1
1-21	2	6-17	1	18-22	1
1-22	7	6-19	2		
		6-22	2		
		8-6	1		
		15-6	1		
		19-6	1		
		22-6	1		

*Sumber : Hasil Analisis,
2003*

Dari tabel IV.3 juga dapat diketahui pasangan zona asal tujuan perjalanan. Adapun jumlah perjalanan pengguna angkutan berdasarkan pasangan zona asal tujuan ini seperti ditunjukkan pada tabel IV.3. Secara spasial pola pasangan zona asal tujuan perjalanan digambarkan pada gambar 4.4. Dari tabel IV.3 dan gambar 4.4. ini terlihat



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUTDALAM MENDUKUNG
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

ASAL TUJUAN PERJALANAN RESPONDEN

LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS ZONA (1-3)
- BATAS ZONA (4-6)
- BATAS ZONA (7-9)
- SIMPUL ZONA
- PELABUHAN

SUMBER

HASIL ANALISIS

UTARA



NO. GAMBAR

SKALA

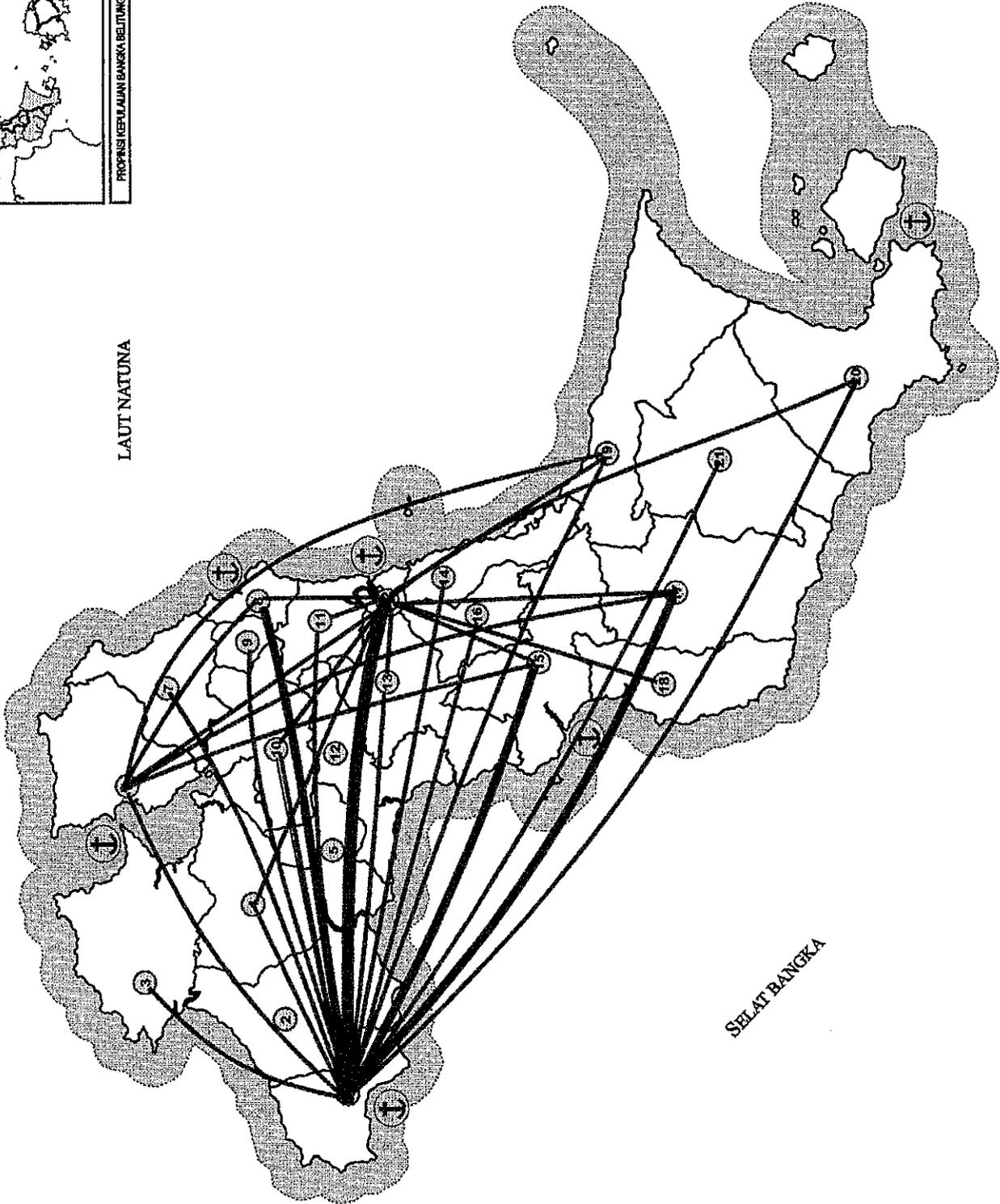
1 : 1.000.000

4.4



PROVINSI KEMULIAAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA



KABUPATEN BANGKA

bahwa bangkitan dan tarikan pergerakan tersebar di beberapa zona dengan jumlah pergerakan yang bervariasi.

b). Maksud Melakukan Perjalanan

Maksud melakukan perjalanan merupakan sasaran jenis kegiatan yang melatarbelakangi individu untuk melakukan perjalanan. Berdasarkan hasil survei yang dilakukan dari 103 responden dapat diketahui maksud perjalanan responden sebagaimana dirinci pada tabel IV.4.

**TABEL : IV.4
MAKSUD MELAKUKAN PERJALANAN**

No	Maksud Perjalanan	Jumlah Sampel (orang)	(%)
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Bekerja	14	13.59
2	Rekreasi	12	11.65
3	Berdagang	27	26.21
4	Bisnis	23	22.33
5	Kegiatan Sosial	8	7.77
6	Pulang ke Rumah	19	18.45
	Jumlah	103	100.00

Sumber : Hasil analisis, 2003

Tabel IV.4 menjelaskan bahwa persentase maksud perjalanan untuk berdagang adalah cukup besar, yaitu 26,21 %, kemudian diikuti oleh maksud untuk bisnis (22,33 %), pulang ke rumah (18,45 %), karena responden tersebut habis melakukan perjalanan menggunakan angkutan laut dengan tujuan pulang kerumah, untuk bekerja (13,59 %), dan selebihnya untuk berbagai maksud perjalanan lain, yaitu rekreasi dan kegiatan sosial, semuanya akan keluar dari Pulau Bangka untuk tujuan akhir dengan menggunakan angkutan laut.

c). Moda Angkutan Yang Digunakan

Ada beberapa macam moda angkutan yang digunakan oleh setiap orang untuk melakukan perjalanan dari tempat asal ke tujuan. Tabel IV.5 menyajikan secara rinci moda angkutan yang digunakan oleh responden dalam melakukan perjalanan.

**TABEL : IV.5.
MODA ANGKUTAN YANG DIGUNAKAN**

No	Moda Angkutan	Jumlah Sampel (orang)	(%)
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Ojek	0	-
2	Taksi	4	3.88
3	Pribadi	8	7.77
4	Bis Umum	36	34.95
5	Angkutan Kota	7	6.80
6	Angkutan Laut	48	46.60
	Jumlah	103	100.00

Sumber : Hasil analisis, 2003

Dari tabel IV.5 terlihat bahwa kendaraan angkutan laut merupakan sarana angkutan yang memiliki persentase paling besar digunakan untuk melakukan perjalanan, yaitu 46,60 %, karena didalam melakukan survei terhadap responden ini dilakukan kepada responden menuju pelabuhan dengan tujuan ke Pulau Bangka. Berikutnya adalah dengan tujuan keluar dari Pulau Bangka dan menuju pelabuhan yaitu menggunakan bis umum (34,95 %), mobil pribadi (7,77 %), angkutan kota (6,68 %) dan taksi (3,88 %). Disamping itu, kendaraan ojek tidak dipakai karena di Kabupaten Bangka memang tidak ada ojek.

d). Penghasilan Responden

Tabel IV.6 menunjukkan secara rinci penghasilan responden per bulan yang menggunakan angkutan umum.

TABEL : IV.6
PENGHASILAN RESPONDEN DALAM 1 BULAN

No	Penghasilan Responden	Jumlah Sampel (orang)	(%)
(1)	(2)	(3)	(4)
1	< 600.000	7	6.80
2	600.000 - 999.999	25	24.27
3	1 juta - 1.499.999	46	44.66
4	1,5 juta - 1.999.999	16	15.53
5	2 juta - 2.999.999	9	8.74
6	3 juta - 4 juta	0	-
7	> 4 juta	0	-
	Jumlah	103	100.00

Sumber : Hasil analisis, 2002

Tabel IV.6 menunjukkan bahwa pengguna angkutan umum berasal dari responden yang berpenghasilan rendah maupun tinggi. Dari 103 responden yang diteliti ternyata persentase terbesar pengguna angkutan umum berasal dari responden dengan tingkat penghasilan per bulan Rp.1.000.000, sampai dengan Rp. 1.500.000, atau sebesar 44,66 %, berikutnya adalah responden dengan penghasilan per bulan Rp. 600.000, sampai dengan Rp 1.000.000, atau sebesar 24,27 %, kemudian responden dengan penghasilan per bulan Rp 1.500.000, sampai dengan Rp 2.000.000, atau sebesar 15,53 %.

Dari tabel IV.6 juga menunjukkan bahwa rata-rata jumlah responden pengguna angkutan umum terlihat meningkat dari tingkat penghasilan dibawah Rp. 600.000 sampai dengan tingkat penghasilan Rp 2.000.000. Jumlah ini menurun pada tingkat penghasilan Rp. 2.000.000 ke atas. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah responden yang menggunakan angkutan umum lebih banyak pada tingkat penghasilan per bulan antara Rp.600.000 sampai dengan Rp. 2.000.000.

e). **Jumlah perjalanan Dilakukan Responden Dalam Satu Bulan**

Pada tabel IV.7 dibawah ini akan dijelaskan secara rinci responden melakukan perjalanan dalam satu bulan.

**TABEL : IV.7
FREKUENSI MELAKUKAN PERJALANAN
DALAM 1 BULAN**

No	Frekuensi Perjalanan	Jumlah Sampel (orang)	(%)
(1)	(2)	(3)	(4)
1	< 3 kali	37	35.92
2	3 - 5 kali	52	50.49
3	6 - 10 kali	14	13.59
4	11 - 19 kali	0	-
5	20 - 29 kali	0	-
6	Setiap hari	0	-
	Jumlah	103	100.00

Sumber : Hasil analisis, 2003

Dari tabel IV.7 terlihat bahwa responden melakukan perjalanan dalam satu bulan yang paling dominan adalah antara (3-5) kali yaitu sebesar 50,49 %, kemudian diikuti oleh responden yang melakukan perjalanan < 3 kali yaitu sebesar 35,92 % dan yang melakukan perjalanan (6-10) kali atau sebesar 13,59 %. Sedangkan untuk melakukan perjalanan lebih besar dari 10 kali tidak dilakukan, karena didalam survey ini ternyata responden yang melakukan perjalanan tersebut dominan baik keluar maupun kedalam Pulau Bangka dilakukan lebih dari satu hari.

f). **Perkembangan Angkutan Darat**

Memperhatikan lintasan rute yang dilalui (lihat tabel IV.8), lintasan tersebut terdiri dari jalan propinsi (kolektor primer) dan jalan kabupaten (kolektor sekunder) di Pulau Bangka.

TABEL : IV.8
JUMLAH ANGKUTAN UMUM PADA BASIS KECAMATAN/KOTA
ANTAR WILAYAH PELAYANAN TAHUN 2002

Rute	Basis Asal – Tujuan (Kecamatan/kota)	Jumlah Armada (unit)	Kapasitas/unit (orang)	Jarak (km)	Waktu (menit)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Pangkal Pinang – Mentok	49	Rata-rata	138	207
2	Pangkal Pinang – Belinyu	38	27	87	130
3	Pangkal Pinang – Sungailiat	55		33	49
4	Pangkal Pinang – Toboali	43		125	187
5	Pangkal Pinang – Koba	30		58	87
6	Pangkal Pinang - Parit III	16		122	183
7	Pangkal Pinang – Tempilang	15		60	90
8	Pangkal Pinang – Payung	20		78	117
9	Pangkal Pinang - Sungai Selan	3		38	57
10	Pangkal Pinang – Jebus	1		108	162
11	Sungailiat – Mentok	3		140	210
12	Tempilang – Mentok	1		108	162
	Jumlah	274			

Sumber : Dishub Kabupaten Bangka, 2002

Dari lintasan rute trayek yang telah ditetapkan (lihat tabel IV.8 dan gambar 4.5), terlihat bahwa rute-rute tersebut menghubungkan antara kota kecamatan dengan kota kecamatan, antara kota kecamatan dengan kota kabupaten dan antara kota kecamatan dengan kota propinsi yang ada di Pulau Bangka. Untuk menghubungkan antara kota kecamatan, kota kabupaten dan kota propinsi dengan wilayah sekelilingnya di pinggiran kota atau kepedesaan di Pulau Bangka, cenderung menggunakan angkutan pedesaan dengan rute yang tidak ditetapkan.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM MENDUKUNG
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

RUTE ANGKUTAN UMUM

LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BAYAS ZONA
- RUTE ANGKUTAN UMUM (46 - 60)
- RUTE ANGKUTAN UMUM (31 - 45)
- RUTE ANGKUTAN UMUM (16 - 30)
- RUTE ANGKUTAN UMUM (1 - 15)
- SIMPUL ZONA
- PELABUHAN

SUMBER

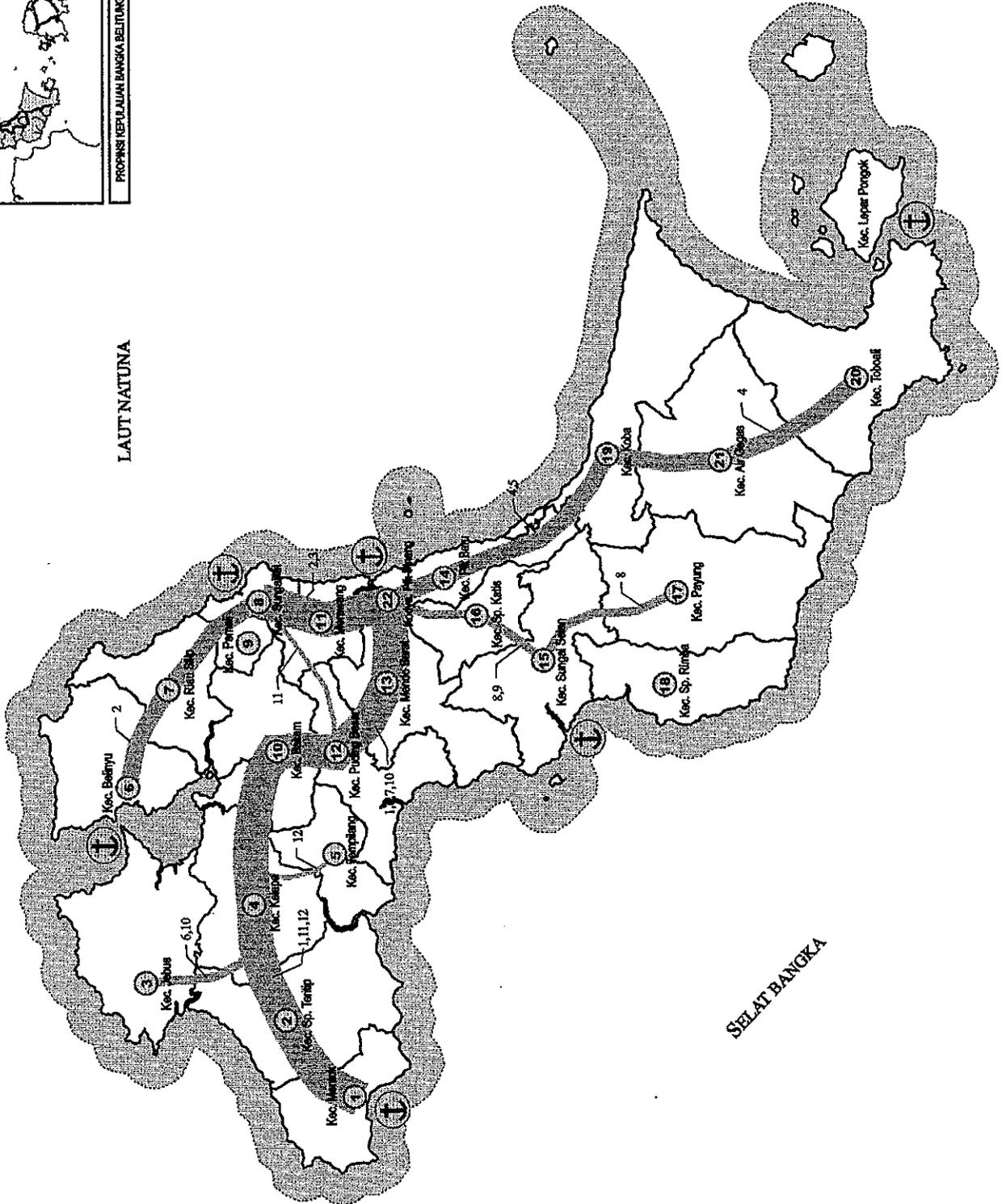
HASIL ANALISIS

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
4.5	1 : 1.000.000	



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA



SELAT BANGKA

KABUPATEN BANGKA

Memperhatikan matrik asal tujuan pengguna angkutan (tabel IV.2) menunjukkan bahwa bangkitan dan tarikan pengguna angkutan tidak terkonsentrasi di zona pusat kota akan tetapi tersebar diseluruh zona. Disamping itu dari pasangan asal tujuan perjalanan pengguna angkutan (tabel IV.3) menunjukkan tidak terkonsentrasinya perjalanan penggunaan angkutan ke zona di pusat kota, melainkan menyebar ke zona atau kecamatan lain di pinggiran zona atau daerah belakang (*hinterland*).

Berkaitan dengan trayek dan rute pelayanan angkutan tersebut, maka pengguna angkutan pada masing-masing zona mempunyai karakteristik yang berbeda-beda dalam hal jarak dan waktu tempuh ke lintasan angkutan. Karakteristik tersebut di atas mempengaruhi total jarak dan waktu tempuh perjalanan penggunaan angkutan.

Dari tabel IV.8 dapat dilihat bahwa armada yang paling banyak melintasi rute tersebut adalah pada lintasan rute 3 sebanyak 20,70 %, kemudian diikuti oleh lintasan rute 1 sebanyak 17,88 %, lintasan rute 4 sebanyak 15,69 %, lintasan rute 2 sebanyak 13,87 %, lintasan rute 5 sebanyak 10,95 %, lintasan rute 8 sebanyak 7,30 %, lintasan rute 6 sebanyak 5,84 %, lintasan rute 7 sebanyak 5,47 %, lintasan rute 9 dan 11 sebanyak 1,09 % dan lintasan rute 10 dan 12 sebanyak 0,36 %.

Melihat dari persentase armada yang melintasi rute tersebut jelas bahwa konsentrasi masyarakat masih terkonsentrasi pada pusat kota propinsi dan kota kabupaten serta pusat kota kecamatan yang mempunyai akses pelabuhan.

Untuk menjangkau lintasan rute (pada tabel IV.8) terlihat bahwa lintasan rute yang tepanjang diikuti pula oleh waktu tempuh yang lama, sehingga semakin panjang lintasan yang ditempuh akan semakin lama pula waktu yang dibutuhkan untuk menjangkau lintasan tersebut. Pada tabel IV.9 akan dilihat jarak untuk menuju lintasan atau antara kecamatan.

