

# LAPORAN PENELITIAN



## **Keterpaduan Rencana dan Program Pembangunan Perhubungan Darat di Wilayah KSPN Likupang**

### **PENELITI**

Ismono Kusmaryono, ST, MT

0326117301

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**

**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**

**INSTITUT SAINS DAN TEKNOLOGI NASIONAL**

Jl. Moh. Kahfi II, Bhumi Srengseng Indah, Jakarta Selatan 12640

# LEMBAR IDENTITAS DAN PENGESAHAN

## LAPORAN HASIL PENELITIAN

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| 1. Judul Penelitian        | Keterpaduan Rencana dan Program Pembangunan Perhubungan Darat di Wilayah KSPN Likupang |
| 2. Bidang Penelitian       | Teknik Sipil / Transportasi  |
| 3. Lokasi Penelitian       | - Jakarta<br>- Likupang  |
| 4. Waktu Penelitian        | 6 bulan  |
| 5. Nama Peneliti           | Ismono Kusmaryono, ST, MT  |
| 6. NIDN                    | 0326117301   |
| 7. Jabatan Fungsional      | Lektor/ IIC  |
| 8. No. HP                  | 08936959340  |
| 9. email                   | ikusmaryono@istn.ac.id   |
| 10. Fakultas/Program Studi | Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan / Teknik Sipil                                   |
| 11. Perguruan Tinggi       | Institut Sains dan Teknologi Nasional  |

Mengetahui

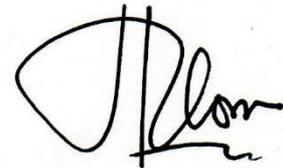
Ketua Program Studi Teknik Sipil



Ir. Nasir Djalili

Jakarta, 5 Agustus 2021

Peneliti



Ismono Kusmaryono



# ABSTRAK

Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Likupang merupakan 10 destinasi pariwisata prioritas namun kondisi transportasi di kawasan ini masih perlu ditingkatkan. Perlu dilakukan upaya peningkatan konektivitas melalui pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana transportasi agar aksesibilitas menuju kawasan pariwisata Likupang menjadi mudah terjangkau. Peningkatan pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi di KSPN Likupang bukan hanya pembangunan infrastruktur langsung tetapi perlu adanya keterpaduan rencana dan program Transportasi Darat terlebih dahulu sehingga pembangunan infrastruktur transportasi darat di KSPN Likupang dapat terintegrasi

Pengembangan pariwisata di Likupang tidak lepas dari pengembangan pariwisata lainnya yang berada di Provinsi Sulawesi Utara yang meliputi Manado-Bunaken, Bitung-Lembeh, Tomohon dan Tondano. Aksesibilitas merupakan bagian dari konsep 3A (Atraksi, Amenitas, Aksesibilitas) sangat diperlukan dalam pengembangan pariwisata di KSPN Likupang dan sekitarnya.

Pembangunan / pengembangan perhubungan darat di KSPN Likupang diprioritaskan dalam pembangunan/pengembangan jaringan transportasi darat, pembangunan/pengembangan simpul transportasi darat dan pembangunan/pengembangan layanan transportasi darat. Pengembangan fasilitas pendukung dan integrasi moda perlu dikembangkan di wilayah KSPN Likupang guna menunjang kegiatan pariwisata. Kebutuhan fasilitas pendukung dan integrasi moda yang harus dikembangkan adalah fasilitas integrasi moda dan halte di lokasi-lokasi wisata.

Keterlibatan para pemangku kepentingan seperti Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Perhubungan dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk tingkat pusat dan Dinas Pariwisata Provinsi/Kabupaten, Dinas Perhubungan Provinsi/Kabupaten dan Dinas Bina Marga sangat berperan dalam kemajuan pengembangan KSPN Likupang.

