



MAKALAH UTAMA

PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN WILAYAH SUMATERA BERBASIS PENATAAN RUANG ¹

OLEH

**DR. Ir. A. HERMANTO DARDAK
DIREKTUR JENDERAL PENATAAN RUANG
DEPARTEMEN PEKERJAAN UMUM**

ABSTRAK

Infrastruktur fisik, terutama jaringan transportasi, memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah maupun terhadap kondisi sosial budaya kehidupan masyarakat. Dalam konteks ekonomi, infrastruktur sebagai modal sosial masyarakat merupakan tempat bertumpu perkembangan ekonomi, sehingga pertumbuhan ekonomi yang tinggi tidak mungkin dicapai tanpa ketersediaan infrastruktur yang memadai. Namun penting bagi tercapainya pembangunan berkelanjutan bahwa pembangunan infrastruktur memiliki kompatibilitas dengan kondisi sumberdaya alam dan sumberdaya manusia di wilayah pengembangan, sehingga dilakukan penataan ruang agar terbentuk alokasi ruang yang menjamin kompatibilitas tersebut.

Untuk mendukung perwujudan konsep pengembangan Wilayah Sumatera yaitu mengembangkan Sumatera menjadi wilayah yang maju dan sebagai satu kesatuan sistem keruangan yang terpadu, dengan memperhatikan kondisi fisik, geografis dan sosial ekonomi serta mengembangkan Sumatera dengan orientasi global serta memperbesar peluang terjadinya interaksi dengan kawasan pertumbuhan dalam lingkup regional dan internasional, maka dirumuskan strategi pengembangan wilayah dalam bentuk strategi pemanfaatan ruang, strategi pengembangan sistem kota dan strategi pengembangan infrastruktur yang merupakan langkah-langkah operasional mengimplementasikan rencana tata ruang. Dalam pembangunan jalan berbasis penataan ruang, dukungan transportasi dalam perwujudan rencana pengembangan ruang wilayah Sumatera ke depan dirumuskan ke dalam strategi spasial pengembangan sistem jaringan transportasi.

¹ Makalah disajikan dalam Konferensi Regional Teknik Jalan Ke-8 Wilayah Barat, yang diselenggarakan di Batam, tanggal 28 – 29 Juli 2005.

I. Pendahuluan

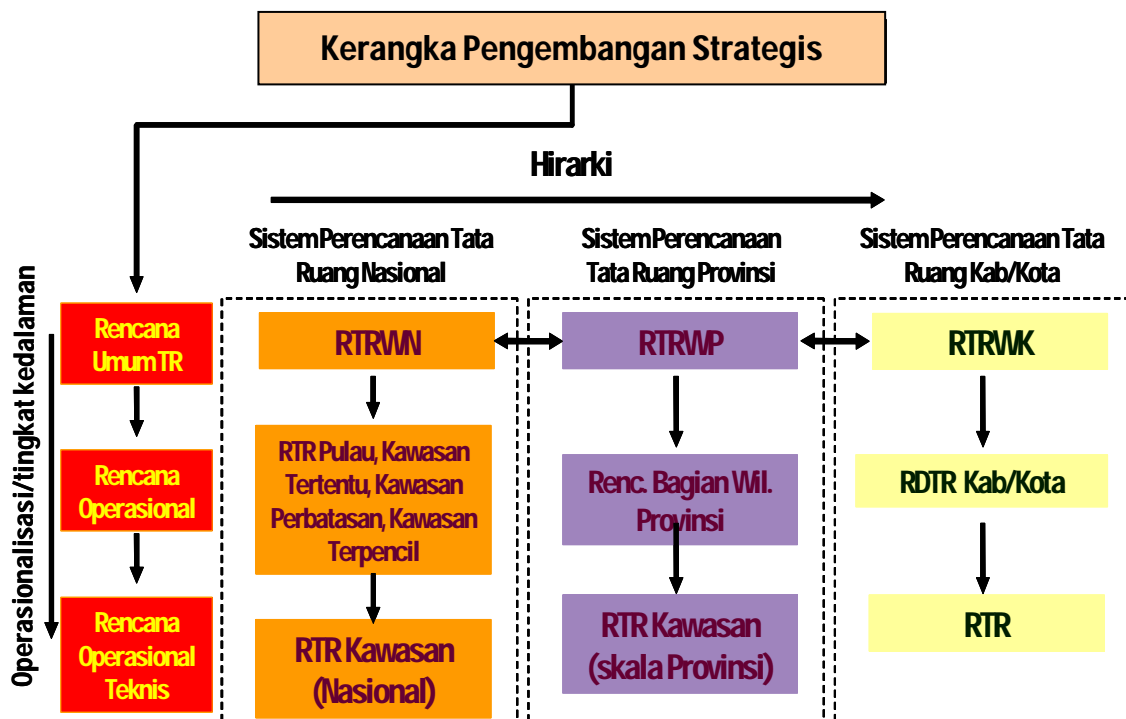
Untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi, diperlukan kebijakan pembangunan nasional yang tepat. Ketepatan ini diukur dari pengembangan terhadap kompatibilitas dan optimalisasi potensi sumber daya alam, sumber daya manusia dan sumber daya fisik (buatan). Kebijakan pembangunan yang tidak bertumpu pada ketiga potensi sumber daya tersebut akan sulit mencapai pembangunan yang berkelanjutan. Ini sudah kita alami dengan terjadinya banjir di jalur-jalur utama ekonomi yang disebabkan oleh pembangunan yang kurang memperhatikan kapasitas sumber daya alam sehingga fungsi sistem sungai dan drainase tidak memadai. Ini juga telah kita alami dengan terjadinya bottleneck diberbagai jaringan transportasi yang disebabkan oleh pembangunan yang tidak memperhatikan tata guna lahan sehingga kapasitas sumber daya fisik (buatan) tidak lagi mampu menampung perjalanan barang dan manusia yang dihasilkan oleh tata guna lahan. Tidak efektifnya pembangunan juga dapat dialami apabila aspek sumber daya manusia sebagai bagian aspek sosial tidak diperhatikan, dimana nilai-nilai tradisi, kemampuan teknologi dan potensi sumber daya manusia harus selaras dengan pembangunan.