TABEL : IV.9
MATRIK JARAK ANTAR KOTA KECAMATAN DI PULAU BANGKA

Mentok														Keterangan :		
64	Jebus														1	Lewat Teluk Kelabat (Kec. Jebus)
118	45(1)	88(2)	Belinyu												2	Lumut (Kec. Belinyu)
140(4)	110	54	Sungailiat												3	Puput (Kec. Sungai Selan)
139	109	75	21	Baturusa											4	Sempan (Kec. Merawang)
138	108	87	33	12	Pkl										5	Bedengung (Kec. Payung)
176	145	125	70	50	38	Pinang									6	Mayang (Kec. Mentok)
196	145	125	70	50	38	S.Selan									7	Pangkal buluh (Kec. Payung)
196	166	145	90	70	58	63(3)	Koba								8	Koba (Kec. Koba)
234	196(7)	165(7)	111(7)	90(7)	78(7)	63	38	Payung							9	Sungailiat (Kec. Sungailiat)
264	205(7)	184(8)	130(8)	109(8)	97(8)	63	38	80(5)	Toboali						10	Saing (Kec. Merawang)
74	233	212	158	137	125	124(5)	67	142(7)	189	Kelapa					11	Petaling (Kec. Mendo Barat)
108	44	44(2)	66(4)	65(11)	64	102	122	148(7)	195		Tempilang					
77	79	72(9)	72(4)	71(11)	70(10)	107	127	138	135	3	31	Sp.				
78	48	41	60(4)	153(11)	60	98	118	138	135	3	31	Tempilang				
23	14	102	124	123(11)	122	145	180	200	247	58	92	61	Parit III			
35	42	96	116	117	116	153	173	194	241	52	66	55	56	Mayang		
11	52	108	127	126	125	163	188	203	250	61	35	64	65	10	Rambat	
	75	129	151	150	149	167	207	227	274	85	119	88	89	34	46	Pesanggrahan Manumbing

Sumber : Dinas Kimpraswil Kabupaten Bangka, 2002

g). Perkembangan Angkutan Laut

Untuk melayani arus barang dan orang antar pulau (antar wilayah/inter wilayah), transportasi darat maupun laut mempunyai peranan penting dan strategis untuk pembangunan ekonomi dikawasan Pulau Bangka maupun dengan pulau lain disekitarnya masih rendah dilihat dari jaringan transportasi yang ada. Sementara sistem transportasi yang

ada baru diperlukan untuk membuka wilayah-wilayah terisolir dan menghubungkan satu desa dengan desa lainnya atau ibu kota kecamatan dan ibu kota kabupaten.

Transportasi laut berupa pelabuhan laut terletak di Belinyu yang dapat disinggahi/melayani kapal penumpang yang menjalani rute pelayaran ke Jakarta, maupun ke kota-kota lainnya (seperti Medan, Batam dan Pontianak).

Pelabuhan laut di Pangkalan Balam yang terletak di Kotamadya Pangkal Pinang sebagai penyeberangan (ferry) melayani angkutan barang ke Jakarta, Batam dan kota-kota lain, serta kapal cepat Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) dengan rute ke Jakarta, sementara kapal cepat (jetfoil) dengan rute ke Belitung

Pelabuhan laut di Mentok sebagai pelabuhan kapal penyeberangan (ferry) ke Palembang dan Jakarta, sementara untuk kapal cepat (jetfoil) dengan rute Palembang.

Pelabuhan laut Toboali yang terletak di Sadai melayani kapal penyeberangan (ferry) yang menjalani rute ke pulau Belitung, dan kapal cepat (jetfoil) dengan rute ke Jakarta maupun ke pulau Belitung.

Untuk melihat perkembangan arus penumpang, barang dan jasa yang keluar masuk dari beberapa pelabuhan yang ada di pulau Bangka pada tahun 2000 dapat dilihat pada tabel IV.10. Dari tabel tersebut terlihat bahwa jumlah kunjungan kapal, naik turunnya penumpang, dan bongkar muatnya barang melalui pelabuhan yang ada di Pulau Bangka pada tahun 2000 yang relatif lebih besar adalah pelabuhan Pangkalan Balam dan Pelabuhan Mentok.

TABEL : IV.10.

**PERKEMBANGAN ARUS PENUMPANG, BARANG DAN JASA MELALUI
PELABUHAN DI PULAU BANGKA TAHUN 1999 - 2000**

NO	PELABUHAN	1999				
		KUNJUNGAN KAPAL	PENUMPANG (ORANG)		BARANG (TON)	
			TURUN	NAIK	BONGKAR	MUAT
1	Belinyu	777	33,660	34,625	43,116	76,356
2	Pkl. Balam	1,876	89,347	90,824	599,476	172,202
3	Mentok	5,110	235,889	236,369	81,400	42,935
4	Toboali	1,338	1,171	1,399	73,721	286,477
5	Sungailiat	776	-	-	17,081	51,041
6	Sungai Selan	398	-	-	16,744	12,017
	Jumlah	10,275	360,067	363,217	831,538	641,028

Lanjutan

NO	PELABUHAN	2000				
		KUNJUNGAN KAPAL	PENUMPANG (ORANG)		BARANG (TON)	
			TURUN	NAIK	BONGKAR	MUAT
1	Belinyu	799	42,457	50,326	32,977	68,215
2	Pkl. Balam	1,916	91,399	92,916	533,381	221,768
3	Mentok	9,227	270,152	271,711	215,755	81,483
4	Toboali	986	1,153	1,327	9,905	169,320
5	Sungailiat	808	-	-	15,745	80,190
6	Sungai Selan	421	-	-	25,334	33,777
	Jumlah	14,157	405,161	416,280	833,097	654,753

Sumber : Dishub Kabupaten Bangka, 2000

➤ **Perkembangan arus Barang**

Untuk bongkar muat barang yang paling dominan adalah pelabuhan Pangkalan Balam yang memberikan kontribusi terhadap pelabuhan pada tahun 2000 untuk bongkar sebesar 64,02 % dan muat sebesar 33,87 %. Pelabuhan Mentok untuk bongkar sebesar 25,90 % dan muat sebesar 12,44 %. Pelabuhan Belinyu untuk bongkar sebesar 3,96 % dan muat sebesar 10,42 %. Pelabuhan Sungai Selan untuk bongkar sebesar 3,04 % dan muat

sebesar 5,16 %. Pelabuhan Sungailiat untuk bongkar sebesar 1,89 % dan muat sebesar 12,25 %. Pelabuhan Toboali untuk bongkar sebesar 1,19 % dan muat sebesar 25,86 %.

➤ **Perkembangan arus Penumpang**

Sedangkan yang paling dominan untuk kunjungan kapal dan turun naiknya penumpang adalah pelabuhan Mentok yang memberikan kontribusi terhadap pelabuhan pada tahun 2000 untuk kunjungan kapal sebesar 65,18 %, turun penumpang sebesar 66,68 %, naik penumpang sebesar 65,27 %. Pelabuhan Pangkalan Balam untuk kunjungan kapal sebesar 13,53 %, turun penumpang sebesar 22,56 %, naik penumpang sebesar 22,32 %. Pelabuhan Belinyu untuk kunjungan kapal sebesar 10,48 % turun penumpang sebesar 22,56 % naik penumpang sebesar 12,09 %. Pelabuhan Toboali untuk kunjungan kapal sebesar 0,28 % turun penumpang sebesar 22,56 % naik penumpang sebesar 0,32 %. Sedangkan untuk pelabuhan Sungailiat dan pelabuhan Sungai Selan tidak ada turun naik penumpang karena pelabuhan tersebut khusus untuk pelabuhan barang. Dalam hal ini jelas bahwa masing-masing pelabuhan telah memiliki fungsi dan pelayanan sendiri sesuai dengan posisi strategisnya secara internal dan eksternal.

h). Penyebaran dan kepadatan penduduk

Penduduk di Pulau Bangka pada tahun 2000 berjumlah 699.702 jiwa, laju pertumbuhan penduduk rata-rata sebesar 1,68 %. Dengan semakin bertambahnya penduduk sementara luas wilayah Pulau Bangka relatif tidak berubah, menjadikan kepadatan penduduk cenderung meningkat. Selama 10 tahun terakhir tingkat kepadatan penduduk per km², dari tahun ke tahun cenderung bertambah, tahun 1990 kepadatan penduduk hanya sebesar 42 orang per km², sedangkan pada tahun 1995 menjadi 46 orang per km². Sementara pada tahun 2000 kepadatan penduduk bertambah menjadi 60 orang per km².

TABEL : IV.11
JUMLAH PENDUDUK MENURUT KECAMATAN LUAS DAERAH (KM²)
JENIS KELAMIN DAN KEPADATAN PER KM²
DI PULAU BANGKA TAHUN 2000

No	Kecamatan	Luas Daerah (Km ²)	Laki-Laki (Jiwa)	Perempuan (Jiwa)	Jumlah (Jiwa)	Kepadatan (Jiwa/Km ²)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Mentok	466.968	18,279	17,562	35,841	77
2	Sp. Teritip	623.500	7,455	7,162	14,617	23
3	Jebus	730.112	15,619	15,006	30,625	42
4	Kelapa	605.437	12,231	11,751	23,982	40
5	Tempilang	398.290	10,743	10,321	21,064	53
6	Belinyu	546.492	19,701	18,928	38,629	71
7	Riau Silip	530.690	8,771	8,427	17,198	32
8	Sungailiat	103.378	25,095	24,110	49,205	476
9	Pemali	75.620	12,153	11,677	23,830	315
10	Bakam	518.400	6,227	5,982	12,209	24
11	Merawang	218.636	10,780	10,358	21,138	97
12	Puding Besar	424.620	8,335	8,009	16,344	38
13	Mendo Barat	529.140	15,997	15,369	31,366	59
14	Pangkalan Baru	282.268	17,081	16,411	33,492	119
15	Sungai Selan	693.996	10,452	10,043	20,495	30
16	Sp. Katis	246.940	8,614	8,277	16,891	68
17	Payung	504.497	10,470	10,059	20,529	41
18	Sp. Rimba	362.310	8,545	8,209	16,754	46
19	Koba	932.563	20,517	19,712	40,229	43
20	Toboali	1,715.477	28,617	27,494	56,111	33
21	Air Gegas	762.820	12,064	11,409	23,473	31
22	Lepar Pongok	261.988	5,272	5,066	10,338	39
23	Kota Pkl. Pinang	89.410	63,925	61,417	125,342	1,402
	Jumlah	11,712.962	356,943	342,759	699,702	60
	Jumlah : 1999	11,712,962	282,601	273,342	555,943	48
	1998	11,712,962	280,752	272,114	552,866	48
	1997	11,712,962	277,500	268,902	546,402	47

Sumber : Kabupaten Bangka dan Pangkal Pinang Dalam Angka, 2000

Memperhatikan tabel berikut maka kepadatan yang tertinggi adalah Kota Pangkal Pinang dengan kepadatan sebesar 1.402 jiwa/km², kemudian diikuti kecamatan Sungailiat dengan kepadatan sebesar 476 jiwa/km², kemudian diikuti kecamatan Pemali dengan kepadatan sebesar 315 jiwa/km², kecamatan Pangkalan Baru dengan kepadatan sebesar 119 jiwa/km², kecamatan Merawang dengan kepadatan sebesar 97 jiwa/km², kecamatan Mentok dengan kepadatan sebesar 77 jiwa/km², kecamatan Belinyu dengan kepadatan sebesar 71 jiwa/km², kecamatan Pemali dengan kepadatan sebesar 315 jiwa/km², kecamatan Simpang Katis dengan kepadatan sebesar 68 jiwa/km², kecamatan Mendo Barat dengan kepadatan sebesar 59 jiwa/km², kecamatan Tempilang dengan kepadatan sebesar 53 jiwa/km², dan kecamatan-kecamatan lain yang lebih kecil dari 53 jiwa/km².

Dari uraian tersebut diatas jelas bahwa kepadatan penduduk yang terbesar adalah berada di pusat kota seperti Pangkal Pinang sebagai ibukota propinsi dan Sungailiat sebagai ibukota kabupaten dan diikuti oleh kota kecamatan yang mempunyai akses ke pelabuhan.

i). Mata Pencaharian Penduduk

Pada tahun 2000 jumlah penduduk usia kerja (10 tahun keatas) yang didata BPS relatif besar yaitu 455.351 orang, jumlah ini relatif lebih besar dibanding dengan tahun sebelumnya yaitu sebanyak 415.793 orang atau mengalami peningkatan sebesar 9,51 %. Sementara jumlah orang yang bekerja di Pulau Bangka pada tahun 2000 sebanyak 243.663 orang, yang mencari pekerjaan sebanyak 6.509 orang.

Mata pencaharian penduduk yang paling dominan di Pulau Bangka adalah sektor pertanian, perkebunan dan nelayan dengan jumlah penduduk yang bekerja disektor ini sebanyak 204.254 orang atau 72,56 % dari jumlah orang yang bekerja di Pulau Bangka.

j). Kondisi dan Potensi Perekonomian

Kondisi dan potensi perekonomian di Pulau Bangka masih berbasis pada sektor pertanian dan sektor pertambangan, kemudian sektor industri dan sektor perdagangan, hotel dan restoran yang menjadi tulang punggung perekonomian Pulau Bangka.

Sektor-sektor yang dominan meliputi sektor industri pengolahan (industri tanpa migas), sektor pertambangan (timah, kaolin, pasir kuarsa), sektor pertanian (tanaman perkebunan, perikanan). Pertumbuhan ekonomi pada saat ini masih dipakai untuk memantau perbaikan ekonomi suatu daerah, Dengan menggunakan harga konstan sehingga dapat menggambarkan peningkatan produksi secara makro. Berdasarkan harga konstan yang mencerminkan produksi riil daerah, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Pulau Bangka pada tahun 2000 sebesar Rp 1.148.050 juta, pada tahun 1999 sebesar Rp 1.141.163 juta atau naik sebesar 1,44 %.

Memperhatikan tabel dibawah, maka urutan PDRB yang terbesar ke yang terkecil pada tahun 2000 adalah dari sektor Pertanian sebesar Rp 308.227 juta, kemudian diikuti oleh sektor Industri Pengolahan sebesar Rp 279.832 juta, sektor Pertambangan dan Penggalan sebesar Rp 205.634 juta, sektor Perdagangan Hotel dan Restoran sebesar Rp 142.012 juta, sektor Bangunan sebesar Rp 79.997 juta, sektor Jasa-jasa sebesar Rp 52.514 juta, sektor Keuangan Persewaan dan Jasa Perusahaan sebesar Rp 43.880 juta, sektor Pengangkutan dan Konomikasi sebesar Rp 27.339 juta, sektor Listrik Gas dan Air bersih sebesar Rp 8.615 juta. Melihat hasil dari PDRB tersebut jelas bahwa sektor Petanian masih mendominasi kemudian diikuti oleh sektor Industri Pengolahan, sektor Perdagangan Hotel dan Restoran dan seterusnya yang selama ini menjadi tulang punggung perekonomian di Kabupaten Bangka.

TABEL : IV.12
PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO MENURUT LAPANGAN USAHA
ATAS DASAR HARGA KONSTAN PULAU BANGKA
TAHUN 1996 – 2000 (JUTAAN RUPIAH)

No	Lapangan Usaha	1996	1997	1998	1999	2000
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Pertanian	224,711	235,629	242,763	270,229	308,227
	1.1. Tan. Bahan Makanan	41,201	42,890	43,788	45,687	47,112
	1.2. Tan. Perkebunan	108,482	113,478	116,199	140,081	174,050
	1.3. Peternakan	14,031	14,797	15,507	16,544	17,723
	1.4. Kehutanan	17,136	16,954	16,453	12,073	9,721
	1.5. Perikanan	43,861	47,510	50,816	55,844	59,621
2	Pertambangan dan Pengalihan	209,297	242,530	258,772	212,403	205,634
3	Industri Pengolahan	249,895	309,299	347,588	309,086	279,832
4	Listrik, Gas dan Air Bersih	6,523	7,015	7,428	7,971	8,615
5	Bangunan	90,522	99,226	119,159	78,145	79,997
6	Hotel dan Restoran	109,552	118,090	125,125	136,003	142,012
7	Pengangkutan dan Komonikasi	25,727	28,101	28,233	25,939	27,339
8	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	37,491	38,431	41,051	40,836	43,880
9	Jasa-jasa	48,944	50,322	50,977	51,101	52,514
	Jumlah	1,002,662	1,128,643	1,221,096	1,131,713	1,148,050

Sumber : Kabupaten Bangka dan Pangkal Pinang Dalam Angka, 2000

Sementara itu Pendapatan Asli Daerah (PAD) Pulau Bangka pada tahun 2000 terialisasi sebesar Rp 9.031.582.047,63 juta dari target sebesar Rp 7.150.853.700 juta atau terpenuhi sebesar 126,30 %, sedangkan pada tahun 1999 terialisasi sebesar Rp 6.953.858.226,50 juta dari target sebesar Rp 6.074.538.950 juta atau terpenuhi sebesar

TABEL : IV.13
PENDAPATAN ASLI DAERAH PULAU BANGKA
TAHUN 2000 (DALAM JUTAAN RUPIAH)

No	Kecamatan/ Kota	Anggaran/ Ketetapan	Realisasi	Persentase (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Mentok	56,045,270	62,064,322.55	110.74
2	Sp. Teritip	22,891,730	24,350,216.25	106.37
3	Jebus	44,994,000	47,219,589.43	104.95
4	Kelapa	15,731,990	17,982,503.98	114.31
5	Tempilang	13,951,010	16,946,748.81	121.47
6	Belinyu	70,441,928	70,986,657.63	100.77
7	Riau Silip	31,647,823	30,892,556.32	97.61
8	Sungailiat	451,739,569	395,711,602.44	87.60
9	Pemali	218,081,171	191,133,187.39	87.64
10	Bakam	109,040,586	95,516,593.69	87.60
11	Merawang	15,475,880	12,567,622.30	81.21
12	Puding Besar	12,159,620	9,974,560.38	82.03
13	Mendo Barat	12,846,000	7,798,590.00	60.71
14	Pangkalan Baru	22,013,750	24,252,452.57	110.17
15	Sungai Selan	13,330,900	8,687,972.39	65.17
16	Sp. Katis	10,907,100	7,208,341.05	66.09
17	Payung	13,345,750	8,481,686.40	63.55
18	Sp. Rimba	10,919,250	6,839,561.60	62.64
19	Koba	56,746,375	56,306,475.95	99.22
20	Toboali	64,580,180	79,357,075.24	122.88
21	Air Gegas	26,377,818	33,213,453.26	125.91
22	Lepar Pongok	13,895,000	10,767,000.00	77.49
23	Kota Pkl. Pinang	5,843,691,000	7,813,323,278.00	133.71
	Jumlah	7,150,853,700	9,031,582,047.63	126.30
	1999/2000	6,074,538,950	6,953,858,226.50	143.45
	1998/1999	5,602,694,791	6,119,395,239.32	75.82
	1997/1998	5,173,367,036	5,385,067,810.60	82.96

Sumber : Kabupaten Bangka dan Pangkal Pinang Dalam Angka, 2000

143,45 %. Memperhatikan tabel dibawah ini, maka urutan persentase PAD antara Anggaran dengan realisasi Kabupaten Bangka pada tahun 2000 dari yang terbesar ke yang terkecil adalah Kota Pangkal Pinang sebesar 133,71 %, kecamatan Air Gegas sebesar

125,91 %, kecamatan Toboali sebesar 122,88 %, kecamatan Tempilang sebesar 121,47 %, kecamatan Kelapa sebesar 114,31 %, kecamatan Mentok sebesar 110,74 %, kecamatan Pangkalan Baru sebesar 110,17 %, kecamatan Simpang Teritip sebesar 106,37 %, kecamatan Jebus sebesar 104,95 %, kecamatan Belinyu sebesar 100,77 %, dan kecamatan-kecamatan lain yang mempunyai persentase kurang dari 100 %.

k). Potensi Sumber Daya Alam Wilayah

Bahan galian timah yang paling banyak dieksploitir selama ini dan telah banyak diusahakan secara besar-besaran oleh pemetintah pusat yaitu PT. KOBATIN. Sedangkan bahan galian golongan C belum diusahakan secara besar-besaran dan masih diusahakan pengelolaannya oleh swasta dengan jumlah terbatas. Sementara itu khusus industri pengolahan bijih timah (logam timah) di Pulau Bangka pada tahun 2000 sebanyak 42.109,314 M.Ton, tahun 1999 sebanyak 36.934,430 M.Ton, tahun 1998 sebanyak 43.101,251 M.ton, tahun 1997 sebanyak 52.669,384 M.Ton. Sedangkan produksi bijih timah pada tahun 2000 sebanyak 51.196,5 Ton Sn, tahun 1999 sebanyak 40.254,752 Ton Sn. Sedangkan untuk mengekspor hasil pengolahan bijih timah tersebut PT. KOBATIN memiliki pelabuhan sendiri yang terletak di zona 19 atau Kecamatan Koba.