Kata Kunci: KSPN, Aksesibilitas, Simpul Transportasi, Integrasi Moda

# DAFTAR ISI

Lembar Identitas dan Pengesahan

Abstrak

BAB I	PENDAHULUAN.....	1
1.1.	Gambaran Umum .....	1
1.1.	Maksud Dan Tujuan.....	1
1.2.	Ruang Lingkup Kegiatan.....	2
BAB II	PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN .....	3
2.1.	Kebijakan Pariwisata.....	3
2.2.	Kebijakan Transportasi .....	3
2.3.	Kebijakan Wilayah.....	3
2.4.	Kebijakan Pembangunan.....	3
BAB III	METODOLOGI .....	4
3.1.	Pendekatan .....	4
3.2.	Metoda Pelaksanaan Penelitian.....	6
BAB IV	GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI.....	7
4.1.	Pariwisata .....	7
4.1.1.	Sebaran Atraksi Wisata .....	7
4.1.2.	Sebaran Amenitas.....	9
4.2.	Tata Ruang Wilayah.....	10
BAB V	HASIL PENGUMPULAN DATA.....	11
5.1.	Pelaksanaan Pengumpulan Data.....	11
5.1.1.	Kondisi Transportasi Eksisting .....	11
5.1.2.	Pengamatan Karakteristik Pengujung KSPN Likupang .....	14
BAB VI	ANALISIS PRIORITAS PROGRAM PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN DARAT	
	16	
6.1.	Rencana Pengembangan Menurut RPJM 2020-2024.....	16
6.2.	Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan 2020-2024 .....	16
6.3.	Rencana Strategis Kementerian Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif 2020-2024 .....	19
6.4.	Rencana Tata Ruang.....	20

6.4.1.	Rencana Tata Ruang Kawasan .....	20
6.4.2.	Rencana Tata Ruang Provinsi Sulawesi Utara .....	20
6.4.3.	Rencana Tata Ruang Kabupaten Minahasa Utara .....	22
6.5.	Rencana Induk Kepariwisata Kabupaten Minahasa Utara .....	24
6.6.	Rencana Pengembangan Infrastruktur Terkait Lainnya .....	26
<b>BAB VII ANALISIS KEBUTUHAN PRASARANA, FASILITAS PENDUKUNG</b>		
<b>ANGKUTAN LALU LINTAS TRANSPORTASI DARAT DAN SISTEM INFORMASI DI</b>		
<b>WILAYAH KSPN LIKUPANG .....</b>		
7.1.	Analisis Umum.....	27
7.1.1.	Atraksi di KSPN Likupang dan sekitarnya .....	27
7.1.2.	Amenitas di KSPN Likupang dan sekitarnya.....	29
7.1.1.	Aksesibilitas di KSPN Likupang dan sekitarnya.....	31
7.2.	Analisis Kebutuhan Pembangunan/ Pengembangan prasarana jalan .....	34
7.2.1.	Infrastruktur Kondisi Jalan .....	34
7.2.2.	Manajemen Rekayasa Lalu Lintas .....	35
7.3.	Analisis Kebutuhan Pembangunan/Pengembangan Simpul Transportasi.....	37
7.3.1.	Simpul Terminal Angkutan Jalan.....	37
7.3.2.	Pelabuhan Sungai Danau Dan Penyeberangan.....	41
7.4.	Analisis Kebutuhan Pembangunan Pengembangan Fasilitas Pendukung Dan Integrasi	
	Moda	44
7.4.1.	Kebutuhan Pengembangan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda.....	44
7.4.2.	Kebutuhan Pengembangan Fasilitas Jalur Sepeda .....	47
7.5.	Analisis Kebutuhan Pembangunan/Pengembangan Layanan Transportasi.....	48
7.6.	Analisis Pengembangan Sistem Informasi .....	49
<b>BAB VIII ANALISIS MEKANISME PENGANGGARAN PROGRAM PEMBANGUNAN</b>		
<b>PERHUBUNGAN DARAT .....</b>		
8.1.	Petunjuk Teknis Penyusunan Rencana Kerja Dan Anggaran.....	52
8.1.1.	Pendekatan Penyusunan Anggaran .....	52
8.1.2.	Klasifikasi Anggaran.....	52
8.2.	Proses Penyusunan Rencana Kerja Dan Anggaran .....	52
8.2.1.	Acuan Penyusunan .....	52
8.2.2.	Prioritas Pengalokasian Anggaran.....	53