Oleh karena itu, untuk mencapai pembangunan berkelanjutan yang bertumpu pada ketiga sumber daya tersebut, digunakan penataan ruang sebagai payung kebijakan pembangunan dan pengendalian dalam implementasinya. Sistem perencanaan pembangunan Nasional dan perencanaan tata ruang sama-sama menekankan suatu proses untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat melalui urutan pilihan (prioritas) secara berhirarki dengan memperhitungkan sumberdaya yang tersedia. Namun, perencanaan tata ruang memiliki fokus kepada aspek fisik spasial yang mencakup perencanaan struktur ruang dan pola pemanfaatan ruang. Proses perencanaan tata ruang dapat dijelaskan dengan pendekatan sistem yang melibatkan input, proses dan output. Input yang digunakan adalah keadaan fisik seperti kondisi alam dan geografis, sosial budaya seperti demografi sebaran penduduk, ekonomi seperti lokasi pusat kegiatan perdagangan yang ada maupun yang potensial dan aspek strategis nasional lainnya. Keseluruhan input ini diproses dengan menganalisis input tersebut secara integral baik kondisi saat ini maupun kedepan untuk masing-masing hirarki tata ruang Nasional, Propinsi maupun Kabupaten/Kota untuk menghasilkan output berupa Rencana Tata Ruang. Rencana Tata Ruang pada dasarnya merupakan bentuk intervensi yang dilakukan agar terwujud alokasi ruang yang nyaman, produktif dan berkelanjutan dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya dan menciptakan keseimbangan tingkat perkembangan wilayah. Maka dengan berbasis penataan ruang, kebijakan pembangunan akan mewujudkan tercapainya pembangunan berkelanjutan yang memadukan pilar ekonomi, sosial budaya dan lingkungan.

Sistem perencanaan ruang wilayah secara substansial diselenggarakan secara berhirarkis yakni dalam bentuk RTRW Nasional, RTRW Propinsi dan RTRW Kabupaten/Kota yang selanjutnya masing-masing dijabarkan operasionalisasinya dalam rencana yang sifatnya lebih rinci. RTRWN merupakan perencanaan makro strategis jangka panjang dengan horizon waktu hingga 25 tahun ke depan dengan menggunakan skala ketelitian 1 : 1.000.000. RTRW Pulau pada dasarnya merupakan instrumen operasionalisasi dari RTRWN. RTRW Propinsi merupakan perencanaan makro strategis jangka menengah dengan horizon waktu 15 tahun pada skala ketelitian 1 : 250.000.

Sementara, RTRW Kabupaten dan Kota merupakan perencanaan mikro operasional jangka menengah (5-10 tahun) dengan skala ketelitian 1 : 20.000 hingga 100.000, yang kemudian diikuti dengan rencana-rencana rinci yang bersifat mikro-operasional jangka pendek dengan skala ketelitian dibawah 1 : 5.000 (Gambar 1).