Memperhatikan tabel tersebut diatas maka jumlah produksi galian golongan C menurut jenis bahan tambang di Pulau Bangka pada tahun 2000 yang paling banyak adalah Pasir Kuarsa sebanyak 162.100 Ton dan diikuti oleh Kaolin sebanyak 15.033,60 Ton, Tanah Liat sebanyak 2.88,50 Ton dan Batu Koral sebanyak 960 Ton. Melihat hasil tambang yang ada di Pulau Bangka sampai saat ini masih didominasi oleh tambang timah dan diikuti oleh pertambangan dan galian golongan C yaitu Pasir Kuarsa, Kaolin, Tanah Liat dan Batu Koral.

Sementara itu sektor Pertambangan dan galian golongan C dapat dilihat pada tabel berikut dibawah ini.

TABEL : IV.14
JUMLAH PRODUKSI BAHAN GALIAN GOLONGAN C
MENURUT JENIS BAHAN TAMBANG
DI PULAU BANGKA

No	Jenis Bahan Tambang	Satuan	1998	1999	2000
1	Kaolin	Ton	11,948.00	13,736.40	15,033.60
2	Pasir kuarsa	Ton	47,550.00	22,972.00	162,100.00
3	Granit	M ³	191.06	-	-
4	Tanah Liat	Ton	-	-	2,884.50
5	Batu Koral	Ton	-	-	960.00
6	Pasir Bangunan	Ton	87,000.00	476,606.00	-
	Jumlah		146,689.06	513,314.40	180,978.10

Sumber : Kabupaten Bangka dan Pangkal Pinang dalam angka, 2000

1). Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.

Pulau Bangka sebagai kawasan andalan Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, dibagi menjadi 4 (empat) Satuan Wilayah Pengembangan yaitu :

□ SWP Sungailiat

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian Utara Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Sungailiat sebagai pusat pertumbuhan (*Growth Pole*), pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini daerah belakang (*hinterland*) adalah Kecamatan Belinyu, Riau Silip, Pemali, Bakan dan desa-desa di Kecamatan sekitar yang berbatasan dengannya. Wilayah pengembangan ini didukung oleh sarana dan prasaran yang baik seperti adanya jalan propinsi dan jalan kabupaten yang baik serta mempunyai pelabuhan.

□ SWP Pangkalan Baru

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian tengah Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Pangkal Pinang sebagai pusat pertumbuhan (*Growth Pole*), pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini sebagai daerah belakangnya (*hinterland*) adalah Kecamatan Pangkalan Baru, Puding Besar, Mendo Barat, Sungai Selan dan Simpang Katis. Wilayah pengembangan ini didukung oleh sarana dan prasarana yang baik seperti adanya jalan propinsi dan jalan kabupaten yang baik serta mempunyai pelabuhan.

□ SWP Mentok

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian Barat Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Mentok sebagai pusat pertumbuhan (*Growth Pole*) pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini sebagai daerah belakangnya (*hinterland*) adalah Kecamatan Simpang Teritip, Jebus, Kelapa dan Tempilang. Wilayah pengembangan ini didukung oleh sarana dan prasarana yang baik seperti adanya jalan propinsi dan jalan kabupaten yang baik serta mempunyai pelabuhan.

□ SWP Toboali

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian Selatan Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Toboali sebagai pusat pertumbuhan (*Growth Pole*) pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini sebagai daerah belakangnya (*hinterland*) adalah Kecamatan Air Gegas, Payung, Simpang Rimba dan Koba.

Wilayah pengembangan ini didukung oleh sarana dan prasarana yang baik seperti adanya jalan provinsi dan jalan kabupaten yang baik serta mempunyai pelabuhan.

Kebijakan pengembangan wilayah ini pada dasarnya untuk mengoptimalkan sumber daya wilayah sesuai dengan daya dukung lingkungannya.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

SATUAN PENGEMBANGAN WILAYAH

LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS ZONA
- MENUJU SIMPUL
- SIMPUL ZONA
- PELABUHAN
- HIRARKI (I, II, III)

SUMBER

HASIL ANALISIS

UTARA

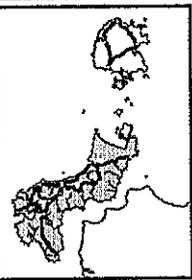


SKALA

1 : 1.000.000

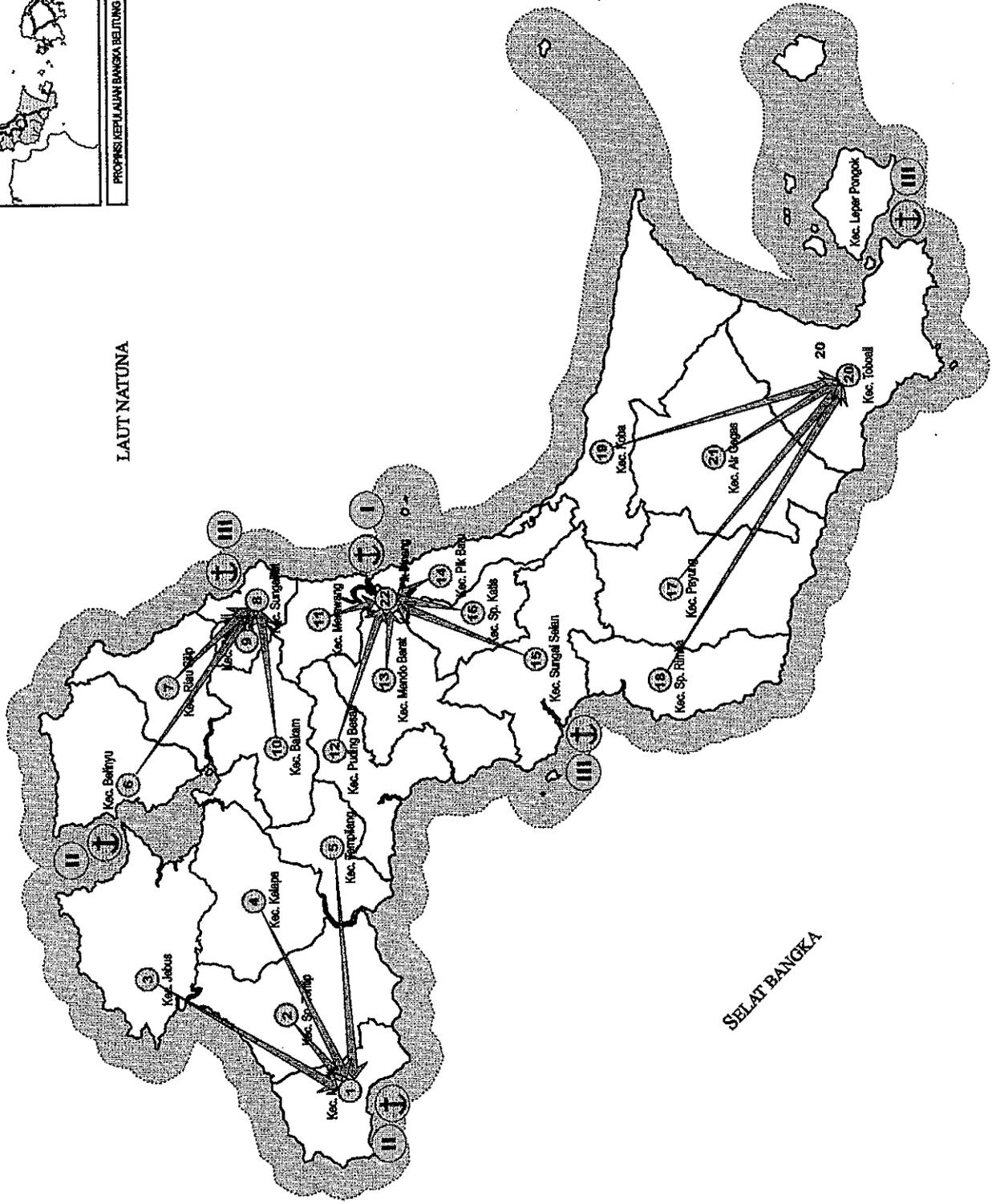
NO. GAMBAR

4.7



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA



KABUPATEN BANGKA

4.1.1. Sistem Transportasi Darat

Untuk menghubungkan pusat-pusat pelayanan dengan wilayah belakangnya maupun antara pusat-pusat pelayanan, transportasi darat menjadi sangat penting. Umumnya penduduk Pulau Bangka berada disepanjang pantai sehingga jaringan yang cenderung berkembang mengikuti pola penyebaran penduduk.

Dengan melihat kondisi dan aktifitas penduduk Pulau Bangka, maka wilayah belakang dapat dilihat menjadi wilayah belakang permukiman dan wilayah belakang pantai. Dimaksud dengan wilayah belakang (*hinterland*) permukiman adalah tempat tinggal penduduk dengan aktifitasnya, lingkungannya, bukan pertanian yang berada pada jaringan transportasi antara pusat-pusat pelayanan. Dimaksud dengan wilayah belakang kegiatan pertanian adalah kegiatan pertanian yang setiap harinya menjadi kegiatan utama penduduk dan berada pada jarak tertentu serta merupakan wilayah belakang dari permukiman. Dengan perkembangan transportasi darat Pulau Bangka orientasi pelayanannya menjadi lancar dengan intensitas pelayanan yang lebih tinggi pada zona 8 dan Kota Pangkal Pinang pada zona 22. Kota Sungailiat di zona 8 dengan fasilitas pelayanan kota orde I juga sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Bangka.

Kota Pangkal Pinang merupakan pintu utama jaringan transportasi darat untuk menghubungkan pusat pemerintahan di tingkat kecamatan yang ada di Pulau Bangka dan desa-desa serta potensi pertanian yang ada di wilayah belakangnya. Sarana angkutan darat seperti bis umum yang melayani wilayah belakang mencapai 274 unit, dijelaskan pada tabel berikut. Tabel IV.15 terlihat pada kota Pangkal Pinang memiliki jumlah angkutan yang lebih banyak, hal ini disebabkan karena kota Pangkal Pinang sebagai ibu kota Propinsi selain sebagai pusat pemerintahan, juga pusat kegiatan sosial ekonomi masyarakat dan merupakan simpul transportasi darat terhadap zona-zona yang ada di Pulau Bangka.

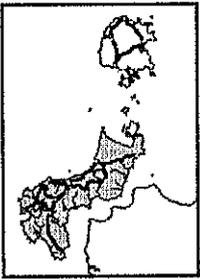
TABEL : IV.15
JUMLAH ANGKUTAN BIS UMUM PADA BASIS KECAMATAN/KOTA
ANTAR WILAYAH PELAYANAN TAHUN 2002

No	Basis Asal – Tujuan/Trayek (Kecamatan/kota)	Jumlah Armada (unit)	Kapasitas/unit (orang)	Jarak (km)	Waktu (menit)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Pangkal Pinang - Mentok	49	Rata-rata	138	207
2	Pangkal Pinang - Belinyu	38	27	87	130
3	Pangkal Pinang - Sungailiat	55		33	49
4	Pangkal Pinang - Toboali	43		125	187
5	Pangkal Pinang - Koba	30		58	87
6	Pangkal Pinang - Parit III	16		122	183
7	Pangkal Pinang - Tempilang	15		60	90
8	Pangkal Pinang - Payung	20		78	117
9	Pangkal Pinang - Sungai Selan	3		38	57
10	Pangkal Pinang - Jebus	1		108	162
11	Sungailiat - Mentok	3		140	210
12	Tempilang - Mentok	1		108	162
	Jumlah	274			

Sumber : Hasil kajian data Dishub dan pengamatan lapangan.

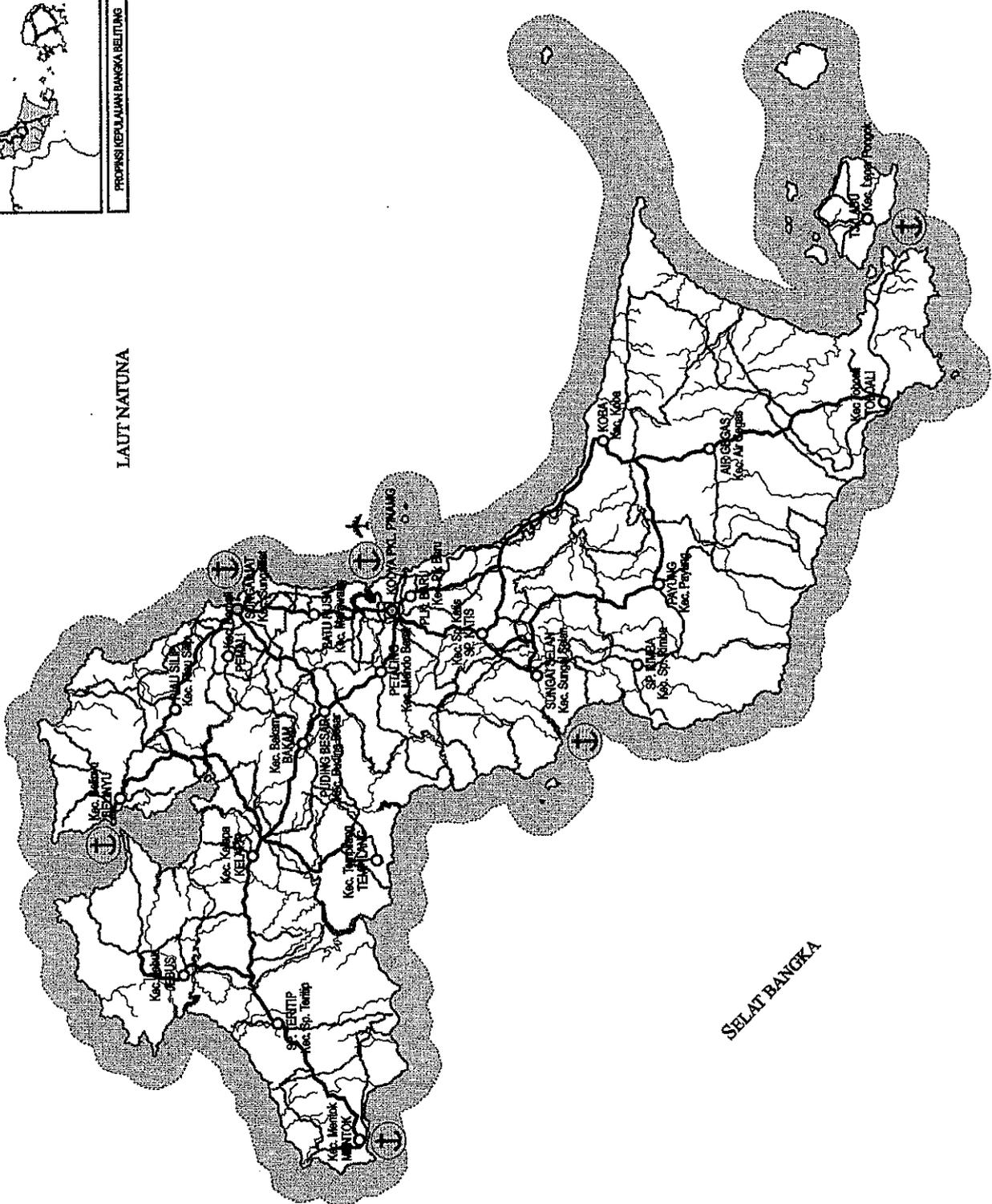
Jaringan transportasi darat yang berkembang pada umumnya berorientasi dan konektivitas dengan jaringan utama yaitu jaringan yang aksesnya lebih pendek/dekat dengan pusat-pusat pelayanan di Pulau Bangka (gambar 4.8.). Gambar 4.9. menunjukkan gerak angkutan darat dari pusat-pusat zona yang telah memiliki jaringan transportasi menuju pusat peralihan (pelabuhan darat dan laut).

 <p>PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA UNIVERSITAS DIPONEGORO</p>	
<p>TESIS</p>	
<p>PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung PENGEMBANGAN WILAYAH PULAU BANGKA</p>	
<p>PETA</p>	
<p>SISTEM JARINGAN TRANSPORTASI DARAT YANG BERKEMBANG</p>	
<p>LEGENDA :</p> <ul style="list-style-type: none">  LAUT  BATAS AMBANG LAUT  BATAS PANTAI  BATAS KECAMATAN  SUNGAI  JALAN KOLEKTOR SEKUNDER  JALAN KOLEKTOR PRIMER  IBU KOTA KECAMATAN  IBU KOTA KABUPATEN  IBU KOTA PROPINSI  PELABUHAN  BANDAR UDARA 	
<p>SUMBER</p>	
<p>HASIL ANALISIS</p>	
<p>NO. GAMBAR</p>	<p>SKALA</p>
<p>4.9</p>	<p>1 : 1.000.000</p>
<p>UTARA</p> 	



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA



SELAT BANGKA

KABUPATEN BANGKA

4.1.2. Sistem Transportasi Laut

Laut disekitar Pulau Bangka merupakan potensi lalu lintas air yang mudah, murah dan cepat untuk mencapai tujuan yaitu pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, pada satu wilayah pengembangan dan pulau-pulau disekitar Pulau Bangka. Adanya potensi laut sebagai lalu lintas laut dapat mempercepat aktifitas ekonomi baik disepanjang pinggiran Pulau Bangka maupun terhadap wilayah-wilayah yang memiliki konektivitas erat dengan pelabuhan-pelabuhan disekitar Pulau Bangka. Mencermati berkembangnya lalu lintas laut disekitar Pulau Bangka yang memiliki orientasi keluar wilayah Pulau Bangka disuatu kota sebagai pusat pertumbuhan, (gambar 4.9).

Dalam hirarki pelayanan, kota Pangkal Pinang merupakan kota orde I, dan Mentok merupakan kota orde II, sehingga orientasi lalu lintas laut khususnya angkutan penumpang, berkembang lebih dominan kearah kota Palembang dan Jakarta. Kedua pelabuhan tersebut adalah 1) pelabuhan Pangkalan Balam yang melayani bongkar muat dan turun naik penumpang kapal ke pelabuhan/lokal dari pelabuhan – pelabuhan di Jakarta, Belitung, Riau Kepulauan dan Pontianak, 2) Pelabuhan Mentok yang melayani bongkar muat barang dan turun naik penumpang kapal-kapal penyeberangan dari pelabuhan-pelabuhan di Palembang dan Jakarta. Orientasi pelayanan khusus kapal barang cenderung untuk konektivitas langsung dengan wilayah luar, seperti Palembang, Belitung, Jakarta, Riau Kepulauan, Pontianak.