8.2.3.	Tahapan Penyusunan RKA.....	53
8.2.4.	Evaluasi Kemanfaatan .....	54
8.2.5.	Penelitian Dan Reviu .....	54
8.2.6.	Penandaan Anggaran ( <i>Tagging</i> ) .....	55
8.3.	Analisis Pentahapan Prioritas Program.....	55
<b>BAB IX ANALISIS KETERPADUAN PROGRAM PEMBANGUNAN</b>		
<b>PERHUBUNGAN DARAT .....</b>		
9.1.	Identifikasi Pemangku Kepentingan Yang Terlibat.....	63
9.2.	Analisis Keterpaduan Program Antar Kementerian .....	63
9.3.	Analisis Keterpaduan Program Pemerintah Pusat Dan Daerah .....	64
<b>BAB X SIMPULAN DAN SARAN .....</b>		
10.1.	SIMPULAN .....	66
10.2.	SARAN .....	67

## **BAB I PENDAHULUAN**

### **1.1. Gambaran Umum**

Pariwisata merupakan salah satu sektor yang menjadi andalan sumber devisa Indonesia yang terkenal akan keberagaman budaya dan keindahan alam. Oleh karena itu, percepatan pembangunan infrastruktur pendukung sangat diperlukan agar dapat segera dilaksanakan untuk di Wilayah Pariwisata di Indonesia.

Salah satu fokus kerja pemerintah sesuai dengan arahan Presiden Joko Widodo pada Kabinet Indonesia Maju 2019-2024 yaitu melakukan percepatan pembangunan infrastruktur untuk mewujudkan konektivitas yang menyambungkan daerah-daerah yang memiliki potensi pariwisata, khususnya di 10 (sepuluh) destinasi pariwisata yang tengah dikembangkan. Pemerintah menargetkan adanya peningkatan kunjungan jumlah wisatawan mancanegara (wisman) setiap tahun dan pergerakan wisatawan nusantara sehingga dapat meningkatkan jumlah devisa negara dari sektor pariwisata.

Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Likupang merupakan 10 destinasi pariwisata prioritas namun kondisi transportasi di kawasan ini masih perlu ditingkatkan. Untuk itu, Kementerian Perhubungan selaku Kementerian yang bertanggung jawab di bidang transportasi melakukan upaya peningkatan konektivitas melalui pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana transportasi agar aksesibilitas.

Peningkatan pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi di KSPN Likupang bukan hanya pembangunan infrastruktur langsung tetapi perlu adanya keterpaduan rencana dan program Transportasi Darat terlebih dahulu sehingga pembangunan infrastruktur transportasi darat di KSPN Likupang dapat terintegras dan aksesibilitas makin mudah dan pada ujungnya menarik atau mendatangkan banyak wisatawan, baik mancanegara maupun domestik.

### **1.1. Maksud Dan Tujuan**

Maksud dari penelitian ini adalah melakukan menganalisis keterpaduan rencana dan program pembangunan perhubungan darat di wilayah KSPN Likupang

Tujuan dari studi ini tersusunnya keterpaduan rencana dan program pembangunan perhubungan darat di wilayah KSPN Likupang

### **1.2. Ruang Lingkup Kegiatan**

- 1). Menginventarisasi dan melakukan kajian terhadap dokumen-dokumen maupun studi-studi terdahulu yang terkait keterpaduan rencana dan program pembangunan perhubungan darat di Wilayah KSPN Likupang;
- 2). Memadukan dan menyelaraskan rencana dan program pada bidang prasarana, fasilitas pendukung, angkutan, lalu lintas transportasi darat dan sistem informasi di wilayah KSPN Likupang;
- 3). Menyusun kompilasi kebutuhan prasarana, fasilitas pendukung, angkutan, lalu lintas transportasi darat dan sistem informasi di Wilayah KSPN Likupang;
- 4). Menyusun prioritas program pembangunan Perhubungan Darat di Wilayah KSPN Likupang;
- 5). Menyusun kebutuhan dan mekanisme penganggaran program pembangunan perhubungan darat di Wilayah KSPN Likupang;
- 6). Menyusun Analisis Keterpaduan rencana dan program pembangunan perhubungan darat di Wilayah KSPN Likupang.