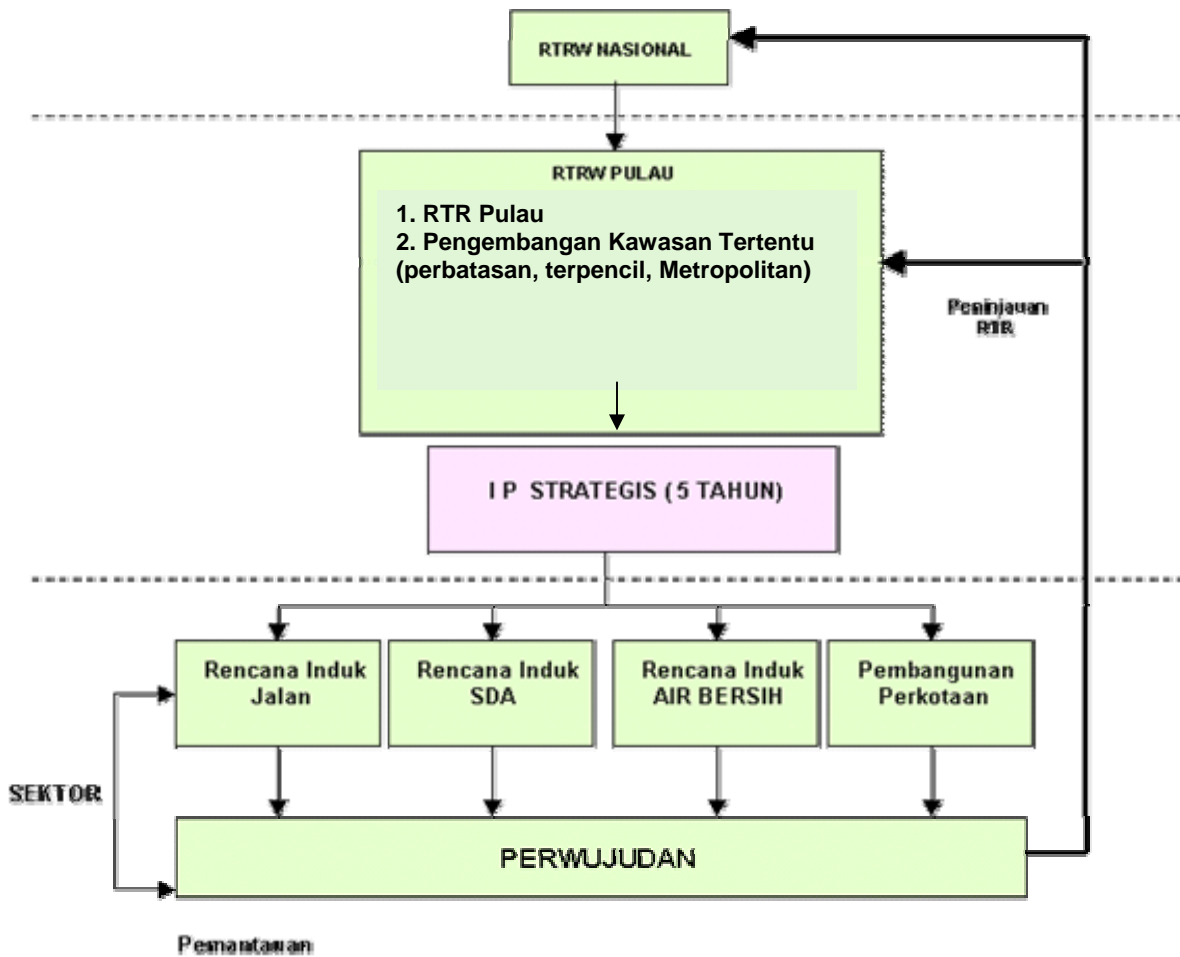
Gambar 1 : Sistem Perencanaan Tata Ruang



Dalam konteks penataan ruang sebagai payung kebijakan sektoral, pengembangan kegiatan sektoral seperti kebijakan sektor jalan selain dimaksudkan untuk mencapai tujuan sektoral juga harus menunjang pencapaian tujuan pengembangan wilayah yang dicapai melalui integrasi dan keterpaduan antar-sektor dan lintas-wilayah sebagaimana tertuang dalam penataan ruang.

Untuk tingkat Sumatera, Rencana Tata Ruang Pulau Sumatera yaitu sebagai penjabaran dari Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) dirumuskan kedalam kebijakan-kebijakan Pengembangan Kawasan Tertentu seperti perbatasan, Metropolitan maupun terpencil, Pengembangan Sistem Perkotaan, dan Pengembangan Sistem Prasarana Strategis. Rencana ini selanjutnya di susun menjadi Indikasi Program Strategis 5 tahunan (Gambar 2), sebagai acuan penyusunan Rencana Induk masing-masing sektor.

Gambar 2
SISTEM PEMANFAATAN TATA RUANG NASIONAL
DAN PENGENDALIANNYA



Pembangunan jalan yang berbasis penataan ruang dalam operasionalisasinya merupakan pembangunan sektor jalan yang mengacu kepada indikasi program strategis penataan ruang. Tidak dapat dipungkiri bahwa jalan sebagai jaringan transportasi yang paling dominan digunakan oleh penduduk untuk beraktivitas memegang peranan penting dalam pembangunan wilayah. Oleh karena itu, pembangunan jalan harus kompatibel dengan potensi sumberdaya dimana penentuan jaringan jalan dan prioritas pengembangan akan menjadi penentu efektivitas pembangunan prasarana jalan dari segi dampak terhadap pembangunan ekonomi dan sosial.

Untuk itu, pembangunan jalan berbasis penataan ruang memerlukan rencana tata ruang yang mempertimbangkan kondisi wilayah dari segi potensi ketiga sumberdaya dan keadaan lingkungan strategis. Selanjutnya, dalam konteks pembangunan jalan berbasis penataan ruang di Sumatera, akan dibahas kondisi wilayah dan keadaan lingkungan strategis yang menjadi pertimbangan dalam penyusunan rencana tata ruang dan jaringan jalan pulau Sumatera.

II. Kondisi Pulau Sumatera dan Lingkungan Strategis sebagai Pertimbangan Penataan Ruang

Sebelum mempertimbangkan kondisi pulau, perlu dipertimbangkan tantangan pembangunan Nasional sebagai dasar dalam menyusun Strategi Pengembangan Nasional. Indonesia memiliki lima pulau besar dengan wilayah seluas 3,2 juta km² dan hak eksklusif untuk memanfaatkan sumber daya kelautan sejauh 200 mil pada ZEE. Dari segi kependudukan, terdapat ketidak merataan sebaran penduduk sebagai Human Capital/penggerak roda pembangunan, khususnya di wilayah Pulau Jawa dan Sumatera. Dari segi ketersediaan infrastruktur, didapati kurangnya penyediaan pelayanan infrastruktur wilayah serta masih kurang terintegrasinya secara maksimal pembangunan antar wilayah antar kawasan dan antar pelaku pembangunan. Dijumpai pula pemanfaatan ruang dan pemanfaatan sumber daya yang juga masih belum optimal. Keadaan ekonomi yang mendesak adalah tingginya penduduk miskin yang mencapai lebih dari 48 juta jiwa atau kurang lebih 23% dari total penduduk Indonesia, terutama yang berada di wilayah perkotaan dan perdesaan.