Sistem masing-masing zona terlihat bahwa kebutuhan dan kepentingan dari asal tujuan memberikan peluang untuk terjadinya bangkitan transportasi laut. Pada wilayah diluar Pulau Bangka yang membutuhkan sumber daya alam yang dimiliki Pulau Bangka, dan sebaliknya penduduk Pulau Bangka membutuhkan sumber daya alam dari wilayah luar.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

JARINGAN TRANSPORTASI LAUT
YANG BERKEMBANG

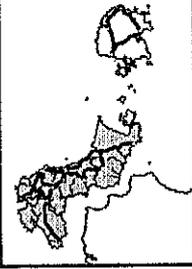
LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS ZONA
- JARINGAN YANG ADA
- JARINGAN YANG BERKEMBANG
- SIMPUL ZONA
- PELABUHAN

SUMBER

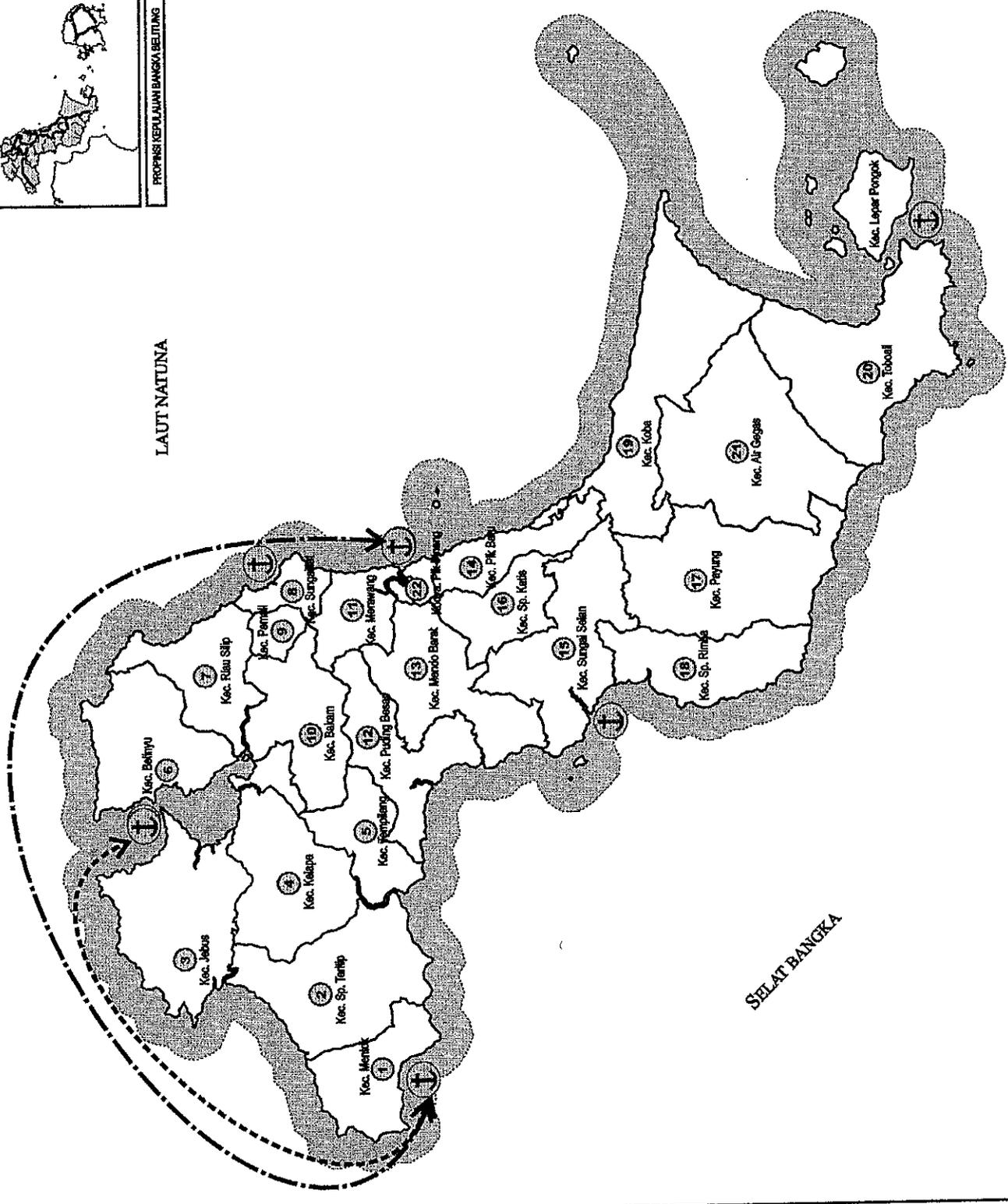
HASIL ANALISIS

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
	4.10	1 : 1.000.000



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA



SELAT BANGKA

KABUPATEN BANGKA

Kondisi seperti ini semakin lama akan menguatkan pertumbuhan pada satu zona yang interaksinya akibat dari saling membutuhkan secara geografis adalah wilayah lain diluar Pulau Bangka yang membutuhkan.

Kebijakan-kebijakan dibidang perhubungan antara lain pada sub sektor prasarana jalan yaitu pengembangan jalan baru, peningkatan dan pemeliharaan jaringan-jaringan jalan terutama dari pusat-pusat produksi ke pusat-pusat pertumbuhan. Kaitannya dengan pengembangan wilayah tidak terlepas dari peningkatan efisiensi jarak angkutan jalan raya dan jaringan pelayanan angkutan di pedesaan.

Pada sektor perhubungan laut adalah peningkatan efisiensi dan efektifitas pemanfaatan prasarana dan sarana jasa angkutan laut. Pada sektor perhubungan udara adalah peningkatan sarana dan prasarana angkutan, perwujudan perhubungan udara yang efisiensi. Selain itu secara geografis adalah wilayah lain diluar Pulau Bangka membutuhkan bahan tertentu seperti Palembang, Belitung, Batam dan Jakarta.

Pada tahun 2000, hasil tanaman dan perkebunan yang keluar Pulau Bangka sebagian besar didominasi oleh tanaman perkebunan lada yang mempunyai luas lahan sebesar 48.919 Ha, dengan produksi sebanyak 26.780,60 ton, tanaman karet seluas 37.936,50 Ha dengan produksi sebanyak 13.434,55 ton, tanaman kelapa seluas 11.834 Ha dengan produksi sebanyak 4.665,70 ton, tanaman cengkeh seluas 102,47 Ha dengan produksi sebanyak 5,16 ton, tanaman coklat seluas 270,50 Ha dengan produksi sebanyak 49,53 ton. Hasil perikanan di Pulau Bangka sangat dominan terutama ikan laut karena Pulau Bangka dikelilingi oleh lautan yang memiliki sumber daya laut yang sangat besar dengan komoditi yang dihasilkan mempunyai nilai ekonomis yang tinggi seperti ikan kerapu, kakap merah, udang, cumi-cumi, sirip ikan dan lain-lain dengan hasil produksi sebesar 57.200 ton. yang sebagian diekspor keluar Pulau Bangka.

Dapat disimpulkan bahwa hasil produksi pertanian di Pulau Bangka sangat dominan terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah. Dengan demikian salah satu faktor yang mempengaruhi bangkitan transportasi laut adalah tingkat pertumbuhan ekonomi di wilayah Pulau Bangka.

Interaksi keruangan adalah untuk menentukan inter dependen antara wilayah geografik dan interaksi spasial sebagai suatu kunci utama dalam kajian geografik yang didalamnya tercakup pergerakan barang, orang, uang, informasi, dan sebagainya. Diharapkan juga terjadi interaksi dikarenakan komplementer antar dua wilayah atau kelompok manusia yang bertalian erat dengan hadirnya permintaan dan penawaran.

Sistem transportasi laut di Pulau Bangka yang orientasinya ke Palembang pada umumnya adalah angkutan penumpang dengan rute tetap dan hanya sebagian kecil saja muatan barang. Muatan barang yang lebih banyak berhubungan dengan kebutuhan pokok masyarakat yaitu pangan dan papan adalah pelabuhan Pangkalan Balam. Pada gambar 4.11. menunjukkan asal tujuan bangkitan perjalanan keluar Pulau Bangka, gambar 4.12. menunjukkan asal tujuan bangkitan perjalanan menuju Pulau Bangka.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

TATA RUANG AKSES TRANSPORTASI LAUT
KHUSUS PENUMPANG DARI P. BANGKA

LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS ZONA
- DARI PULAU BANGKA
- SIMPUL ZONA
- PELABUHAN

SUMBER

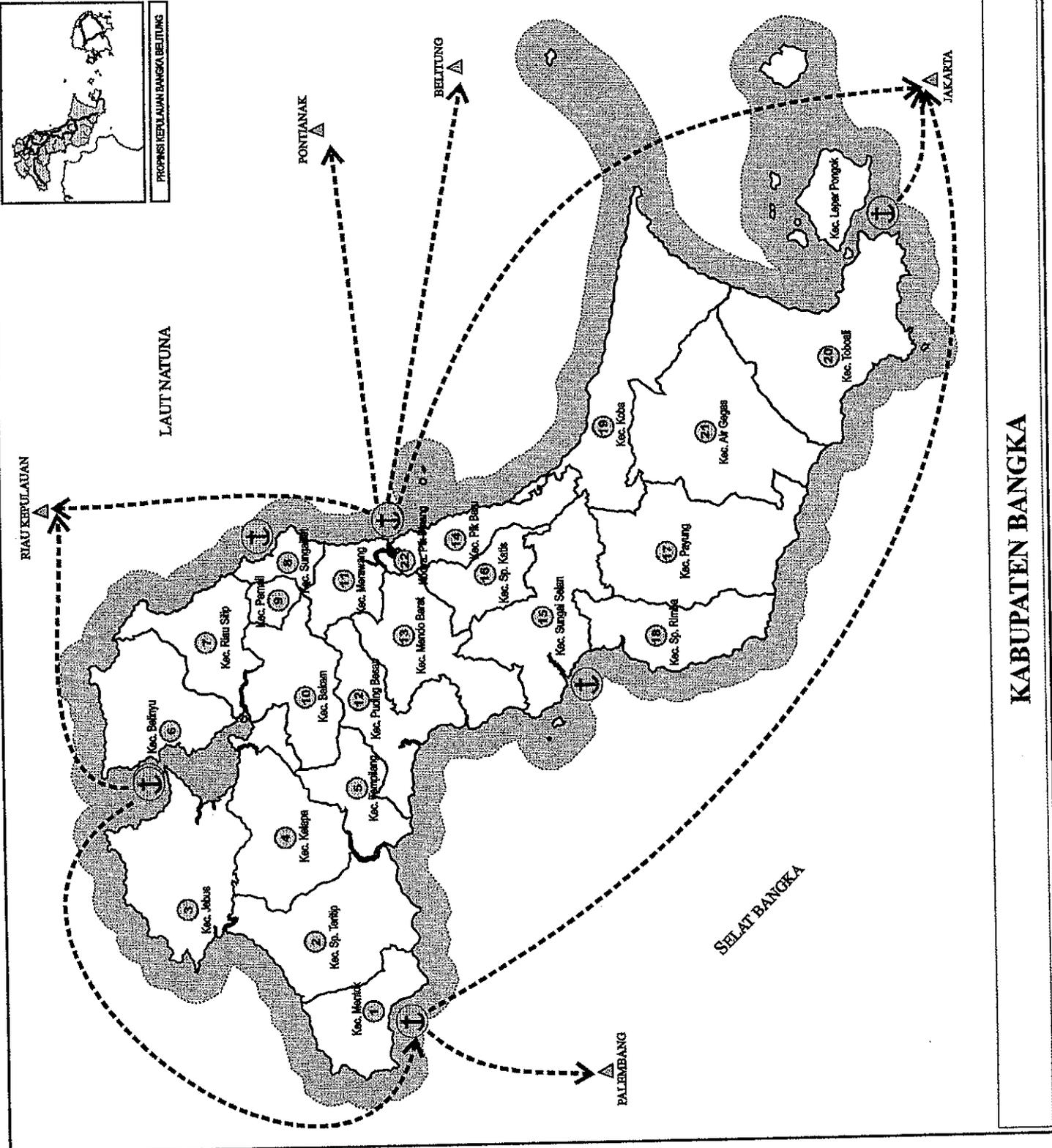
HASIL ANALISIS

NO. GAMBAR SKALA UTARA



1 : 1.000.000

4.11



KABUPATEN BANGKA



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

TATA RUANG AKSES TRANSPORTASI LAUT
KHUSUS PENUMPANG MENUJU P. BANGKA

LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS ZONA
- MENUJU PULAU BANGKA
- SIMPUL ZONA
- PELABUHAN

SUMBER

HASIL ANALISIS

NO. GAMBAR

SKALA

UTARA

1 : 1.000.000

4.12



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA

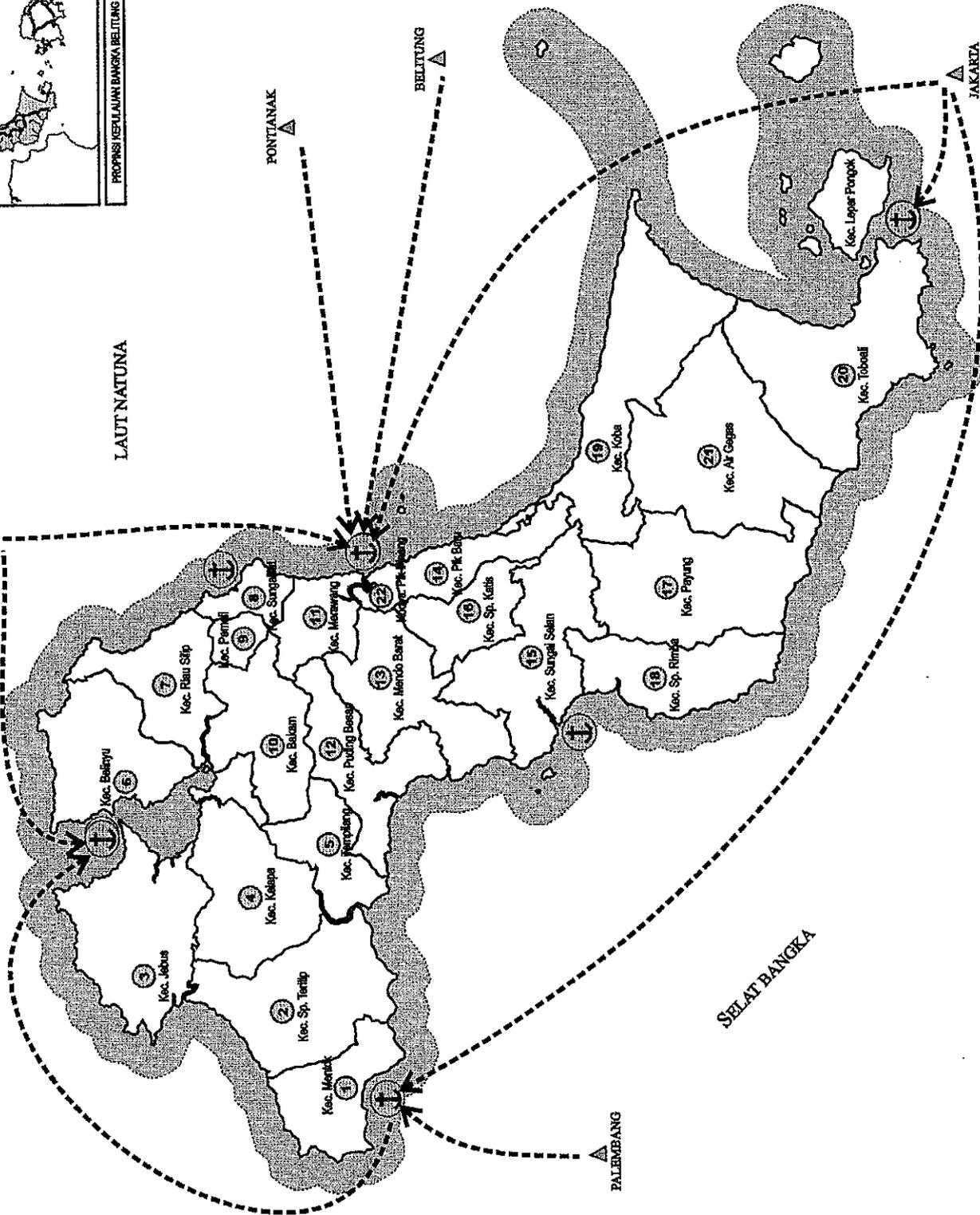
RIAU KEPULAUAN

PONTIANAK

BELITUNG

JAKARTA

KABUPATEN BANGKA



4.1.3. Sistem Transportasi Darat dan Laut

Dalam ruang gerak transportasi darat dan laut terdapat empat simpul yang sangat mempengaruhi bangkitan perjalanan maupun keluar pelabuhan. Dikatakan sangat berpengaruh cukup tinggi karena memiliki jaringan yang luas. Seperti pelabuhan Pangkalan Balam, melayani daerah belakang yang berada diluar wilayah kota Pangkal Pinang (kecamatan : Pangkalan Baru, Marawang, Puding Besar, Petaling), pelabuhan penyeberangan ferry Mentok yang melayani daerah belakang selain kecamatan Mentok (kecamatan : Simpang Teritip, Jebus, Kelapa, Tempilang), pelabuhan penyeberangan Belinyu yang melayani daerah belakang selain kecamatan Belinyu kecamatan Riau Silip, dan pelabuhan penyeberangan Sadai yang melayani daerah belakang selain kecamatan Toboali (kecamatan : Air Gegas, Koba, Payung dan Lepar Pongok).

Terjadinya orientasi perjalanan yang dominan keempat simpul tersebut merupakan akibat dari faktor-faktor pengaruh sehingga untuk mencapai tujuan perjalanan alternatif-alternatif yang memberikan pemilihan atau menjadi pilihan. Pada kenyataannya orientasi mobilitas penduduk Pulau Bangka ke luar dan ke dalam kota-kota yang berada disekitar Pulau Bangka, sehingga pergerakan penduduk keempat simpul tersebut memberikan akses terhadap volume penumpang transportasi laut setiap tahun.

Keterpaduan dari sistem transportasi jaringan tersebut menunjukkan kenaikan persentasi arus bongkar muat pada keempat pelabuhan tersebut. Pada tahun 2000 terjadi kenaikan bangkitan terhadap tahun 1999 (lampiran tabel IV.10), di pelabuhan Pangkalan Balan untuk barang terjadi penurunan 11 % untuk bongkar dan kenaikan 29 % untuk muat, sedangkan penumpang terjadi kenaikan sebesar 2 % untuk turun dan 2 % untuk naik. Pelabuhan penyeberangan ferry Mentok untuk barang terjadi kenaikan 165 % untuk bongkar dan kenaikan 90 % untuk muat, sedangkan penumpang terjadi kenaikan sebesar

15 % untuk turun dan 15 % untuk naik. Pelabuhan penyeberangan Belinyu untuk barang terjadi penurunan 24 % untuk bongkar dan penurunan 11 % untuk muat, sedangkan penumpang terjadi kenaikan sebesar 26 % untuk kenaikan dan 45 % untuk naik. Pelabuhan penyeberangan Sadai di Toboali untuk barang terjadi penurunan 87 % untuk bongkar dan penurunan 41 % untuk muat, sedangkan penumpang terjadi penurunan sebesar 2 % untuk turun dan 5 % untuk naik.

Jaringan jalan darat dari pelabuhan Pangkalan Balam dengan wilayah belakangnya (zona 11, 12, 13 dan zona 14), pelabuhan penyeberangan ferry Mentok dengan wilayah belakangnya (zona 1, 2, 3, 4, dan 5), pelabuhan penyeberangan Belinyu dengan wilayah belakangnya (zona 6 dan zona 7), pelabuhan penyeberangan Sadai dengan wilayah belakangnya (zona 17, 18, 19, 20, 21), membuat keempat wilayah tersebut memiliki jaringan yang luas. Ada pelabuhan yang belum dapat melayani daerah belakang karena jaringan yang ada belum berfungsi, seperti pelabuhan Sungai Selan di kecamatan Sungai Selan.

Ada pelabuhan yang terkait dengan jaringan darat, seperti pelabuhan Sungailiat, karena pelabuhan tersebut tidak berfungsi akibat dari akses yang tinggi terhadap pelabuhan lain. Pelabuhan Lepar Pongok yang terpisah dari Pulau Bangka memberi akses melalui jaringan laut ke wilayah Bangka Selatan. Faktor ekonomi masyarakat juga mempengaruhi aktifitas penduduk untuk keluar zona/wilayahnya.

Kenaikan penumpang pada pelabuhan Mentok karena terjadinya penambahan kapal cepat (jetfoil) pada jaringan transportasi laut antara Mentok – Palembang dan tidak berfungsinya transportasi udara antara Pangkal Pinang – Palembang. Kenaikan angkutan barang pada pelabuhan Mentok akibat peningkatan dibidang perkebunan kelapa sawit dan perikanan.

Pada pelabuhan Sadai di zona 20 terjadi penurunan penumpang dan barang dikarenakan pada jalur Sadai – Belitung dan Sadai - Jakarta kurang berfungsi akibat dari jalur Pangkalan Balam – Jakarta dan Pangkalan Balam – Belitung sangat berfungsi sehingga baik penumpang dan barang yang akan menuju maupun keluar Pulau Bangka dari Jakarta dan Belitung tidak lagi singgah di pelabuhan Sadai tetapi langsung ke pelabuhan Pangkalan Balam.