## **BAB II**

### **PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

#### **2.1. Kebijakan Pariwisata**

- 1) Undang-undang Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisataaan
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataaan Nasional Tahun 2010 -2025
- 3) Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024
- 4) Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
- 5) Peraturan Presiden No 58 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional

#### **2.2. Kebijakan Transportasi**

- 1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 3) Keputusan Menteri Perhubungan KM No 15 tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda
- 4) Peran Transportasi Dalam Pengembangan Pariwisata
- 5) Perencanaan dan Pemrograman Terpadu Pembangunan Transportasi Darat

#### **2.3. Kebijakan Wilayah**

- 1) Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang (UUPR)
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional

#### **2.4. Kebijakan Pembangunan**

- 1) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025

## **BAB III METODOLOGI**

### **3.1. Pendekatan**

#### **1). Pendekatan Integrasi Dalam Penyelenggaraan Transportasi**

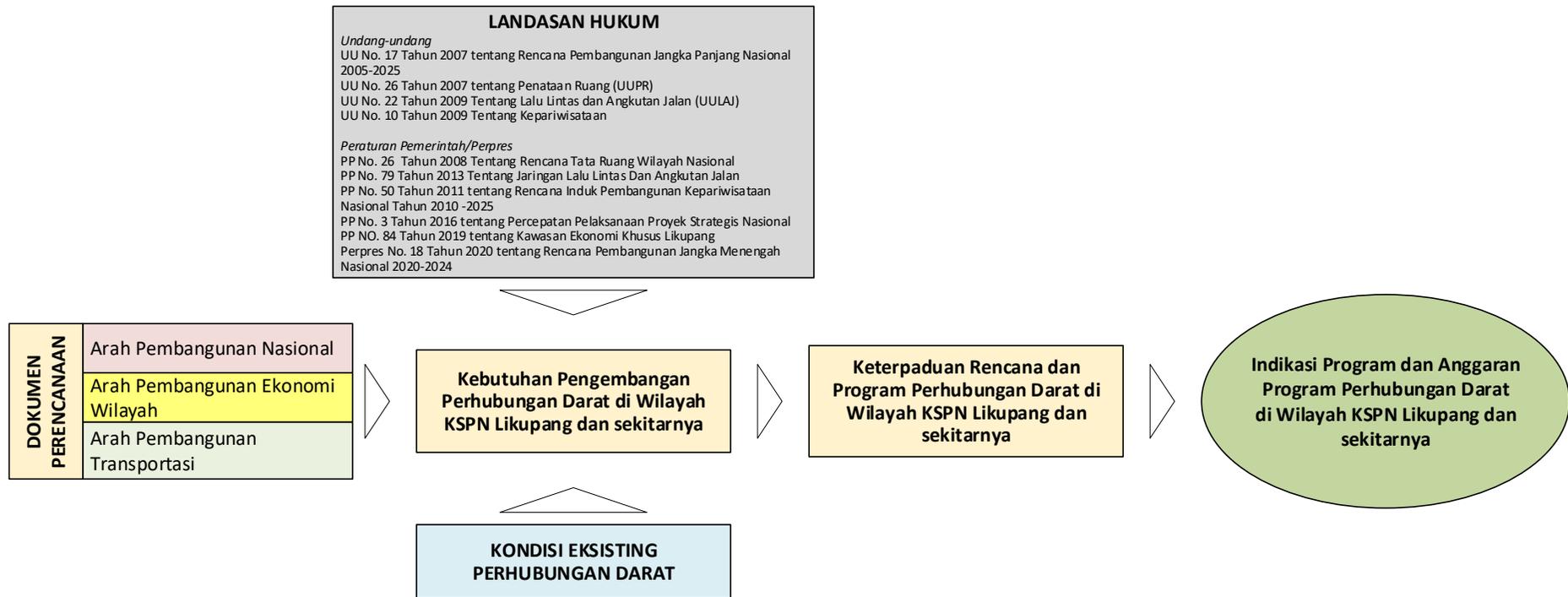
Jaringan transportasi darat terdiri dari jaringan layanan transportasi dan jaringan prasarana. Jaringan layanan meliputi transportasi jalan raya, penyeberangan, sungai dan danau berupa trayek, lintas dan rute. Jaringan prasarana meliputi jaringan prasarana jalan seperti koridor jalan dan terminal, sementara itu jaringan penyeberangan, sungai dan danau adalah berupa pelabuhan/dermaga/terminal dan kapalnya.