Mempertimbangkan aspek-aspek tersebut diatas, dalam kerangka Nasional diperlukan arahan-arahan strategis pengembangan wilayah yaitu (Gambar 3, 4 dan 5):

- Menetapkan Poros Pengembangan Strategis Global meliputi : **Poros Global** pengembangan Koridor Timur Sumatera, Utara Jawa sampai ke NTT, Koridor Barat dan Timur Kalimantan, Koridor Barat Sulawesi menerus ke Manado dan Jaya pura- Merauke; **Poros Nasional** Padang – Pekanbaru, Bengkulu –Palembang, Batam – Pekanbaru, Pangkal Pinang – Palembang, Bandung – Jakarta, Yogya – Semarang, Malang – Surabaya, Pangkalan Bun- Palangka Raya- Banjarmasin, Kendari – Makasar dan Ambon – Ternate.
- Percepatan Pengembangan kawasan andalan pada poros pengembangan, terutama pengembangan kawasan tertentu cepat tumbuh (Metropolitan JabodetabekPunjur, Mebidang, Gerbang Kerta Susila, Maminasata dan Bandung Raya).
- Mengembangkan keterkaitan sosial ekonomi antar daerah terutama pengembangan sistem jaringan transportasi Nasional, termasuk jalan yang mempunyai akses yang tinggi ke Pelabuhan di sepanjang poros pengembangan
- Pengembangan infrastruktur Pelabuhan Laut dengan menetapkan pelabuhan Internasional terutama penetapan Hub Internasional (antara lain Bojonegoro – Bitung), penentuan rute pelayaran yang efektif dan compatible dengan alur peleyaran Internasional dan pengembangan galangan kapal

- Dukungan untuk keseimbangan pembangunan antar wilayah dengan membuka akses kawasan-kawasan tertinggal seperti pengembangan jalan lintas selatan Jawa, jalan Lintas Barat Sumatera maupun pedalaman Kalimantan (Gambar 4)
- Dukungan pembangunan kawasan perbatasan serta pulau kecil terluar untuk menjaga Teritorial Nasional (Gambar 5).

Arahan-arahan strategik pengembangan wilayah diatas memiliki keterkaitan yang erat dengan kondisi sekaligus potensi yang ada di pulau Sumatera. Adapun diantara kondisi pulau Sumatera dan lingkungan strategisnya yang menjadi pertimbangan dalam penataan ruang dan pengembangan jaringan jalan adalah:

1. *Peluang kerjasama regional (ALKI, KESR, APEC)*

Dalam skala makro, gejala globalisasi mendorong kerjasama ekonomi bilateral maupun multilateral dalam bentuk perdagangan internasional. Perdagangan internasional terjadi akibat adanya keunggulan komperatif antara dua atau lebih negara dimana kebutuhan suatu negara dipenuhi oleh kelebihan dari negara yang lain. Berbagai hambatan tarif seperti pajak ekspor/impor, kuota, dumping dan lain-lain sering ditemukan dalam perdagangan internasional. Untuk mengurangi hambatan tersebut, sekelompok negara di ASEAN dan Asia Pasific membentuk suatu integrasi ekonomi yang dikenal dengan kawasan perdagangan bebas. Keterbukaan ini akan secara langsung berpengaruh terhadap sistem produksi di Pulau Sumatera, baik berupa tumbuhnya kawasan-kawasan industri, eksploitasi sumber daya alam, pengembangan lahan pertanian dan perkebunan serta kebutuhan infrastruktur pendukungnya berupa jaringan transportasi maupun pelabuhan.

Dalam rangka peningkatan ekspor ke pasar Asia Pasific dan Eropa, ke depan pengembangan Sumatera perlu didorong untuk memanfaatkan Alur Laut Kepulauan Indonesia-1 (ALKI-1) yang ditetapkan berdasarkan PP No. 36 dan 37 Tahun 2002. Pemanfaatan ALKI ini diharapkan melalui daerah-daerah yang dilalui agar mempunyai akses ke pasar internasional melalui ALKI tersebut, terutama Asia Pasifik. Di wilayah Sumatera, terdapat 2 jalur ALKI yang merupakan bagian dari jalur ALKI I secara utuh. ALKI I dimanfaatkan untuk pelayaran dari Laut China Selatan melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa dan Selatan Sunda ke Samudera Hindia atau sebaliknya. Sementara itu ALKI IA dimanfaatkan untuk pelayaran dari Selat Singapura atau sebaliknya, atau melintasi Laut Natuna ke Laut Cina Selatan atau sebaliknya.