Pada pelabuhan Pangkalan Balam untuk penumpang turun dan naik terjadi kenaikan akibat dari berfungsinya jalur transportasi laut menuju Jakarta dengan kapal cepat (ASDP) dan menuju Belitung dengan kapal cepat (jetfoil), sedangkan untuk bongkar barang terjadi penurunan akibat dari berfungsinya pelabuhan-pelabuhan yang ada di Pulau Bangka, sehingga untuk mendistribusikan sembilan bahan pokok tidak lagi terkonsentrasi di pelabuhan Pangkalan Balam tetapi telah menyebar ke pelabuhan lain yang ada di Pulau Bangka, untuk muat barang terjadi kenaikan disebabkan karena pelabuhan Pangkalan Balam berhirarki I, sehingga untuk mengekspor hasil pertambangan, perkebunan dan perikanan terkonsentrasi di pelabuhan Pangkalan Balam.

Pada pelabuhan Belinyu untuk penumpang turun dan naik terjadi kenaikan akibat dari berfungsinya jalur transportasi laut dan banyak disinggahi kapal PELNI baik dari Jakarta menuju Riau Kepulauan maupun sebaliknya, sedangkan untuk bongkar dan muat barang terjadi penurunan akibat dari berfungsinya pelabuhan-pelabuhan yang ada di Pulau Bangka.

Pada pelabuhan Sungailiat untuk bongkar barang terjadi penurunan sebesar 8 %, akibat dari kebutuhan masyarakat yang melewati pelabuhan Sungailiat berkurang, tetapi untuk muat barang terjadi kenaikan sebesar 57 %, karena pelabuhan Sungailiat tersebut memberi akses terhadap pelabuhan Pangkalan Balam.

Pada pelabuhan Sungai Selan untuk bongkar barang terjadi kenaikan sebesar 51 %, akibat dari kebutuhan masyarakat yang melewati pelabuhan Sungai Selan bertambah, tetapi untuk muat barang terjadi penurunan sebesar 97 %, karena untuk keluar dari zona 17 dan 18 masyarakat cenderung menggunakan angkutan darat dari pada melalui pelabuhan Sungai Selan.

4.2. Analisis Sistem Transportasi Darat dan Laut yang Direncanakan Oleh Pemerintah

4.2.1. Sistem Transportasi Darat

Rencana pengembangan transportasi darat bertujuan untuk menghubungkan arus pusat pelayanan kota orde II dengan kota orde III dan antara kota orde III dengan kota orde IV melalui jalur kolektor. Dalam pengembangan di Pulau Bangka jalan kolektor dibagi menjadi : a) jalan kolektor satu (K1), jalan kolektor dua (K2), jalan kolektor tiga (K3). Pengembangan jaringan disesuaikan dengan rencana sistem transportasi yang telah ditetapkan seperti tersebut diatas.

Pengembangan transportasi darat diarahkan untuk mendukung dan meningkatkan ke jalur transportasi Pulau Bangka. Jalur transportasi Pulau Bangka ini diharapkan dapat menyalurkan hasil produksi pertanian terutama pada wilayah transmigrasi Toboali (Bangka Selatan) ke wilayah yang ada di Pulau Bangka. Pengembangan jalan kolektor satu (K1) meliputi jalan kolektor primer (jalan propinsi). Jalan kolektor dua (K2) meliputi jalan kolektor sekunder (jalan kabupaten). Jalan kolektor tiga (K3) adalah menghubungkan wilayah belakang dari jalan kolektor (K1 maupun K2). Sampai dengan akhir pelita VI ruas jalan keliling Pulau Bangka terutama ke pusat-pusat zona dimasing-masing wilayah sudah dapat dilalui oleh transportasi umum sampai ketujuan.

Targer peningkatan dan pembangunan baru selanjutnya dengan menuntaskan jalan lintas Pulau Bangka yang merupakan jalan utama.

Pengembangan jalan transportasi darat di Pulau Bangka juga bertujuan untuk menunjang pengembangan kawasan strategis dan kawasan tumbuh cepat termasuk terminal angkutan umum penumpang guna mewujudkan sistem transportasi regional yang terpadu. Terminal angkutan umum yang akan dikembangkan di kota yaitu : Belinyu, Sungailiat, Jebus, Koba dan Toboali.

4.2.2. Sistem Transportasi Laut

Sesuai dengan Rencana Umum Tata Ruang Kabupaten Bangka sampai dengan tahun 2009, sistem transportasi laut dikembangkan untuk menyatukan wilayah kabupaten Bangka dengan wilayah yang ada disekitarnya

Perkembangan interaksi inter wilayah sangat diperlukan untuk menghubungkan Kabupaten Bangka dengan wilayah luar. Menggunakan moda transportasi laut sangat menguntungkan jika dibandingkan dengan moda transportasi darat, dilihat dari perpindahan volume barang dan orang dalam jumlah besar. Rencana sistem transportasi laut untuk menghubungkan pusat-pusat wilayah pertumbuhan yang direncanakan, sehingga yang terpenting adalah prasarana transportasi seperti transportasi Pulau Bangka dengan fasilitasnya. Di Propinsi Kepulauan Bangka Belitung pelabuhan Pangkalan Balam merupakan hirarki I di Pulau Bangka yang fungsinya merupakan pintu gerbang serta koleksi dan disebut sebagai inter regional dan intra regional.

Hirarki II adalah pelabuhan-pelabuhan yang fungsinya sebagai pusat koleksi dan distribusi terhadap wilayah belakangnya. Pelabuhan-pelabuhan tersebut untuk kota orde II adalah Mentok dan Belinyu. Hirarki III adalah pelabuhan antar yang fungsinya sebagai pusat koleksi dan distribusi dengan lingkup pelayaran kecil yaitu pelabuhan Sadai di

Toboali. Hirarki IV adalah pelabuhan yang melayani tingkat pelayanan dengan yang lebih kecil antara lain pelabuhan Sungailiat dan pelabuhan Sungai Selan. Pelabuhan untuk strategis adalah pelabuhan yang tidak mempunyai hirarki dalam pelabuhan yaitu pelabuhan Lepar Pongok. Pada gambar 4.13 menunjukkan sarana pengembangan sistem transportasi laut dan pada gambar 4.14 menunjukkan pengembangan jaringan angkutan penyeberangan.

4.2.3. Sistem Transportasi Darat dan Laut

Pengembangan transportasi di Pulau Bangka tidak terlepas dari konektivitas antara jaringan terutama jaringan laut dan jaringan darat pada setiap zona. Kaitannya dengan konektivitas, yaitu suatu konsep yang menciptakan suatu sistem jaringan transportasi yang mengkaitkan antara moda transportasi darat dan laut, serta angkutan sungai dan penyeberangan.

Transportasi di Pulau Bangka, adalah meliputi jalan-jalan kolektor (K1, K2) pada pola zona yang ada di Pulau Bangka. Transportasi di Pulau Bangka terkait dengan beberapa pelabuhan yaitu : di kecamatan Mentok adalah pelabuhan Tanjung Kalian yang direncanakan sebagai pintu keluar penumpang dan pelabuhan Mentok sebagai pintu-keluar barang di wilayah zona 1, di pelabuhan Sungai Selan pada zona 15 direncanakan untuk pelabuhan barang yang datang dari Palembang, pelabuhan Sungailiat pada zona 8 akan dikembangkan sebagai pelabuhan penumpang dan barang untuk kebutuhan Sungailiat dan wilayah sekitarnya di Air Kantung.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM MENDUKUNG
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

RENCANA SISTEM TRANSPORTASI LAUT

LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS ZONA
- SIMPUL ZONA
- PELABUHAN
- HIRARKI (I, II, III)

SUMBER

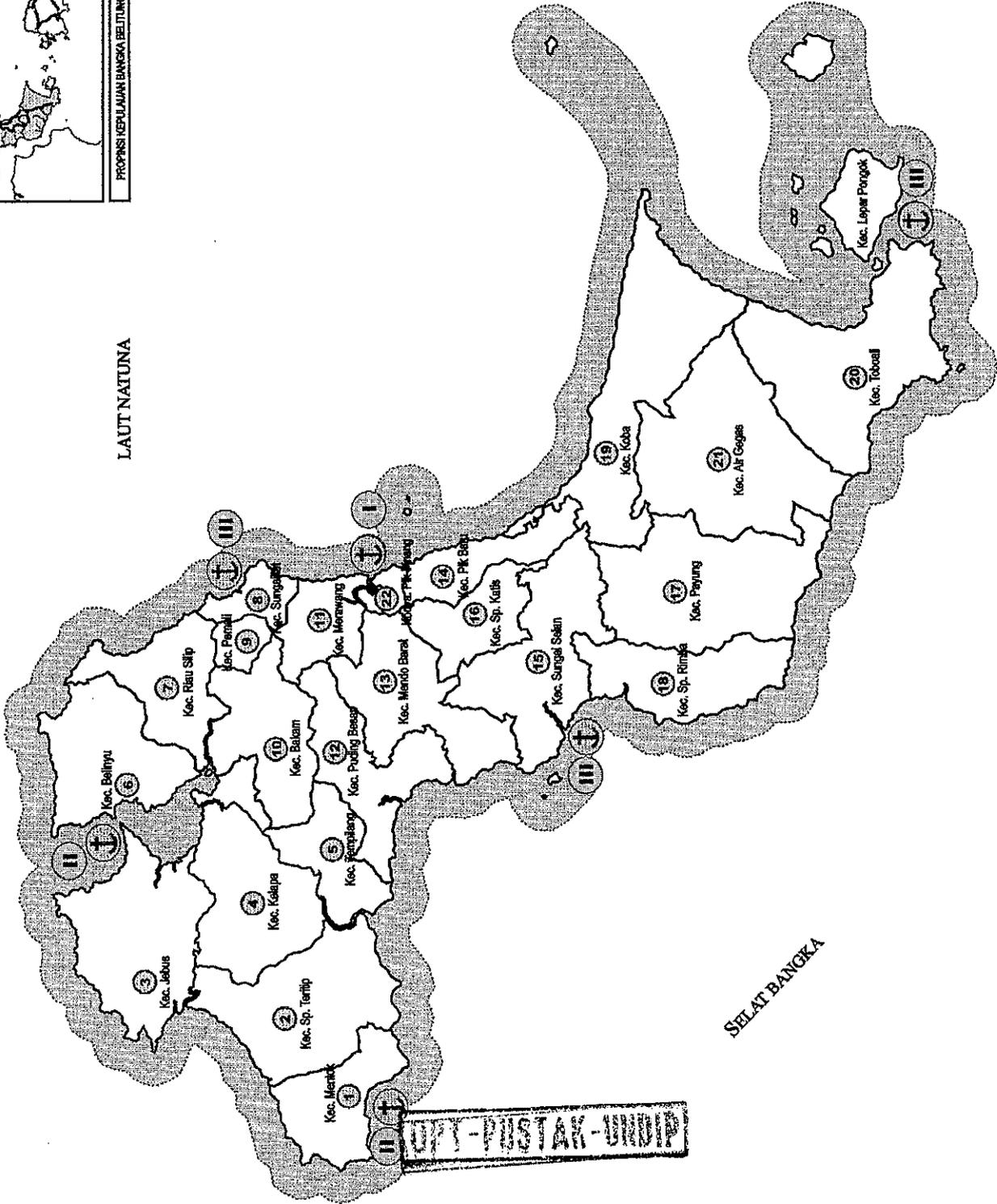
HASIL ANALISIS

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
4.13	1 : 1.000.000	



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA



SELAT BANGKA

KABUPATEN BANGKA



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

RENCANA PENGEMBANGAN JARINGAN
ANGKUTAN PENYEBERANGAN

LEGENDA :

- BATAS PANTAI
- BATAS KECAMATAN
- SUNGAI
- JALAN KOLEKTOR SEKUNDER
- JALAN KOLEKTOR PRIMER
- ALUR TRANSPORTASI LAUT
- IBU KOTA KECAMATAN
- IBU KOTA KABUPATEN
- IBU KOTA PROPINSI
- PELABUHAN LAUT
- PELABUHAN UDARA

SUMBER

HASIL ANALISIS

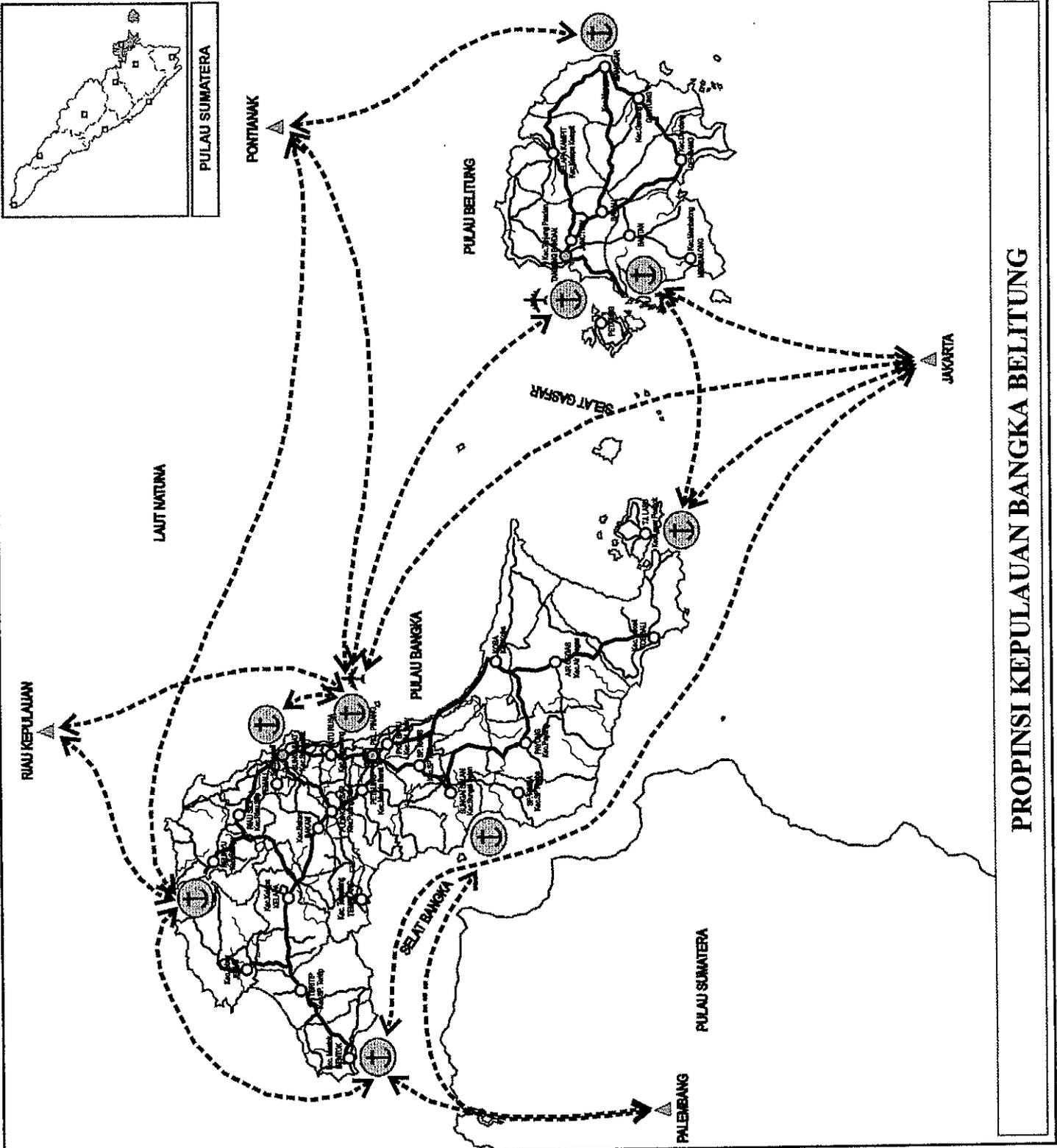
NO. GAMBAR

SKALA

UTARA

4.14

1 : 1.500.000



PROPINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

4.3. Analisis Perkembangan *Trip Production* dan *Trip Attraction*

4.3.1. Perkembangan *Trip Production* (Tarikan Perjalanan)

Berdasarkan hasil analisis menunjukkan bahwa masing-masing pelabuhan memberikan kontribusi bangkitan keluar Pulau Bangka dengan *trip production* yang berbeda baik itu ditinjau dari volume barang maupun jumlah penumpang. Beberapa pelabuhan menunjukkan penurunan *trip* terutama untuk angkutan penumpang. Pelabuhan tersebut adalah pelabuhan Toboali yang mengalami penurunan rata-rata sebesar -3,34 % sampai dengan tahun 2000. Penurunan *trip* tersebut akibat mulai berfungsinya transportasi darat menuju simpul-simpul peralihan yang aksesibilitasnya lebih mudah untuk keluar Pulau Bangka, serta aktifnya pelabuhan Pangkalan Balam yang terletak di pusat kota propinsi, sehingga apabila penumpang yang akan keluar masuk Pulau Bangka dari Belitung dan Jakarta tidak lagi singgah di pelabuhan Toboali melainkan langsung ke pelabuhan Pangkalan Balam.

Selain itu terjadi peningkatan *trip* pada beberapa pelabuhan, masing-masing : pelabuhan Mentok dengan rata-rata kenaikan *trip* sampai dengan tahun 2000 sebesar 14,74 %, pelabuhan Belinyu dengan rata-rata kenaikan *trip* sampai dengan tahun 2000 sebesar 35,73 %, pelabuhan Pangkalan Balam dengan rata-rata kenaikan *trip* sampai dengan tahun 2000 sebesar 2,30 %, kenaikan *trip* ditiga pelabuhan itu terjadi akibat memiliki sarana dan prasarana transportasi laut yang lancar dan memadai serta dapat mengakses dengan mudah kewilayah/zona lainnya.

Pada umumnya *trip* barang penurunan disetiap pelabuhan, masing-masing pelabuhan Belinyu, Toboali, dan Sungai Selan. Hal ini akibat terjadinya penurunan ekspor hasil pertanian dari sub sektor perikanan sehingga rata-rata penurunan *trip* barang pada pelabuhan tersebut untuk pelabuhan Belinyu sebesar -17,09 % sampai dengan tahun 2000,

pelabuhan Toboali sebesar $-63,73\%$ sampai dengan tahun 2000, pelabuhan Sungai Selan sebesar $-25,94\%$ sampai dengan tahun 2000.

Pelabuhan Pangkalan Balam terjadi kenaikan *trip* rata-rata sampai dengan tahun 2000 sebesar $8,87\%$, pelabuhan Mentok terjadi kenaikan *trip* rata-rata sampai dengan tahun 2000 sebesar $127,42\%$, pelabuhan Sungailiat terjadi kenaikan *trip* rata-rata sampai dengan tahun 2000 sebesar $24,64\%$. Adapun hasil perhitungan tersebut dapat dilihat pada tabel IV.16. Lampiran.

4.3.2. Perkembangan *Trip Attraction* (Bangkitan Perjalanan)

Pada perkembangan *trip attraction* ini sama halnya dengan perkembangan *trip production* untuk angkutan penumpang maupun barang. Pelabuhan tersebut adalah pelabuhan Toboali yang mengalami penurunan rata-rata sebesar $-3,34\%$ sampai dengan tahun 2000. Penurunan *trip* tersebut akibat mulai berfungsinya transportasi darat menuju simpul-simpul peralihan yang aksesibilitasnya lebih mudah untuk keluar Pulau Bangka, serta aktifnya pelabuhan Pangkalan Balam yang terletak di pusat kota propinsi, sehingga apabila penumpang yang akan keluar masuk Pulau Bangka dari Belitung dan Jakarta tidak lagi singgah di pelabuhan Toboali melainkan langsung ke pelabuhan Pangkalan Balam.

Selain itu terjadi peningkatan *trip* pada beberapa pelabuhan, masing-masing : pelabuhan Mentok dengan rata-rata kenaikan *trip* sampai dengan tahun 2000 sebesar $14,74\%$, pelabuhan Belinyu dengan rata-rata kenaikan *trip* sampai dengan tahun 2000 sebesar $35,73\%$, pelabuhan Pangkalan Balam dengan rata-rata kenaikan *trip* sampai dengan tahun 2000 sebesar $2,30\%$, kenaikan *trip* ditiga pelabuhan itu terjadi akibat memiliki sarana dan prasarana transportasi laut yang lancar dan memadai serta dapat mengakses dengan mudah kewilayah/zona lainnya.