Keterpaduan rencana dan program pembangunan perhubungan darat di wilayah KSPN Likupang merupakan upaya untuk pemaduan dan penyelarasan rencana dan program pembangunan perhubungan darat di wilayah KSPN Likupang yang memenuhi kriteria keterpaduan berikut ini:

- a. Keterpaduan rencana pembangunan transportasi darat dengan skenario pengembangan wilayah/ruang KSPN Likupang;
- b. Keterpaduan antar bidang transportasi darat dengan moda transportasi lainnya dan antar bidang transportasi darat itu sendiri (dalam mendukung skenario pengembangan wilayah KSPN Likupang);
- c. Keterpaduan antar tingkat pemerintahan (Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah) dalam perencanaan pembangunan transportasi darat di wilayah KSPN Likupang;
- d. Rumusan program pembangunan transportasi darat yang sinkron/selaras dari sisi fungsi, lokasi, waktu, dan biaya.

#### **2). Pendekatan Teknis Pelaksanaan Pekerjaan**

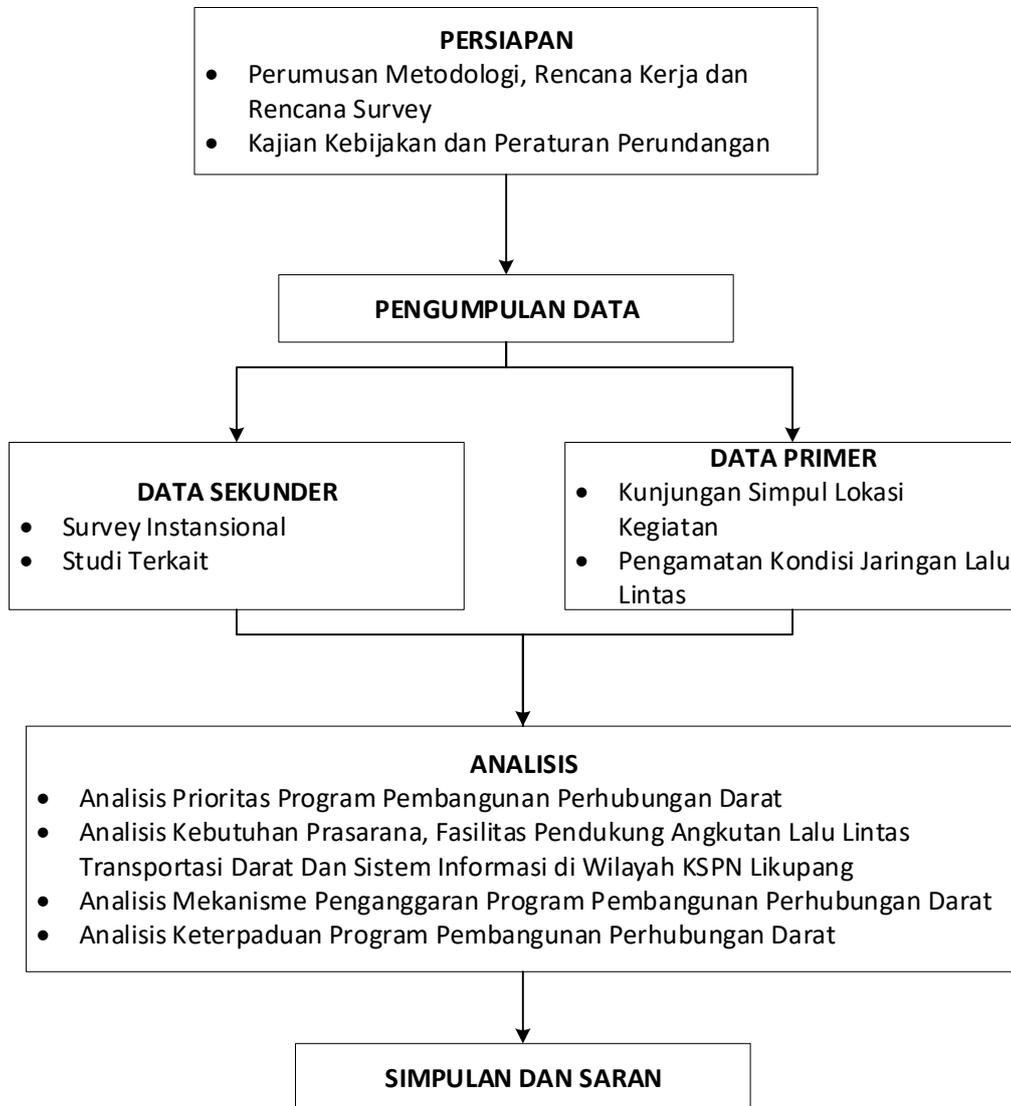
Dalam menyusun keterpaduan rencana dan program pembangunan perhubungan darat di wilayah KSPN Likupang diperlukan adanya pendekatan teknis. Pendekatan teknis tersebut diperlukan untuk mengetahui komponen-komponen yang diperlukan dan mempengaruhi dalam menyusun suatu rencana dan program. Secara garis besar pendekatan teknis pelaksanaan pekerjaan disajikan pada gambar berikut ini.