Sistem pelabuhan yang dapat dikembangkan untuk memanfaatkan jalur ALKI I antara lain Batam, Jambi, Tanjung Pinang, Pangkal Pinang, Panjang, Tanjung Balai, Medan, Dumai, Kuala Enok, Muara Sabak, Lhokseumawe, Banda Aceh dan Palembang. Dalam konteks hubungan regional tersebut, juga telah ditetapkan bahwa Ruas jalan Trans Sumatera merupakan bagian dari sistim jaringan jalan trans ASEAN dan Asian highway, yang kedepan diharapkan akses melalui kapal Roro (Roll On Roll Off) di selat Malaka dapat berupa jembatan atau terowongan.

2. ***Pembangunan Jalan Lintas Barat, Tengah dan Timur***

Jaringan jalan utama di Pulau Sumatera terdiri dari 3 jalur utama yaitu Jalan Lintas Barat, Lintas Tengah dan Lintas Timur. Ketiga jaringan jalan tersebut merupakan urat nadi perhubungan darat yang menghubungkan pulau Sumatera dari Banda Aceh di ujung utara Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam (NAD) sampai ke Bakauheni di Propinsi Lampung. Jalan Lintas Barat menghubungkan provinsi-provinsi Lampung, Bengkulu, Sumatera Barat, Sumatera Utara dan NAD menyusuri pantai barat Pulau Sumatera membentang sepanjang 2.449 km.

Jalan Lintas Tengah menghubungkan provinsi-provinsi Lampung, Sumatera Selatan, Jambi, Sumatera Barat, Sumatera Utara dan NAD membelah Pulau Sumatera di tengah sepanjang 2.232 km. Jalan Lintas Timur menghubungkan Provinsi Lampung, Sumatera Selatan, Jambi, Riau, Sumatera Utara dan NAD menyusuri pantai utara sepanjang 2.508 km.

3. ***Pembangunan feeder-feeder jaringan jalan Barat – Timur***

Pengembangan jalur *feeder road* (jalur penghubung) ditujukan untuk mendukung pergerakan orang dan barang antar kota-kota di wilayah barat Sumatera dengan kota-kota di wilayah timur Sumatera. Pengembangan jalur jalan *feeder road* tersebut juga sekaligus digunakan untuk membuka/mendukung akses bagi kawasan yang ada di bagian tengah Sumatera yang memiliki potensi sumber alam perkebunan, pertanian, pertambangan menuju ke pintu keluar (*outlet*) terutama di wilayah Pantai Timur Sumatera. *Feeder road* sebagai penghubung jalan Lintas Barat – Timur tersebut dikembangkan untuk lebih mendorong keterkaitan antara wilayah di bagian Barat dengan wilayah yang lebih berkembang di bagian Timur pulau.

4. ***Keterpaduan prasarana antar moda***

Meningkatnya produksi pertanian, perkebunan dan pemafaatan sumber daya alam menyebabkan perlunya alternatif penggunaan jasa transportasi. Tingginya pemanfaatan jalur lintas tersebut dikarenakan terpusatnya gerbang keluar (*outlet*) di kawasan pantai Timur Sumatera yang memanfaatkan pelabuhan dan penyeberangan. Kurang terpadunya pengembangan prasarana yang mendukung sistem inter-moda transportasi di Sumatera yang dapat diperhatikan dari hal-hal sebagai berikut :

- Transportasi jalan raya yang pada saat ini sangat intensif digunakan, tidak dapat efektif lagi mengingat kapasitasnya terutama struktur jalan tidak bisa lagi mendukung jumlah barang dan orang yang diangkut terutama beban muatan antara lain, tercermin dari kerusakan berat jalan.
- Alternatif mengatasi adalah pengembangan sistem jaringan kereta api (*Trans Sumatera Railway*) yang sinergis, tetapi saat ini sistem kereta api baru terbatas pada pelayanan daerah tertentu seperti di Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Lampung
- Moda lainnya adalah sistem transportasi laut dan udara. Akan tetapi prasyarat teknis tertentu menyebabkan kedua prasarana dari moda ini relatif kurang optimal dimanfaatkan termasuk penataan pengembangan pelabuhan dan bandara

5. ***Kesenjangan pembangunan antara Wilayah Barat dan Timur***

Kesenjangan perkembangan wilayah Sumatera teridentifikasi dua sisi pulau Sumatera yaitu bahwa perkembangan wilayah pantai barat Pulau Sumatera relatif tertinggal dibandingkan dengan konsentrasi pengembangan di pantai Timur pulau Sumatera (Tabel 1). Kesenjangan perkembangan wilayah ini tergambar dari nilai ekonomi PDRB dan keberadaan sebaran penduduk yang diwujudkan dengan keberadaan perkotaan, sentra-sentra produksi (daratan dan kelautan), kawasan lindung (daratan dan kelautan), dan prasarana wilayah lintas provinsi, kabupaten dan kota.