Pada umumnya *trip* barang penurunan disetiap pelabuhan, masing-masing pelabuhan Belinyu, Toboali, dan Sungai Selan. Hal ini akibat terjadinya penurunan ekspor hasil pertanian dari sub sektor perikanan sehingga rata-rata penurunan *trip* barang pada pelabuhan tersebut untuk pelabuhan Belinyu sebesar -17,09 % sampai dengan tahun 2000, pelabuhan Toboali sebesar -63,73 % sampai dengan tahun 2000, pelabuhan Sungai Selan sebesar -25,94 % sampai dengan tahun 2000.

Pelabuhan Pangkalan Balam terjadi kenaikan *trip* rata-rata sampai dengan tahun 2000 sebesar 8,87 %, pelabuhan Mentok terjadi kenaikan *trip* rata-rata sampai dengan tahun 2000 sebesar 127,42 %, pelabuhan Sungailiat terjadi kenaikan *trip* rata-rata sampai dengan tahun 2000 sebesar 24,64 %.

4.4. Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Sistem Transportasi Darat dan Laut Pulau Bangka

Melalui data sekunder dan data primer (sosial ekonomi, penduduk, sarana dan prasarana transportasi darat dan laut, karakteristik wilayah dan data lain) yang diperoleh dari beberapa instansi yang terkait baik dari tingkat propinsi, tingkat kabupaten, tingkat kota maupun tingkat unit pengolahan transportasi serta penelitian/pengamatan dilapangan terhadap angkutan darat dan laut Pulau Bangka. Berdasarkan data tersebut yang terkait dengan *trip production* dan *trip attraction*, dapat dikategorikan beberapa faktor yang dominan saling terkait dan juga mempengaruhi bangkitan terhadap transportasi darat dan laut.

4.4.1. Aktifitas/Simpul Kegiatan dan Guna Lahan

Berdasarkan potensi yang ditunjukkan berdasarkan sumber daya alamnya, maka masing-masing pelabuhan mempunyai fungsi yang berbeda sesuai dengan hirarkinya.

Pelabuhan Pangkalan Balam sebagai hirarki I, yang melayani pelayaran internasional dan nusantara, pelabuhan Mentok dan pelabuhan Belinyu sebagai hirarki II, yang melayani nusantara dan antar propinsi, pelabuhan Sadai sebagai hirarki III yang melayani antar propinsi dan kabupaten, diarahkan untuk melayani arus penumpang dan barang yang keluar masuk Pulau Bangka. Sedangkan pelabuhan Sungailiat dan pelabuhan Sungai Selan sebagai hirarki III diarahkan untuk melayani arus barang yang akan keluar masuk Pulau Bangka.

Pola pergerakan internal akan dilayani oleh sistem jaringan transportasi darat dengan sistem pengaliran arus dan tingkat pelayanan secara hirarkis dari kota orde I Pangkal Pinang ke kota-kota orde di bawahnya seperti kota-kota kecamatan. Sistem jaringan transportasi ini juga melayani fungsi-fungsi primer seperti kawasan pemerintahan, kawasan industri dan kawasan pariwisata serta fungsi-fungsi sekunder seperti perdagangan dan jasa, sampai kepada unit-unit lingkungan permukiman. Karena konsep pengembangan ruang adalah *laut pulau* maka untuk menghidupkan ruang diperlukan sarana dan prasarana transportasi laut yang reguler dan murah. Untuk itu pelabuhan-pelabuhan rakyat harus ditingkatkan kualitasnya dan kuantitasnya selain pelabuhan utama bongkar muat barang dan angkutan penumpang. Secara eksternal pergerakan ini harus dapat melayani lintasan-lintasan perjalanan lewat laut yang menghubungkan wilayah-wilayah di luar Pulau Bangka.

Kondisi tersebut didukung dengan kenyataan bahwa penduduk Pulau Bangka sebagian besar masih terkonsentrasi pada lokasi-lokasi yang secara fisik tata ruang dan secara ekonomi relatif paling maju serta memiliki akses ke luar daerah yang tinggi. Tetapi tentu saja kondisi ini harus cepat diatasi dengan menyebarkan pusat-pusat kegiatan ke seluruh daerah di dalam pulau tersebut agar pemerataan pembangunan. Penduduk Pulau

Bangka masih terkonsentrasi di pusat-pusat perkotaan, karena memiliki sarana dan prasarana yang lengkap untuk menunjang kebutuhan sehari-hari termasuk pelabuhan.

Kegiatan permukiman di Pulau Bangka masih terpusat di kota propinsi dan kota kabupaten serta kota pelabuhan. Kegiatan ini berkembang di sepanjang jalan kecamatan dengan mengikuti pola jaringan jalan dan di sepanjang tepi pantai. Hal ini mengikuti kecenderungan dekatnya permukiman dengan pusat pelayanan dan lokasi tempat bekerja serta masih belum meratanya infrastruktur di seluruh kecamatan. Kondisi ini akan tetap berlangsung jika pembangunan infrastruktur tidak segera dilakukan.

Berdasarkan uraian di atas, dapat diketahui bahwa masing-masing pelabuhan memiliki pusat kegiatan utama yang berbeda sesuai dengan fungsi dan pelayanan masing-masing. Hubungan yang terjadi antara pusat kegiatan dengan *hinterland* difasilitasi baik dengan transportasi laut maupun darat. Perlu diperhatikan dengan keadaan seperti ini adalah bahwa setiap pelabuhan harus memiliki kesiapan dalam penyediaan sarana dan prasarana yang bukan saja berskala lokal tapi juga skala regional dan internasional mengingat hubungan dengan daerah di luar Pulau Bangka sangat tinggi.

4.4.2. Faktor Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan suatu jaringan yang terbentuk dan terkait antara dua titik atau lebih dan saling berinteraksi. Pengertian aksesibilitas sendiri adalah suatu konsep yang menggabungkan pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem transportasi yang menghubungkannya.

Menurut Black tahun 1981 dalam Tamin (2000 : 33), bahwa aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyataan bagaimana lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan bagaimana kapasitas dicapai melalui sistem transportasi. Tata guna lahan yang berada akan mempunyai aksesibilitas yang berbeda pula, karena aktifitas tata guna lahan di

distribusikan dalam ruang dan tidak merata dalam hal kuantitas (kapasitas) dan kuantitas (frekuensi dan pelayanan transportasi).

Apabila antara dua titik atau lebih dapat berintraksi dengan mudah melalui alat transportasi maka dapat dikatakan akses antara dua titik tersebut adalah tinggi, begitu pula sebaliknya bila antara dua titik atau lebih tidak dapat berintraksi dengan sulit melalui alat transportasi maka dapat dikatakan akses antara dua titik tersebut adalah rendah.

Pulau Bangka dengan titik pertumbuhannya dimasing-masing zona mempunyai tingkat aksesibilitas yang berbeda. Kondisi ini disebabkan oleh waktu akses, jarak akses dan biaya akses serta moda angkutan yang menjadi pilihan. Orentasi akses adalah antar wilayah belakang dan pusat-pusat transportasi didalam suatu zona dan antara pusat zona terhadap pusat-pusat transportasi diluar zona. Akibat dari pertimbangan ekonomi dan keamanan serta kenyataan dalam menggunakan moda angkutan maka dari ketiga pertimbangan tersebut terdapat satu pertimbangan/kesimpulan terjadi pilihan utama.

Orentasi perjalanan keluar Pulau Bangka dari pelabuhan Mentok ke pelabuhan Bombaru dan tujuan akhir adalah Palembang, terdapat dua tipe angkutan laut dengan kecepatan yang berbeda. Tipe kapal cepat (jetfiol) dengan waktu tempuh 3 jam 30 menit biaya per orang Rp 40.000 dengan kapasitas muat 150 orang dan satu hari kapal tersebut melakukan satu *trip* perjalanan. Terdapat juga kapal barang dan penumpang dengan waktu tempuh 12 Jam biaya per orang Rp 8.000 dengan kapasitas muat 100 orang dan satu hari kapal tersebut melakukan satu kali perjalanan.

Pertimbangan keamanan dan kenyamanan lebih dimiliki oleh kapal cepat pada waktu musim laut tenang maupun laut bergelombang atau dikenal dengan musim timur, namun pertimbangan dari biaya angkutan dengan kapal cepat tersebut tidak ekonomis untuk masyarakat yang berpenghasilan rendah. Penggunaan kapal tersebut lebih di dominasi oleh

masyarakat yang berpenghasilan cukup, seperti sebagai pegawai negeri, pedagang dan pengusaha.

Kapal barang dan penumpang yang waktu tempuhnya 12 jam dengan biaya transport Rp 8.000 jadi banyak diminati oleh masyarakat yang berpenghasilan rendah, seperti sebagian dari pegawai negeri, pedagang kecil, pengusaha kecil serta petani. Kecenderungan pemilihan moda angkutan laut tersebut juga mempengaruhi bangkitan perjalanan dari zona lain yang akan menggunakan jasa angkutan laut pada pelabuhan Mentok dengan lebih mempertajam pertimbangan-pertimbangan pemilihan moda angkutan.

Dari kedua alternatif tersebut diatas bila disimpulkan akan ada dua pilihan alternatif yang erat hubungan dengan tujuan bepergian serta kemampuan ditinjau dari biaya untuk menggunakan moda transportasi. Pertama bila tujuan bepergian sangat mendesak/ penting maka alternatif transportasi satu dengan menggunakan kapal cepat yang digunakan dan yang kedua bila tujuan bepergian tidak mendesak dari sisi waktu maka alternatif dua dengan menggunakan kapal lambat (barang dan penumpang) yang menjadi pilihan. Begitu pula sebaliknya bila dari Palembang dengan tujuan Pulau Bangka maka pemilihan alternatif dengan kriteria bepergian seperti yang dijelaskan diatas menjadi pertimbangan.

4.4.3. Kelembagaan, Institusi dan Kebijakan

Kabupaten Bangka telah memiliki Rencana Tata Ruang Wilayah serta beberapa rencana yang lainnya. Hal tersebut akan sangat membantu bagi pemerintah daerah untuk dapat mewujudkan gagasannya dalam membangun Pulau Bangka sesuai dengan visi dan misinya.

A. Analisa Pengelolaan Pengendalian Pemanfaatan Ruang

Agar apa yang direncanakan tidak menyimpang dalam pelaksanaan, perlu dilakukan upaya-upaya mengendalikan pelaksanaannya yang dilakukan oleh suatu institusi yang memiliki kewenangan penuh untuk mengawasi dan mengendalikan pemanfaatan ruang. Terbatasnya SDM di Bappeda sebagai instansi terdepan yang dapat mendukung terlaksananya lembaga pengendali pemanfaatan ruang. Meningkatnya permasalahan pemanfaatan ruang yang memerlukan upaya pengendalian. Kurangnya pengetahuan masyarakat tentang tata ruang. Mendorong terlaksananya implementasi kewenangan Panitia Pengendalian Pemanfaatan Ruang.

Hal yang dapat dilakukan saat ini adalah lebih mengintensifkan upaya-upaya yang mendorong berfungsinya lembaga pengendali pemanfaatan ruang secara konsisten yang dilengkapi dengan prosedur yang jelas dan SDM yang memadai serta mendorong meningkatnya pemahaman masyarakat melalui kegiatan sosialisasi.

B. Analisa Pengelolaan Sektor Ekonomi

Untuk menarik investor sebanyak mungkin sebagai bagian dari upaya menggali dana pembangunan, yang perlu dilakukan adalah upaya mempromosikan potensi ekonomi yang masih terbuka untuk dikembangkan dan peluang usaha yang dapat dilakukan di Pulau Bangka

Untuk itu diperlukan suatu lembaga yang berwenang untuk menangani tugas tersebut yang tidak terbatas hanya pada daerah kabupaten saja, tapi harus bekerjasama dengan lembaga sejenis untuk mengurangi duplikasi kegiatan investasi dengan daerah sekitarnya. Pada saat ini upaya promosi yang dilakukan masih bersifat individual dalam kegiatan yang sangat terbatas dan menjadi tanggung jawab Badan Penanaman Modal (BPM) Pulau Bangka.

Terkait dengan penguatan ekonomi rakyat yang harus menjadi tulang punggung daerah tersebut, maka peran instansi terkait harus mampu melindungi dan mendorong usaha ekonomi rakyat secara tepat. Salah satu sektor ekonomi yang harus menjadi perhatian pemerintah daerah adalah usaha di bidang perikanan. Masih dirasakan oleh masyarakat bahwa peran Dinas Perikanan kurang melindungi para nelayan dari intervensi tengkulak dalam penentuan harga pasar. Pengusahaan perikanan banyak dikuasai oleh para tengkulak, namun masyarakat sendiri secara nyata terlihat tidak keberatan, hal ini mungkin karena posisi tawar mereka yang lemah akibat kebutuhan ekonomi yang mendesak serta tawaran mekanisme yang mudah bagi para nelayan. Mungkinkah dikembangkan pola kerjasama yang saling menguntungkan dengan pihak swasta lainnya agar pengembangan sektor perikanan ini menjadi lebih berkembang dan juga menguntungkan para nelayan maupun pihak swasta tersebut.

Demikian pula pada sektor penggalian dan pertambangan, royalti yang diterima pihak pemerintah daerah tidak seimbang antara pendapatan dengan dampak yang ditimbulkan akibat penggalian dan pertambangan tersebut. Hal ini menunjukkan lemahnya lembaga yang berwenang untuk menegosiasikan bagi hasil kerjasama tersebut. Diperlukan suatu pola kerjasama yang saling menguntungkan antara pemerintah daerah dengan pihak swasta penggalian dan pertambangan.

Tidak kalah pentingnya adalah penyiapan sumberdaya manusia di semua sektor bidang ekonomi melalui peningkatan pengetahuan maupun keterampilan agar mampu meningkatkan kemampuannya dalam mengelola dan mengembangkan sumberdaya alam sebagai potensi yang dimiliki.

C. Analisa Pengelolaan Kepelabuhan

Penyelenggaraan pengelolaan kepelabuhan di Pulau Bangka sampai dengan saat ini masih menjadi monopoli PT Pelindo, khususnya untuk tiga pelabuhan utama, yaitu pelabuhan Pangkalan Balam, pelabuhan Mentok, dan Pelabuhan Belinyu. Sedangkan pelabuhan Sadai, pelabuhan Sungailiat dan pelabuhan Sungai Selan dikelola pemerintah daerah dan kawasan pelabuhan yang merupakan pelabuhan kecil yang berada di Pulau Bangka tumbuh secara alami dan pengelolaannya masih bersifat swadaya oleh masyarakat setempat.

Sampai dengan saat ini, kemampuan pelayanan pelabuhan tersebut menurut pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka telah mampu melayani kebutuhan pergerakan kapal dimasing-masing pelabuhan. Dengan demikian, maka penyelenggaraan kepelabuhan di Pulau Bangka dapat dikatakan telah berhasil memberikan pelayanan kepada pengguna transportasi laut di kawasan tersebut.

Sejalan dengan perkembangan sistem pemerintahan yang telah menyerahkan sebagian besar kewenangannya kepada pemerintah daerah melalui otonomi daerah, keberadaan PT. Pelindo mulai digugat keberadaannya sebagai pengelola kepelabuhan oleh Pemerintah Daerah. Beberapa upaya yang telah dilakukan adalah 1) mengupayakan pengalihan kewenangan penyelenggaraan kepelabuhan dari PT. Pelindo kepada Pemerintah Daerah sesuai dengan UU No. 22 Th 1999; 2) mendorong pihak legeslatif untuk menerbitkan Peraturan Daerah yang mengatur tentang kewenangan penyelenggaraan kepelabuhan.

Beberapa alasan yang digunakan untuk pengalihan kewenangan pengelolaan kepelabuhan tersebut adalah a) penyelenggaraan kepelabuhan merupakan salah satu kewenangan yang diserahkan ke Daerah; b) telah terbentuknya Dinas Perhubungan yang

menangani perhubungan laut; c) PP No 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan, memberi peluang kepada Pemerintah Daerah untuk membentuk BUMD dan kerja sama dengan pihak swasta; d) Meningkatnya aktivitas pengangkutan barang dan penumpang dengan transportasi laut.

Memperhatikan kenyataan demikian, penyelenggaraan pelabuhan oleh PT. Pelindo dapat dikatakan berhasil, namun karena kontribusinya ke pemerintah daerah dianggap terlalu kecil, maka pemerintah daerah menghendaki pengelolaan pelabuhan tersebut dipindahkan kewenangannya dari PT. Pelindo kepada pemerintah daerah.

Kenyataan tersebut walaupun secara yuridis sangat kuat dengan mendorong segera tersusunnya Perda Penyelenggaraan Kepelabuhan oleh Pemda, namun secara teknis kesiapan pemerintah daerah masih perlu ditingkatkan yaitu terkait dengan Optimalisasi peran Dinas Perhubungan dalam pengelolaan transportasi laut, peningkatan peran SDM yang dimiliki dengan mengoptimalkan pendistribusian tugas secara efisien.

Dengan demikian kemungkinan upaya yang dapat dilakukan secara lebih baik dengan mempertimbangkan faktor-faktor tersebut di atas adalah dengan menyusun pola penyelenggaraan kepelabuhan melalui *sharing management* antara Pemerintah Daerah yang diwakili oleh BUMD dengan pihak swasta dengan prinsip saling menguntungkan.

4.5. Analisis Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.

4.5.1. Analisis Kebijakan Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.

Sesuai dengan kebijaksanaan Pola Dasar Pembangunan Pulau Bangka tahun 1999/2000 – 2003/2004 yang tertuang dalam visi dan misinya, maka konsep pengembangan ekonomi wilayah Pulau Bangaka adalah pengembangan Pulau Bangka sebagai pulau berbasis industri agro dan industri maritim, dimana sektor pembangunan

yang diprioritaskan adalah industri pertambangan rakyat, perkebunan, perikanan, pertambangan dan pariwisata.

Keberadaan UU No 22 tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah dan UU No 25 tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah akan membawa perubahan yang mendasar pada pengembangan ekonomi wilayah di Pulau Bangka. Dengan adanya kebijakan tersebut maka pengembangan ekonomi wilayah harus dikembangkan seoptimal mungkin untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan bertumpu pada sumber daya yang dimiliki oleh masing-masing daerah.

Sejalan dengan kebijaksanaan tersebut, pendekatan pembangunan ekonomi wilayah Pulau Bangka, minimal harus didasarkan pada 2 (dua) pendekatan pokok yaitu : 1) bagaimana memanfaatkan sumber daya yang ada menjadi produk primer/sekunder/tersier yang harus lebih berkualitas, tetapi mempunyai daya saing yang tinggi (*competitive advantages*); 2) pembangunan ekonomi yang berpihak pada pemberdayaan masyarakat. Dalam kaitan ini masyarakat pula diberi kesempatan yang seluas-luasnya dalam melakukan kegiatan ekonomi yang produktif untuk meningkatkan kesejahteraanya.

Agar sektor unggulan tersebut dapat berkembang dengan cepat, maka diperlukan dukungan pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat maupun laut. Peran serta masyarakat akan lebih ditingkatkan baik secara individu maupun kelompok dalam setiap kegiatan ekonomi, masyarakat turut berpartisipasi baik dalam memperoleh input usaha, melakukan proses produksi dan distribusi serta memanfaatkan seluruh peluang yang ada, termasuk tanpa adanya hambatan untuk masuk ke pasar. Masyarakat diposisikan pada jalur utama dalam berbagai kegiatan ekonomi baik skala besar, menengah maupun kecil.

Investasi dari luar khususnya swasta (PMDN/PMA) masih tetap diharapkan, namun dilakukan dalam bentuk kerjasama kemitraan dengan masyarakat yang lebih

menguntungkan, baik secara individu maupun kelompok. Kerjasama tersebut diharapkan masyarakat tidak hanya sebagai objek tetapi sebagai subyek dari pembangunan. Disamping sebagai tenaga kerja, masyarakat diharapkan sebagai pemilik dan pelaku dari berbagai kegiatan usaha. Pembangunan ekonomi mendatang, pemerintah tidak lagi mejadi pemegang peran kunci, melainkan mengambil posisi sebagai penyedia (*provider*) fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan dalam pengembangan ekonomi wilayah (sebagai fasilitator).