Gambar 1 Pendekatan Teknis Pelaksanaan Pekerjaan

### 3.2. Metoda Pelaksanaan Penelitian

Secara ringkas, tahapan pelaksanaan penelitian disajikan pada gambar berikut ini.



**Gambar 2 Tahapan Pelaksanaan Penelitian**

## BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

### 4.1. Pariwisata

#### 4.1.1. Sebaran Atraksi Wisata

Secara umum Provinsi Sulawesi Utara mempunyai sebaran atraksi wisata berupa Kawasan Pariwisata seluas 16.088,75 ha seperti yang tertuang di dalam PP No 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 -2025.

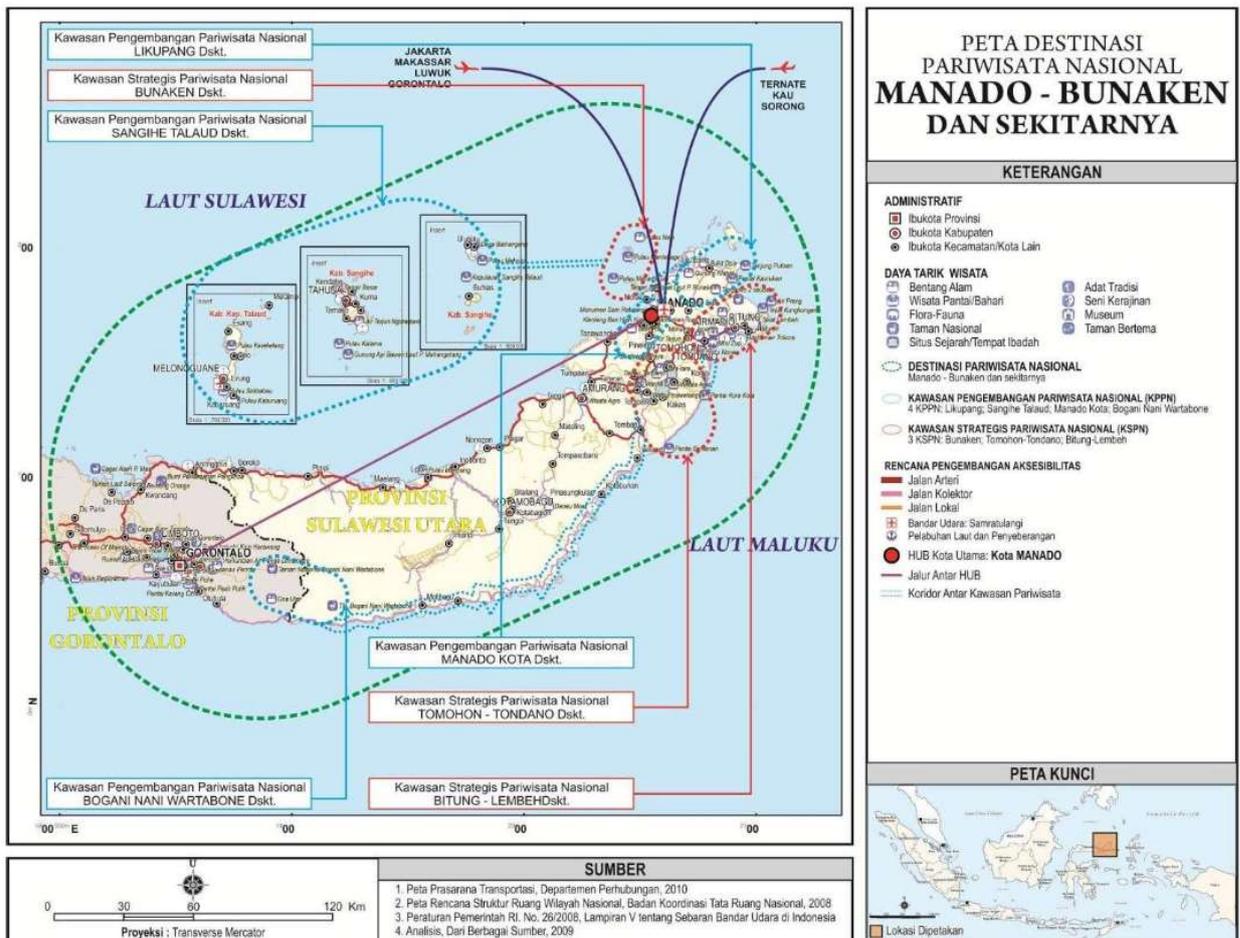
Lebih jelasnya Kawasan Pariwisata Provinsi Sulawesi Utara tersebut disajikan pada Gambar 3 sedangkan potensi daya tarik wisata di Kabupaten Minahasa disajikan pada Tabel 1.