Tabel 1: Perbandingan Kondisi Penduduk dan PDRB di Pantai Timur dan Pantai Barat Sumatera

	<i>Pantai Barat (33 kabupaten)</i>	<i>Pantai Timur (50 kabupaten)</i>
PDRB	17.869 milyar Rupiah	69.463 milyar Rupiah
Share Kab/kota thd Sumatera	0,63%	1,79%
Share Kab/kota thd Nasional	0,13%	0,34%
Laju PDRB Kab/kota	5,01%	5,01% *)
Penduduk	12.077.261	31.319.040
Laju	1,93%	2,26%
Kepadatan	689,32	832,88

*) tidak termasuk Kab. Bengkalis, Data Penduduk Tahun 1999, PDRB tahun 1998

6. ***Peran kota mendorong pembangunan***

Kota-kota di lintas tengah Sumatera berkembang dengan kurang didukung oleh potensi hinterlan. Sebelum adanya lintas Timur Sumatera, kota-kota ini berkembang dengan pesat terutama sebagai jalur distribusi dan koleksi barang-barang perdagangan antar wilayah terutama dari Jawa. Dengan adanya jalur lintas timur, kota-kota ini cenderung menurun perkembangannya dibandingkan dengan kota-kota di lintas Timur. Dengan demikian sistem kota di wilayah Sumatera belum seluruhnya membentuk struktur kota yang efisien dan cenderung masih terbatas pada daerah-daerah kota besar seperti Medan, Palembang dan Bandar Lampung dengan gejala konurbasi yang cenderung menciptakan kota primat.

7. ***Kesepakatan Gubernur se-Sumatera***

Kesadaran akan kebersamaan telah muncul di antara provinsi-provinsi di wilayah Sumatera. Didasarkan atas kebutuhan untuk integrasi, sinkronisasi, dan keterkaitan antar wilayah maka Gubernur se-Sumatera telah sepakat untuk membentuk forum Rapat Koordinasi Gubernur se-Sumatera dan pada tanggal 12 Oktober 2001 telah ditandatangani kesepakatan antar Gubernur se-Sumatera yang diantaranya berisi usulan mengenai pengembangan sistem transportasi Sumatera yang menyangkut antara lain pengembangan sistem jaringan transportasi Darat, Transportasi Laut, Transportasi Udara, pengembangan Sumber Daya Kelautan, kerjasama antar wilayah dan Sistem Informasi.

III. Rencana Tata Ruang Pulau Sumatera

Rencana Ruang Wilayah Pulau Sumatera pada dasarnya disusun dalam rangka mewujudkan keterpaduan program pembangunan prasarana dan sarana, serta pengembangan sektor-sektor lainnya sebagai bagian dari Sistem Nasional. Dengan adanya rencana tata ruang wilayah Pulau diharapkan tercipta tinjauan yang lebih luas dari masing-masing propinsi dalam mengembangkan wilayahnya sehingga problem pembangunan yang bersifat lintas sektor dan lintas wilayah dapat dihindari sehingga pada akhirnya pertumbuhan ekonomi untuk kesejahteraan masyarakat dan pengembangan wilayah dapat terus ditingkatkan. Fungsi RTR Pulau Sumatera adalah memberikan dasar pencapaian keterpaduan, keserasian dan keterkaitan spasial antar wilayah dan antar sektor di dalam suatu kesatuan pulau dan kepulauan dalam rangka optimasi pemanfaatan ruang serta memberikan acuan penyelesaian konflik pemanfaatan ruang lintas sektor dan lintas wilayah.

Muatan rencana tata ruang pulau sekurang-kurangnya mencakup 4 aspek yaitu visi dan misi pengembangan wilayah, pola pemanfaatan ruang dan struktur tata ruang wilayah, strategi implementasi atau pedoman pengendalian, serta program strategis jangka menengah. Pola pemanfaatan ruang mencakup kawasan lindung, budidaya dan tertentu. Sementara itu, struktur tata ruang meliputi sistem kota-kota, sistem jaringan transportasi (darat, laut dan udara), sistem jaringan prasarana lainnya (telekomunikasi, listrik dan energi) serta prasarana sumberdaya air lintas propinsi. Secara lebih detail, ke 4 (empat) komponen diatas dielaborasi ke dalam strategi pengelolaan dan pengembangan wilayah Pulau sebagai berikut :

- (a) Kawasan lindung dan Budidaya (termasuk kawasan strategis seperti Kawasan Andalan dan KAPET).
- (b) Sistem pusat-pusat pelayanan (permukiman perkotaan dan perdesaan).
- (c) Sistem prasarana wilayah (jalan, jalan rel, pelabuhan laut, dan udara).

3.1 Rencana Pengembangan Kawasan Andalan

Upaya untuk meningkatkan perkembangan kawasan berdasarkan potensi dan perannya dalam suatu wilayah, maka dalam Rencana Tata Ruang Pulau Sumatera dikembangkan kawasan-kawasan andalan yang di dalamnya berisikan rencana pengembangan kawasan-kawasan budidaya berdasarkan komoditas unggulan dan kawasan lindung yang direncanakan sebagai berikut:

- a. Pengembangan kawasan andalan yang mendukung langsung koridor pengembangan ekonomi meliputi Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) Bandar Aceh Darusalam, Kawasan Andalan Lhokseumawe dsk, Kawasan Andalan Medan dsk, Kawasan Andalan Rantau Prapat – Kisaran, Kawasan Andalan Duri-Dumai dsk, Kawasan Andalan Pekanbaru dsk, Kawasan Andalan Rengat-Kuala Enok-Teluk Kuantan-Pangkalan Kerinci, Kawasan Andalan Muara Bulian, Kawasan Andalan Palembang dsk dan Kawasan Andalan Bandar Lampung – Metro.
- b. Pengembangan kawasan andalan yang mendukung koridor keseimbangan antar wilayah adalah meliputi, Kawasan Andalan Pantai Barat Selatan (Meulaboh dsk, NAD), Kawasan Andalan Padang – Pariaman, Kawasan Andalan Agam-Bukittinggi, Kawasan Andalan Ujung Batu –

Bagan Batu dsk, Kawasan Andalan Pekanbaru dsk, Kawasan Andalan Bengkulu dsk, Kawasan Andalan Lubuk Linggau dsk, Kawasan Andalan Muara Enim dsk dan Kawasan Andalan Kotabumi dsk.