Strategi pengembangan wilayah Pulau Bangka adalah sebagai berikut :

1. Optimalisasi keunggulan fungsi dan peran geoekonomi Pulau Bangka dalam konteks kerjasama segitiga pertumbuhan IMS-GT dan era perdagangan bebas.
2. Memperkuat struktur ekonomi wilayah pasca timah yang berbasis ekonomi kerakyatan dengan memanfaatkan seoptimal mungkin potensi yang dimiliki.
3. Pengembangan sektor industri, pertanian, perkebunan, perikanan, pertambangan dan pariwisata sebagai sektor prioritas.

4.5.2. Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.

Pulau Bangka sebagai kawasan andalan Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, dibagi menjadi 4 (empat) Satuan Wilayah Pengembangan yaitu :

□ SWP Sungailiat

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian Utara Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Sungailiat sebagai pusat pertumbuhan (*Growth Pole*), pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini daerah belakang (*hinterland*) adalah Kecamatan Belinyu, Riau Silip, Pemali, Bakan dan desa-desa di Kecamatan sekitar yang berbatasan dengannya. Wilayah pengembangan ini didukung oleh sarana dan

prasaran yang baik seperti adanya jalan propinsi dan jalan kabupaten yang baik serta mempunyai pelabuhan.

□ SWP Pangkalan Baru

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian tengah Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Pangkal Pinang sebagai pusat pertumbuhan (*Growth Pole*), pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini sebagai daerah belakangnya (*hinterland*) adalah Kecamatan Pangkalan Baru, Puding Besar, Mendo Barat, Sungai Selan dan Simpang Katis. Wilayah pengembangan ini didukung oleh sarana dan prasaran yang baik seperti adanya jalan propinsi dan jalan kabupaten yang baik serta mempunyai pelabuhan.

□ SWP Mentok

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian Barat Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Mentok sebagai pusat pertumbuhan (*Growth Pole*) pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini sebagai daerah belakangnya (*hinterland*) adalah Kecamatan Simpang Teritip, Jebus, Kelapa dan Tempilang. Wilayah pengembangan ini didukung oleh sarana dan prasaran yang baik seperti adanya jalan propinsi dan jalan kabupaten yang baik serta mempunyai pelabuhan.

□ SWP Toboali

Terdiri atas pusat-pusat permukiman, baik yang bersifat desa urban desa rural yang terletak di wilayah bagian Selatan Pulau Bangka, yang akan berorientasi ke Kota Toboali sebagai pusat pertumbuhan (*Growth Pole*) pusat pelayanan regional. Wilayah yang dipengaruhi oleh sub sistem ini sebagai daerah belakangnya

(*hinterland*) adalah Kecamatan Air Gegas, Payung, Simpang Rimba dan Koba.

Wilayah pengembangan ini didukung oleh sarana dan prasarana yang baik seperti adanya jalan propinsi dan jalan kabupaten yang baik serta mempunyai pelabuhan.

Kebijakan pengembangan wilayah ini pada dasarnya untuk mengoptimalkan sumber daya wilayah sesuai dengan daya dukung lingkungannya.

4.5.3. Analisis Pengembangan Angkutan Darat yang Mendukung Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.

Untuk menghubungkan pusat-pusat pelayanan dengan wilayah belakangnya maupun antara pusat-pusat pelayanan, transportasi darat menjadi sangat penting. Umumnya penduduk Pulau Bangka berada disepanjang pantai sehingga jaringan yang cenderung berkembang mengikuti pola penyebaran penduduk. Kota Pangkal Pinang merupakan pintu utama jaringan transportasi darat untuk menghubungkan pusat pemerintahan di tingkat kecamatan yang ada di Pulau Bangka dan desa-desa serta potensi pertanian yang ada di wilayah belakangnya. Sarana angkutan darat yang tersedia untuk menunjang transportasi darat tersebut seperti bis umum yang melayani wilayah belakang mencapai 274 unit. Untuk melihat pengembangan wilayah dan permintaan akan transportasi seperti diuraikan sebagai berikut :

- a). Dari jumlah angkutan umum atau trayek dapat dilihat bahwa armada yang paling banyak melintasi rute tersebut adalah pada Pangkal Pinang - Sungailiat sebanyak 20,70 %, kemudian diikuti oleh Pangkal Pinang - Mentok sebanyak 17,88 %, Pangkal Pinang - Toboali sebanyak 15,69 %, Pangkal Pinang - Belinyu sebanyak 13,87 %, Pangkal Pinang - Koba sebanyak 10,95 %, Pangkal Pinang - Payung sebanyak 7,30 %, dan Pangkal Pinang – Parit III sebanyak 5,84 %. Melihat dari persentase armada yang melintasi rute tersebut jelas bahwa konsentrasi masyarakat masih terkonsentrasi pada

pusat kota propinsi dan kota kabupaten serta pusat kota kecamatan yang mempunyai akses pelabuhan.

- b). Memperhatikan matrik asal tujuan pengguna angkutan menunjukkan bahwa bangkitan dan tarikan pengguna angkutan yang paling banyak adalah pada zona 1,2,2,8,15,17,19 dan 6, disini terlihat jelas bahwa permintaan akan angkutan tidak terkonsentrasi di zona pusat kota akan tetapi tersebar diseluruh zona. Disamping itu dari pasangan asal tujuan perjalanan pengguna angkutan, menunjukkan tidak terkonsentrasinya perjalanan penggunaan angkutan ke zona di pusat kota, melainkan menyebar ke zona atau kecamatan lain di pinggiran zona atau daerah belakang (*hinterland*).
- c). Memperhatikan kepadatan penduduk dari yang tertinggi ke yang terendah adalah kota Pangkal Pinang dengan kepadatan sebesar 1.402 jiwa/km², kemudian diikuti kecamatan Sungailiat dengan kepadatan sebesar 476 jiwa/km², kecamatan Pemali dengan kepadatan sebesar 315 jiwa/km², kecamatan Pangkalan Baru dengan kepadatan sebesar 119 jiwa/km², kecamatan Merawang dengan kepadatan sebesar 97 jiwa/km², kecamatan Mentok dengan kepadatan sebesar 77 jiwa/km², kecamatan Belinyu dengan kepadatan sebesar 71 jiwa/km², kecamatan Simpang Katis dengan kepadatan sebesar 68 jiwa/km², kecamatan Mendo Barat dengan kepadatan sebesar 59 jiwa/km², kecamatan Tempilang dengan kepadatan sebesar 53 jiwa/km², dan kecamatan-kecamatan lain yang lebih kecil dari 53 jiwa/km². Dari uraian tersebut diatas jelas bahwa kepadatan penduduk yang terbesar adalah berada di pusat kota seperti Pangkal Pinang sebagai ibukota propinsi dan Sungailiat sebagai ibukota kabupaten dan diikuti oleh kota kecamatan yang mempunyai akses ke pelabuhan.
- d). Sementara itu Pendapatan Asli Daerah (PAD) Pulau Bangka pada tahun 2000, maka urutan persentase PAD dari yang terbesar ke yang terkecil adalah kota Pangkal Pinang

sebesar 133,71 %, kecamatan Air Gegas sebesar 125,91 %, kecamatan Toboali sebesar 122,88 %, kecamatan Tempilang sebesar 121,47 %, kecamatan Kelapa sebesar 114,31 %, kecamatan Mentok sebesar 110,74 %, kecamatan Pangkalan Baru sebesar 110,17 %, kecamatan Simpang Teritip sebesar 106,37 %, kecamatan Jebus sebesar 104,95 %, kecamatan Belinyu sebesar 100,77 %, dan kecamatan-kecamatan lain yang mempunyai persentase kurang dari 100 %.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

SIMPUL PERKEMBANGAN TRANSPORTASI DARAT
DI PULAU BANGKA

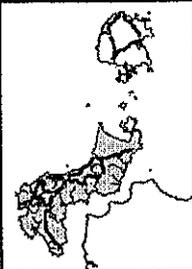
LEGENDA :

- LAUT
- BATAS AMBANG LAUT
- BATAS ZONA
- MENJUU SIMPUL
- SIMPUL ZONA
- PELABUHAN
- HIPARKI (I, II, III)
- INTERAKSI ANTAR SIMPUL

SUMBER

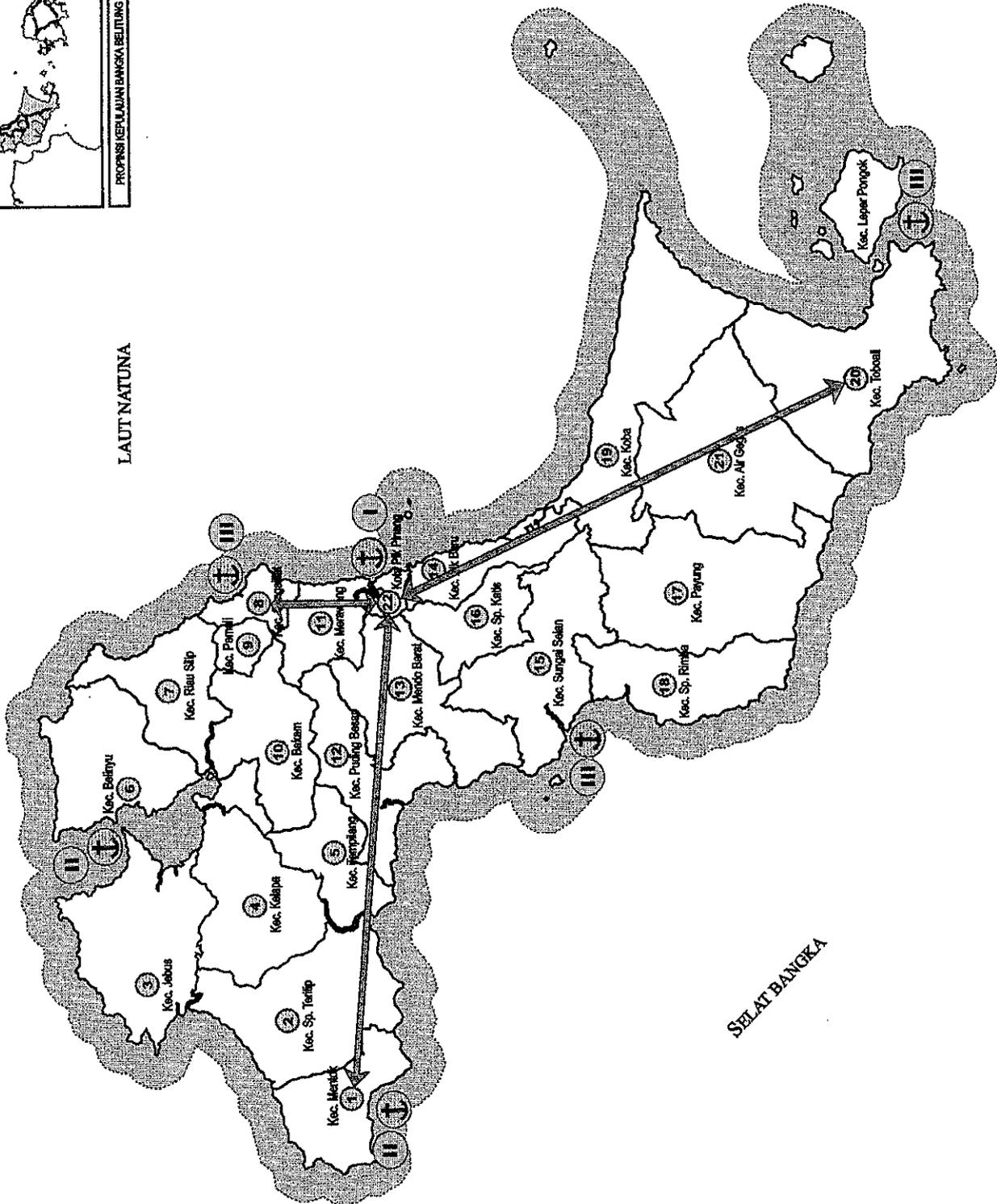
HASIL ANALISIS

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
4.15	1 : 1.000.000	



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG

LAUT NATUNA



SELAT BANGKA

KABUPATEN BANGKA

4.5.4. Analisis Pengembangan Angkutan Laut yang Mendukung Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.

Untuk melayani arus barang dan penumpang antar pulau (antar wilayah/inter wilayah), transportasi darat maupun laut mempunyai peranan penting dan strategis untuk pembangunan ekonomi dikawasan Pulau Bangka maupun dengan pulau lain disekitarnya masih rendah dilihat dari jaringan transportasi yang ada. Sementara sistem transportasi yang ada baru diperlukan untuk membuka wilayah-wilayah terisolir dan menghubungkan satu desa dengan desa lainnya atau ibu kota kecamatan dan ibu kota kabupaten.

Transportasi laut berupa pelabuhan laut terletak di Belinyu yang dapat disinggahi/melayani kapal penumpang yang menjalani rute pelayaran ke Jakarta, maupun ke kota-kota lainnya (seperti Medan, Batam dan Pontianak).

Pelabuhan laut di Pangkalan Balam yang terletak di Kota Pangkal Pinang sebagai penyeberangan (ferry) melayani angkutan barang ke Jakarta, Batam dan kota-kota lain, serta kapal cepat Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) dengan rute ke Jakarta, sementara kapal cepat (jetfoil) dengan rute ke Belitung

Pelabuhan laut di Mentok sebagai pelabuhan kapal penyeberangan (ferry) ke Palembang dan Jakarta, sementara untuk kapal cepat (jetfoil) dengan rute Palembang.

Pelabuhan laut Toboali yang terletak di Sadai melayani kapal penyeberangan (ferry) yang menjalani rute ke Pulau Belitung, dan kapal cepat (jetfoil) dengan rute ke Jakarta maupun ke pulau Belitung.

Untuk melihat perkembangan arus penumpang, barang dan jasa yang keluar masuk dari beberapa pelabuhan yang ada di Pulau Bangka pada tahun 2000, bahwa jumlah kunjungan kapal, naik turunnya penumpang yang paling dominan adalah pelabuhan Mentok sedangkan untuk bongkar muat barang melalui pelabuhan yang ada di Pulau

Bangka yang paling dominan adalah pelabuhan Pangkalan Balam. Disini jelas bahwa masing-masing pelabuhan mempunyai fungsi dan pelayanan yang berlainan.

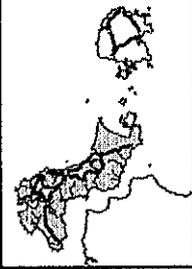
a). Perkembangan Arus Barang

Untuk bongkar muat barang yang paling dominan adalah pelabuhan Pangkalan Balam yang memberikan kontribusi terhadap pelabuhan pada tahun 2000 untuk bongkar sebesar 64,02 % dan muat sebesar 33,87 %. Pelabuhan Mentok untuk bongkar sebesar 25,90 % dan muat sebesar 12,44 %. Pelabuhan Belinyu untuk bongkar sebesar 3,96 % dan muat sebesar 10,42 %. Pelabuhan Sungai Selan untuk bongkar sebesar 3,04 % dan muat sebesar 5,16 %. Pelabuhan Sungailiat untuk bongkar sebesar 1,89 % dan muat sebesar 12,25 %. Pelabuhan Toboali untuk bongkar sebesar 1,19 % dan muat sebesar 25,86 %. Dari uraian tersebut diatas jelas bahwa distribusi barang melalui pelabuhan-pelabuhan yang ada di Pulau Bangka selain kepusat pengembangan wilayah (*growth pole*), juga menyebar ke wilayah belakang (*hinterland*)

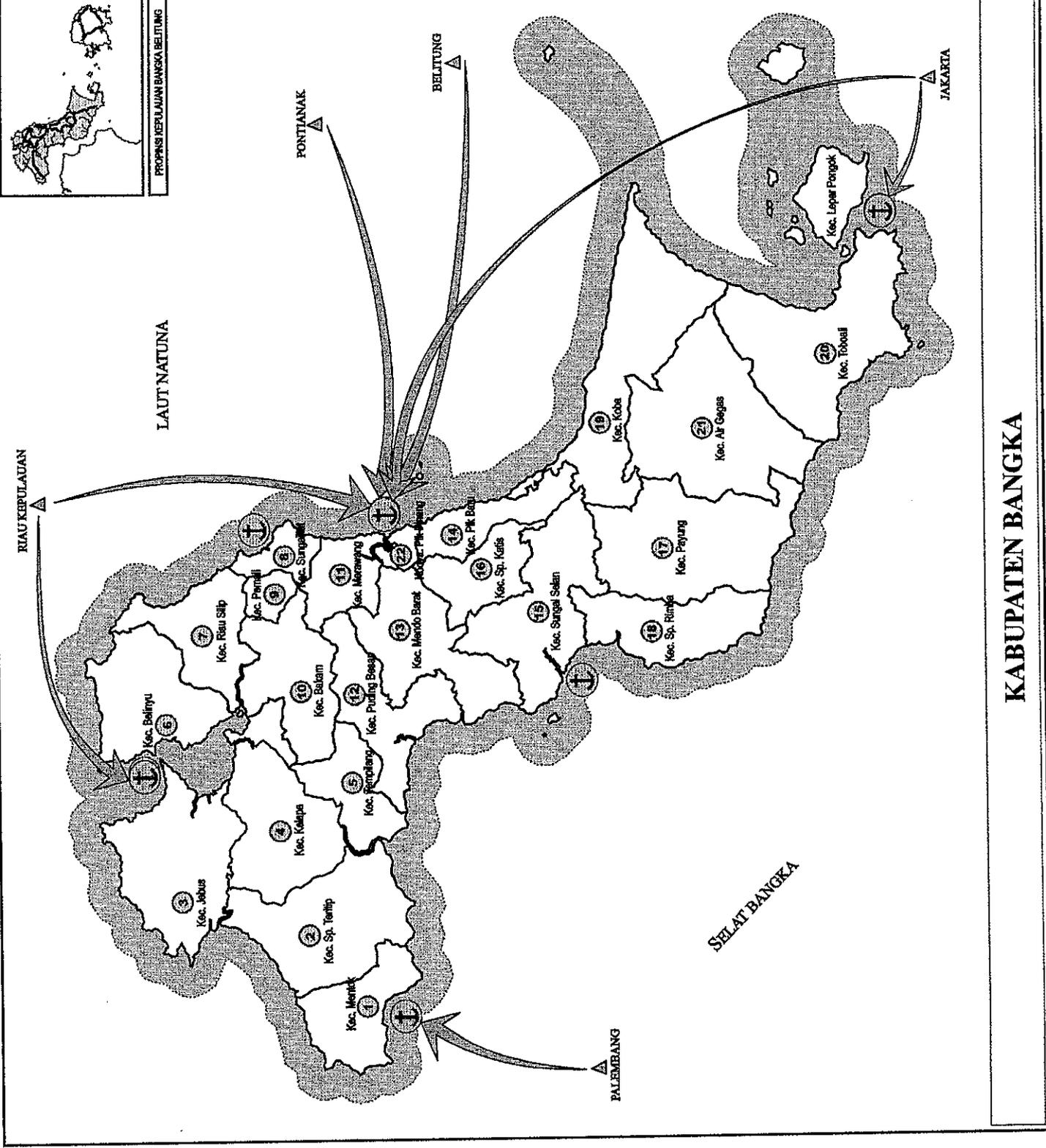
b). Perkembangan Arus Penumpang

Sedangkan yang paling dominan untuk kunjungan kapal dan turun naiknya penumpang adalah pelabuhan Mentok yang memberikan kontribusi terhadap pelabuhan pada tahun 2000 untuk kunjungan kapal sebesar 65,18 %, turun penumpang sebesar 66,68 %, naik penumpang sebesar 65,27 %. Pelabuhan Pangkalan Balam untuk kunjungan kapal sebesar 13,53 %, turun penumpang sebesar 22,56 %, naik penumpang sebesar 22,32 %. Pelabuhan Belinyu untuk kunjungan kapal sebesar 10,48 % turun penumpang sebesar 22,56 % naik penumpang sebesar 12,09 %. Pelabuhan Toboali untuk kunjungan kapal sebesar 0,28 % turun penumpang sebesar 22,56 % naik penumpang sebesar 0,32 %. Sedangkan untuk pelabuhan Sungailiat dan pelabuhan Sungai Selan tidak ada turun naik penumpang karena pelabuhan tersebut khusus untuk pelabuhan