- c. Pengembangan kawasan andalan yang mendukung kawasan perbatasan meliputi Kawasan Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) Bandar Aceh Darusalam, Kawasan Andalan Lhokseumawe dsk, Kawasan Andalan Medandsk, Kawasan Andalan Rantau Prapat dsk, Kawasan Andalan Duri-Dumai dsk, Kawasan Andalan Pekanbaru dsk, Kawasan Andalan Rengat-Kuala Enok-Teluk Kuantan-Pangkalan Kerinci, dan Kawasan Andalan Tanjung Pinang – Batam dsk.

3.2 Pengembangan Sistem Pusat Permukiman.

Untuk mendukung pengembangan kawasan andalan dalam rangka pengembangan wilayah Sumatera ditetapkan sistem kota yang sinergis, yang meliputi 14 kota Pusat Kegiatan Nasional (PKN), 36 Kota Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dan 125 Kota Pusat Kegiatan Lokal (PKL), Selain itu terdapat 18 kota-kota yang terletak di tepi pantai yang potensial menjadi outlet di pulau Sumatera. Adapun sistem pusat permukiman yang akan dikembangkan adalah :

- a. Pengembangan sistem pusat permukiman untuk mendukung pengembangan koridor pengembangan ekonomi :
 - Kota-kota di koridor Timur Sumatera yaitu Kota PKN: Banda Aceh, Lhokseumawe, Metropolitan Mebidang (Medan – Binjai – Deli Serdang), Dumai, Pekan Baru, Jambi, Metropolitan Palembang, Pangkal Pinang dan Bandar Lampung.
 - Kota-kota di koridor Barat-Timur Sumatera yaitu Meulaboh, Takengon – Peurelak (Ladia Galaska), Padang, Bukit Tinggi Pekan Baru (Padang-Pekan Baru), Bengkulu, Lubuk Linggau, Lahat, Muara Enim dan Palembang (Bengkulu-Palembang).
- b. Pengembangan sistem pusat permukiman untuk mendukung keseimbangan pembangunan wilayah adalah kota-kota di koridor Barat Sumatera yaitu Banda Aceh, Meulaboh, Tapak Tuan, Sibolga, Pariaman, Padang, Painan, Mukomuko, Bengkulu dan Manna.
- c. Pengembangan sistem pusat pemukiman pada kawasan perbatasan yaitu Banda Aceh, Lhokseumawe, Langsa, Medan, Kisaran, Dumai, Ranai, Batam, Tanjung Pinang, Bengkalis, Tembilahan dan Kuala Tungkal.

IV. Rencana Jaringan Jalan di Pulau Sumatera

Untuk mendukung perwujudan konsep pengembangan Wilayah Sumatera yaitu mengembangkan Sumatera sebagai satu wilayah yang berkembang dan maju, dengan memperhatikan kondisi fisik, geografis dan sosial ekonomi serta mengembangkan Sumatera dengan orientasi global atau internasional serta memperbesar peluang terjadinya interaksi dengan kawasan pertumbuhan dalam lingkup regional dan internasional, maka dirumuskan strategi pengembangan wilayah baik dalam pengelolaan kawasan lindung, pengembangan kawasan budidaya,

pengembangan sistem kota maupun pengembangan infrastruktur yang merupakan langkah operasional mengimplementasikan arahan pola pemanfaatan ruang dan struktur ruang wilayah Sumatera. Untuk mendukung pengembangan kawasan andalan dan kota-kota diperlukan ketersediaan infrastruktur untuk memenuhi kebutuhan dasar penduduk di kawasan dan kota-kota. Dukungan transportasi dalam perwujudan rencana ke depan pengembangan ruang wilayah Sumatera dirumuskan ke dalam strategi spasial pengembangan sistem jaringan transportasi dengan esensi sebagai berikut :

- a. Pengembangan transportasi untuk mendukung pengembangan 70 sentra produksi pangan, 165 sentra produksi perkebunan, serta sentra produksi sumberdaya alam lainnya dalam 43 kawasan andalan yang dikaitkan dengan simpul-simpul/pusat-pusat pengembangannya, berupa pengembangan jaringan jalan lintas timur di sub wilayah dataran rendah pantai timur, lintas tengah di sub wilayah pegunungan bukit barisan, lintas barat di sub wilayah pesisir pantai barat, dan feeder road, serta jaringan kereta api dan feeder di Sumatera bagian selatan, untuk mendukung sentra produksi dalam 31 kawasan andalan di darat yang dikaitkan dengan 50 simpul-simpul/kota-kota pengembangannya.
- b. Pengembangan transportasi untuk mendukung pengembangan keterkaitan antar pusat pengembangan kawasan andalan darat dan laut (lihat gambar 6) :
 - Pengembangan jalur lintas pantai Timur untuk mendukung pengembangan keterkaitan antar 9 PKN dan 14 PKW sebagai pusat pengembangan 10 kawasan andalan, dari Banda Aceh ke Bandarlampung.
 - Pengembangan jalur lintas pantai Barat untuk mendukung pengembangan keterkaitan antar 2 PKN dan 6 PKW sebagai pusat pengembangan 8 kawasan andalan dari Bandarlampung – Meulaboh
 - Pengembangan jalur lintas Tengah untuk mendukung pengembangan keterkaitan antar 2 PKN dan 15 PKW sebagai pusat pengembangan 6 kawasan andalan dari Bandarlampung ke Takengon – Banda Aceh.
 - Pengembangan feeder Meulaboh-Beureun, Meulaboh – Peurelak (Ladia Galaska), Tapaktuan – Lhokseumawe, Sibolga-Belawan, Pematang bandar – Belawan, Sipirok – Belawan, Kaban Jahe – Belawan, Tarutung-Belawan, Padang--Bukittinggi-Pekanbaru-Dumai, Bengkulu-Jambi-Kualatungkal, Bengkulu – Lbk Linggau – Lahat – Palembang, Baturaja-Kayuagung-Palembang.
- c. Pengembangan transportasi antar pulau dan ekspor untuk mendukung pengembangan komoditi unggulan yang berorientasi ekspor dan perdagangan antar pulau berupa Pengembangan jalur lintas timur yang merupakan bagian Asian Highway, untuk mendukung keterkaitan dan kerjasama ekonomi dengan negara tetangga
- d. Pengembangan transportasi antar pulau untuk mendukung penanganan kawasan tertinggal terutama di Pantai Barat Sumatera melalui peningkatan penyeberangan atau transportasi pulau yang menghubungkan Nias – Sibolga, Simeluleu – Meulaboh, Siberut – Padang, dan Enggano – Bengkulu, Dumai – Batam dan Batam – Natuna

- e. Pengembangan sistem jaringan transportasi secara sinergis dan terpadu (interkoneksi multimoda) antara jaringan jalan – jaringan kereta api – penyeberangan – transportasi laut/udara
- f. Pengembangan transportasi secara selektif dan terbatas bila melintasi kawasan lindung strategis nasional terutama Kawasan Ekosistem Leuser, Kawasan T.N Kerinci Seblat, T.N Berbak, T.N Bukit 30, T.N Bukit 12, H.L Mahato dan H.L Bukit Batabuh

V. Penutup

Strategi pengembangan wilayah ini tidak akan dapat efektif dan efisien bila tidak diselenggarakan secara terpadu oleh seluruh sektor dan seluruh daerah sebagai bagian komitmen pengembangan wilayah nasional. Kerangka keterpaduan pengembangan wilayah tersebut dapat diselenggarakan dengan memanfaatkan instrumen penataan ruang, baik pada tingkat Nasional, Pulau, Propinsi, Kabupaten maupun Kota.

Dalam upaya pengembangan jaringan jalan di Wilayah Pulau Sumatera maka pendekatan penataan ruang merupakan input yang penting untuk mendukung upaya pencapaian tujuan pengembangan Pulau Sumatera, menjawab berbagai tantangan global baik KESR, APEC maupun ALKI., mendorong pertumbuhan ekonomi bagi kawasan itu sendiri dan bagi kawasan di sekitarnya dan mengurangi kesenjangan pembangunan antar wilayah Barat dan Timur Sumatera, Perdesaan dan Perkotaan, Kawasan yang telah maju dan yang tertinggal. Pengembangan jaringan jalan di daerah perbatasan juga penting untuk menjaga teritorial.

Fungsi infrastruktur terutama prasarana jalan adalah sebagai prasarana distribusi lalu lintas barang dan manusia secara langsung berpengaruh terhadap meningkatnya pertumbuhan ekonomi dan investasi, berkembangannya kehidupan sosial – budaya maupun lingkungan. Disisi lain, jalan juga membentuk struktur ruang wilayah maupun perkotaan sehingga keberadaannya sangat menentukan arah berkembangnya wilayah maupun perkotaan mendatang. Salah satu wujud keterpaduan antar sektor untuk mendukung pembangunan ekonomi yang lebih merata dan adil adalah keterpaduan pembangunan jaringan jalan, terutama:

- Pemantapan kehandalan prasarana jalan untuk mendukung kawasan andalan, termasuk sentra-sentra produksi di wilayah pesisir, melalui: (a) keterpaduan sistem jaringan jalan terhadap tata ruang, (b) pemantapan kinerja pelayanan prasarana jalan terbangun melalui pemeliharaan, rehabilitasi serta pemantapan teknologi terapan, (c) penyelesaian pembangunan ruas jalan untuk memfungsikan sistem jaringan.
- Pengembangan prasarana dan sarana permukiman, khususnya untuk kota-kota pesisir, melalui: (a) peningkatan prasarana dan sarana perkotaan untuk mewujudkan fungsi kota sebagai Pusat Kegiatan Nasional, Wilayah dan Lokal; (b) pengembangan fungsi pelayanan pelabuhan (c). pengembangan desa pusat pertumbuhan dan prasarana dan sarana antara

desa-kota untuk mendukung pengembangan agribisnis dan agropolitan (termasuk sentra-sentra produksi kelautan); (c) mempertahankan tingkat pelayanan dan kualitas jalan kota terutama bagi kota metropolitan seperti Mebidang maupun kota-kota besar, dan ibukota propinsi.