 <p>PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA UNIVERSITAS DIPONEGORO</p>	
<p>TESIS</p>	
<p>PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT DALAM MENDUKUNG PENGEMBANGAN WILAYAH PULAU BANGKA</p>	
<p>PETA</p>	
<p>SIMPUL PERALIHAN TRANSPORTASI DARAT DAN LAUT MENUJU PULAU BANGKA</p>	
<p>LEGENDA :</p> <ul style="list-style-type: none">  LAUT  BATAS AMBANG LAUT  BATAS ZONA  MENUJU PULAU BANGKA  SIMPUL ZONA  PELABUHAN 	
<p>SUMBER</p>	
<p>HASIL ANALISIS</p>	
<p>NO. GAMBAR</p>	<p>SKALA</p>
<p>4.16</p>	<p>1 : 1.000.000</p>
<p>UTARA</p> 	



PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG



KABUPATEN BANGKA



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DALAM Mendukung
PENGEMBANGAN WILAYAH
PULAU BANGKA

PETA

SIMPUL PERALIHAN TRANSPORTASI
DARAT DAN LAUT DARI PULAU BANGKA

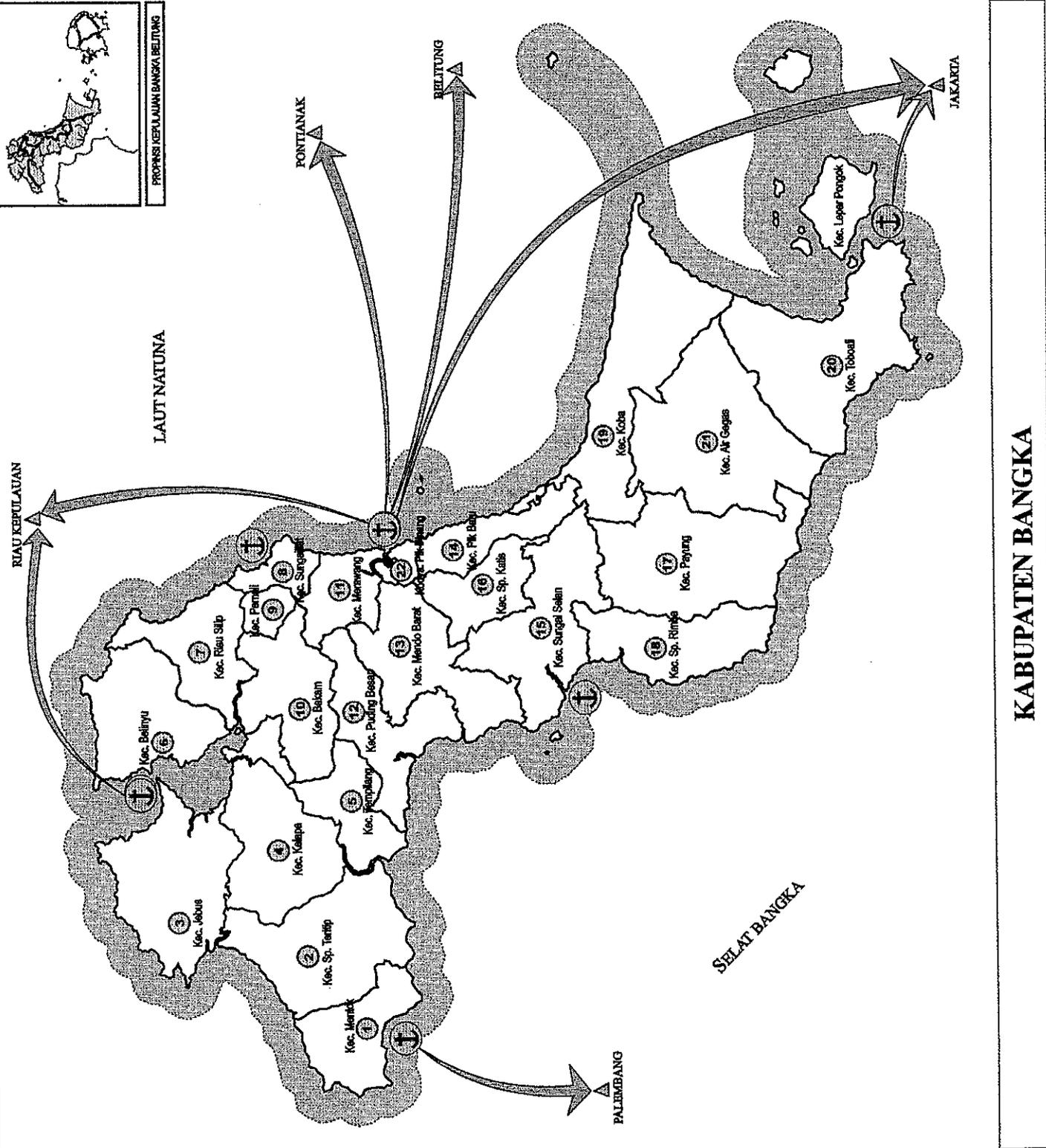
LEGENDA :

- LAUT
- BATAS ANJANG LAUT
- BATAS ZONA
- DARI PULAU BANGKA
- SIMPUL ZONA
- PELABUHAN

SUMBER

HASIL ANALISIS

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
4.17	1 : 1.000.000	



KABUPATEN BANGKA

barang. Dalam hal ini jelas bahwa masing-masing pelabuhan telah memiliki fungsi dan pelayanan sendiri sesuai dengan posisi strategisnya secara internal dan eksternal.

4.6. Pengembangan Sistem Transportasi Darat dan Laut Dalam Mendukung Pengembangan Wilayah Pulau Bangka.

4.6.1. Sistem Pengembangan Transportasi Darat.

Sistem transportasi darat yang dikembangkan dari kota Mentok (zona 1) ke Pangkal Pinang (zona 22) adalah dari eksisting jalan kolektor primer dikembangkan menjadi jalan alteri primer. Jalur ini menunjukkan frekuensi lalu lintas yang tinggi dilihat dari jumlah angkutan darat yang ada pada basis/terminal yang ada didalam zona-zona tersebut.

Dari Mentok – Tanjung Kalian (pada zona 1) adalah dari eksisting jalan kolektor sekunder dikembangkan menjadi jalan primer sekunder, karena jalur ini memiliki orientasi/akses terhadap pelabuhan Mentok dan pelabuhan tersebut direncanakan untuk turun naik penumpang yang akan datang maupun pergi ke Pulau Bangka melalui pelabuhan di zona 1.

Dari pelabuhan Belinyu – Sungailiat perlu dikembangkan dari eksisting jalan kolektor primer menjadi jalan alteri primer, karena jalan tersebut memiliki frekuensi lalu lintas yang tinggi dilihat dari jumlah angkutan darat yang menuju kota Sungailiat (zona 8).

Dari kota Sungailiat – Pangkal Pinang perlu dikembangkan dari eksisting jalan kolektor primer menjadi jalan alteri primer, karena jalur tersebut memberikan akses terhadap kota kabupaten dengan kota propinsi. Dari kota Sungai Selan – Payung perlu dikembangkan dari eksisting jalan kolektor primer menjadi jalan alteri primer, karena jalan tersebut memberikan akses terhadap hasil pertanian yang berada di zona 15, 17,18. Dari kota Koba – Toboali perlu dikembangkan dari eksisting jalan kolektor primer menjadi

jalan alteri primer, karena jalan tersebut memberikan akses terhadap pelabuhan Toboali (zona 20). Dari kota Toboali – Sadai menuju pelabuhan, perlu dikembangkan dari eksisting jalan kolektor sekunder menjadi jalan primer sekunder, karena jalan tersebut memberikan akses terhadap pelabuhan Sadai (zona 20). Pada gambar 4.18 ditunjukkan pengembangan jaringan transportasi darat.

4.6.2. Sistem Pengembangan Transportasi Laut

Pengembangan sistem transportasi laut dilihat dari sisi tata ruang wilayah kelautan dengan akses darat yang memungkinkan untuk pertumbuhan wilayah daratan maka penempatan beberapa pelabuhan perlu menjadi prioritas yang strategis. Pelabuhan-pelabuhan tersebut antara lain adalah 1) pelabuhan Mentok dari eksisting diperuntukkan pelabuhan penumpang dan bongkar muat barang di satu pelabuhan perlu dikembangkan menjadi pelabuhan penumpang di Tanjung Kalian sebagai hirarki II karena memiliki pelayanan yang tinggi terhadap penumpang di wilayah Bangka Utara yang terletak pada zona 1 dan untuk bongkar muat barang tetap pengembangan di pelabuhan Mentok, 2) pelabuhan Pangkalan Balam yang terletak di kota Pangkal Pinang sebagai hirarki I pada zona 22, dari eksisting diperuntukkan sebagai pelabuhan penumpang, bongkar dan muat barang menjadi satu, perlu pengembangan untuk pelabuhan penumpang terpisah dari pelabuhan bongkar muat barang, karena pelabuhan tersebut memberikan akses terhadap kota Pangkal Pinang dan wilayah sekitarnya yang berada di Pulau Bangka. Pada gambar 4.19 ditunjukkan pengembangan jaringan transportasi laut.

4.6.3. Sistem Pengembangan Transportasi Darat dan Laut

Pengembangan sistem transportasi yang terpadu dapat memberikan arah pengembangan dimasa akan datang dan memungkinkan mobilitas penduduk menjadi tinggi

pada tiap simpul. Pengembangan sistem tersebut tidak saja pada titik simpul peralihan yang sudah memiliki dermaga tetapi juga pada simpul lokal yang potensi untuk menggerakkan sistem tersebut.

Pada jaringan darat (bukan dipelabuhan) yaitu memudahkan mobilitas penduduk kepusat-pusat zona (pasar/pelabuhan) atau penyebaran ke pulau-pulau terdekat perlu dibangun sarana dan prasarana transportasi darat maupun laut. Seperti pada zona 20 jaringan lokal laut yang perlu dikembangkan adalah dari pelabuhan Sadai – pelabuhan Tanjung Labu di kecamatan Lepar pongok, hal ini memberikan akses langsung terhadap hasil pertanian di wilayah sekitarnya.

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis seperti permasalahan pada bab I poin 1.2. tentang perumusan masalah maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Karakteristik wilayah Pulau Bangka sangat mempengaruhi mobilitas masyarakat melalui transportasi darat maupun transportasi laut. Faktor penduduk dan penyebaran permukiman disepanjang garis pantai dapat memberikan kontribusi bangkitan transportasi yang tinggi baik terhadap transportasi darat maupun laut. Faktor ekonomi penduduk Pulau Bangka sangat dominan berorientasi dibidang pertanian memerlukan jaringan transportasi untuk akses yang mudah dan murah dari pusat-pusat produksi ke pusat-pusat permukiman. Karena itu diperlukan pengembangan jaringan transportasi lokal darat dan laut dari lokasi-lokasi produksi atau tempat-tempat pengumpul ke tempat-tempat pengangkutan baik itu berupa pelabuhan maupun jaringan jalan yang konektivitasnya langsung dengan jaringan jalan lokal atau jaringan jalan-jalan utama.
2. Pulau Bangka merupakan kawasan andalan Propinsi Kepulauan Bangka Belitung memiliki ciri-ciri alami yang mempengaruhi ekonomi wilayah terutama disektor pertanian. Dengan demikian wilayah-wilayah potensi ekonomi tertentu merupakan prioritas pengembangan wilayah. Dalam kaitannya dengan pengembangan sistem transportasi baik darat maupun laut, masyarakat Pulau Bangka memiliki budaya yang spesifik terhadap pertumbuhan ekonomi, hal tersebut terlihat jelas dalam perkembangannya wilayah-wilayah di Pulau Bangka, jika tidak ada jaringan transportasi maka wilayah-wilayah tersebut tidak akan berkembang.

3. Pengembangan jaringan transportasi darat dan laut diarahkan untuk terciptanya konektivitas terencana. Dimaksudkan dengan terencana disini adalah terwujudnya konektivitas dalam jangka waktu tertentu dan masih tetap berfungsi sebagai pusat-pusat peralihan transportasi serta terus menciptakan pertumbuhan *trip production* dan *trip attraction*. Dilihat dari letak Pulau Bangka dengan pelabuhan-pelabuhan yang ada berdasarkan orientasi kawasan laut pulau, maka perlu pengembangan pelabuhan-pelabuhan yang letaknya strategis dengan pelabuhan-pelabuhan antar dan terhadap pelabuhan-pelabuhan yang ada disekitar Pulau Bangka.

5.2. Rekomendasi

Berdasarkan hasil analisis dan kesimpulan tersebut diatas maka perlu merekomendasikan dalam bentuk konsep-konsep pengembangan sistem transportasi darat dan laut dalam mendukung pengembangan wilayah Pulau Bangka.

5.2.1. Pengembangan Sistem Transportasi darat

Sistem transportasi darat yang perlu dikembangkan dari kota Mentok (zona 1) menuju ke Pangkal Pinang (zona 22), dari Mentok – Tanjung Kalian (pada zona 1), dari pelabuhan Belinyu – Sungailiat perlu dikembangkan untuk akses pelabuhan, dari kota Sungailiat – Pangkal Pinang perlu dikembangkan untuk akses kota kabupaten dengan kota propinsi, dari kota Sungai Selan – Payung perlu dikembangkan untuk akses terhadap hasil pertanian, dari kota Koba – Toboali perlu dikembangkan untuk akses terhadap pelabuhan Toboali (zona 20), dari kota Toboali – Sadai menuju pelabuhan perlu dikembangkan untuk akses terhadap pelabuhan Sadai (zona 20).

5.2.2. Pengembangan sistem transportasi laut

Pengembangan sistem transportasi laut dilihat dari sisi tata ruang wilayah kelautan dengan akses darat yang memungkinkan untuk pertumbuhan wilayah daratan maka pengembangan beberapa pelabuhan perlu menjadi prioritas yang strategis, pelabuhan tersebut adalah 1) pelabuhan Mentok perlu dikembangkan menjadi pelabuhan penumpang dan pelabuhan barang. 2) pelabuhan Pangkalan Balam yang terletak di kota Pangkal Pinang sebagai hirarki I pada zona 22, perlu dikembangkan menjadi pelabuhan penumpang dan pelabuhan barang.

5.2.3. Pengembangan Sistem Transportasi Darat dan Laut

Pengembangan sistem transportasi yang terpadu dapat memberikan arah pengembangan dimasa akan datang dan memungkinkan mobilitas penduduk menjadi tinggi pada tiap simpul. Pengembangan sistem tersebut tidak saja pada titik simpul peralihan yang sudah memiliki dermaga tetapi juga pada simpul lokal yang potensi untuk menggerakkan sistem tersebut.

Pada jaringan darat (bukan dipelabuhan) yaitu memudahkan mobilitas penduduk kepusat-pusat zona (pasar/pelabuhan) atau penyebaran ke pulau-pulau terdekat perlu dibangun sarana dan prasarana transportasi darat maupun laut.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi, 1998. *Prosedur Penelitian. Suatu Pendekatan Ptaktek*, Edisi Revisi IV, Jakarta, Penerbit Renika Cipta.
- Black, J, A, 1981. *Urban Transport Planning, Theory and Practice*. London : Cramm Helm.
- Blunden, 1971. *The Land Use/Transprt System*, Pergamon Press.
- Catanese, J, Antony, 1996. *Perencanaan Kota (Edisi Kedua)*, Jakarta, Penerbit Erlangga.
- Cernea Michael, 1997. *The Risk and Reonstruction Model for Resettling Displaced Population*, The World Bank, Washington, DC, U.S.A.
- Chapin Jr, F, Stuart, And Edwart J, Kaiser, 1979. *Urban Land Use Planning*, London, University of Illinois Press.
- Daldjoeni, N, 1997. *Geografi Baru Organisasi Keruangan Dalam Teori dan Praktek*, Penerbit Alumni Bandung.
- Djunaedi, A, 1997. *Statistik Untuk Perencanaan Kota dan Daerah*, Penerbit MPKD UGM Jogja.
- Glasson John, 1977. *Pengantar Perencanaan Regional*, Penerbit FE UI.
- Kaiser J, Edward, Godschalk R, David, Chapin F, Stuart, 1995, *Urban Land Use Planning*, Universitty of Illionis Press, Urbana and Chicago.
- Morlok, Edward K, 1978, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Alih Bahasa Johan Kelanapura Haimin, Editor Yani Sianipar, Jakarta, Penerbit Erlangga.
- Moore, EF, 1979. *The Shortest Path Thraught a Maze, Proccedings of International Symposium on The Teory of Switching*, Harvard University.
- Muhajir H, M, 1996. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Pendekatan Positivistik, Rasionalistik, Phenomenologi, dan Realisme Metaphisik Studi Teks dan
- Masri Singarimbun, Sofian Effendi, 1989, *Metode penelitian Survei*, LP3E, Jakarta.
- Marzuki, 1977. *Metodologi Resit*, Penerbit Ghalia Indonesia Jogjakarta.
- Nazir, Muhammad, 1988, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Yogyakarta
- Nasution HMN, 1996. *Manajemen Transportasi*, Penerbit Ghalia Indonesia Jakarta.

- Noroyono, O, 1992. *Interaksi antar Tata Guna Lahan dan Sistem Transportasi*, Edisi satu Mei Teknik FT, UGM Jogja.
- Ortugar, D and Willumsen, LG 1994. *Modeling Transportation*, Second Edition John and Sons Ltd England.
- Potter Robert B, 1985. *Urbanisation and Planning in the 3rd World (Spatial Perception and Public Participation)*, Croom Helm London and Sydney.
- Papacostas, C.S, 1987. *Fundamentals of Transportation Engineering*, Practice Hall Inc Englewood Cliffs, New Jersey.
- Purnomosidhi dan Rivai 1993, *Model Angkutan Pedesaan yang Tepat Guna untuk Indonesia bagian Timur*, HPJI, Jakarta.
- Rahardjo, Adisasmito, 1994. *Teori-teori Lokasi dan Pengembangan Wilayah*, Unhas, Ujung Pandang.
- Rondenelli, Denis, A, 1985. *Applied Methods of Regional Analysis, The Spatial Dimension of Development* Polyce, Westview Press.
- Riyadi Dodi Slamet, 1999. *Manajemen Teknologi Untuk Pengembangan Wilayah*, Penerbit, Direktorat Kebijaksanaan Teknologi Untuk Pengembangan Wilayah Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi.
- Richardson Harry W, 2001. *Dasar-dasar Ilmu Ekonomi Regional*, Penerbit FE, UI.
- Saxena Subhash C, 1989. *A Course In Traffic Planning and Design*, Danphat Rai and Sons.
- Sugiyono, 1999. *Statistika untuk Penelitian*, Alfabeta, Bandung.
- Satoto, Idwar, 1996. *Perencanaan Transportasi*, LPKM – ITB, Bandung.
- Sudrajat, 1978. *Pembangunan Regional*, Universitas Terbuka.
- Tamin, Ofyar Z, 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Edisi ke dua, Penerbit ITB Bandung.
- Tjahjati, B, dan B,S Kusbiantoro, 1997. *Bunga Rampai Perencanaan Pembangunan di Indonesia*, Jakarta, PT Grasindo Jakarta.
- Warpani, Suwandjoko, 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Penerbit ITB Bandung.

UNDANG-UNDANG / PERATURAN

Kepmen PU No.640 Tahun 1986, tentang *Perencanaan Tata Ruang*.

Permendagri No. 2 Tahun 1987, tentang *Pedoman Penyusunan Perencanaan Kota*.

Undang-Undang No. 4 Tahun 1992, tentang *Perumahan dan Permukiman*.

Undang-Undang No.24 Tahun 1992, tentang *Penataan Ruang*.

Dirj. Cipta Karya Dept.Pekerjaan Umum, 1997, *Kamus Tata Ruang*, Jakarta

Undang-Undang No.22 Tahun 1999, tentang *Pemerintahan Daerah*.

Undang-Undang No. 27 Tahun 2000, tentang *Pembentukan Propinsi Kepulauan Bangka Belitung*.

Propenas 2000 – 2004, Penerbit Sinar Grafika.

Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Kepulauan Bangka Belitung, Tahun 2000.

Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bangka, Tahun 2000.

Badan Pusat Statistik, *Bangka Dalam Angka*, 2001.

Badan Pusat Statistik, *Pangkal Pinang Dalam Angka*, 2001

Badan Pusat Statistik, *Propinsi Kepulauan Bangka Belitung Dalam Angka*, 2001