**Tabel 1 Sebaran Atraksi di Kabupaten Minahasa Utara Tahun 2018**

No.	Obyek Wisata	Alamat (Desa/Kec)	Jarak tempuh dari	
			Ibukota Propinsi	Ibukota Kabupaten
<b>1.</b>	<b>Wisata Alam</b>			
	1. Danau Seper*	Lembean Kec. Kauditan	28	9
	2. Gunung Klabat	Airmadidi Atas Kec. Airmadidi	19	2
	3. Kolam & Pancuran Tumatenden	Airmadidi Bawah Kec. Airmadidi	20	0
	4. Air Terjun Tunan	Talawaan	15	15
	5. Pulau Lihaga	Likupang Barat	-	-
	6. Pulau Paniki	Kec. Wori Lembean	-	-
	7. Bukit Waleposan	Kec. Kauditan	28	6
	8. Pulau Gangga	Kec. Likupang Barat	-	-
	9. Pulau Sahaung	Kec. Likupang Timur	-	-
	10. Pulau Komang	Kec. Likupang Timur	-	-
	11. Pasir Bungin Nain	Kec. Wori	-	-
	12. Pulau Talise*	Kec. Likupang Barat	-	-
	13. Pulau Bangka	Kec. Likupang Timur	-	-
	14. Pulau Tindila*	Kec. Likupang Barat	-	-
	15. Pulau Nain	Kec. Wori	-	-
	16. Pulau Mantehage	Kec. Wori	-	-
	17. Air Terjun Paseki*	Kec. Kema	31	11
	18. Air Terjun Tumuluntung*	Kec. Kauditan	23	3
	19. Air Terjun Sawangan*	Kec. Airmadidi	28	8
	20. Air Panas Kaleosan*	Kaleosan Kec. Kalawat	14	7
	21. Air Panas Tanggari	Tanggari Kec. Airmadidi	32	12
	22. Batunona Kema	Kema III Kec. Kema	33	13
<b>2.</b>	<b>Wisata Alam Buatan</b>			
	1. Kompleks Pariwisata Kaki Dian	Airmadidi Atas Kec. Airmadidi	21	0
	2. Hutan Kenangan	Airmadidi Atas Kec. Airmadidi	18	0
	3. Casabaio Paradise Watersport	Maen Kec. Likupang Timur	40	36
	4. Raeway Hills	Airmadidi	19	3
	5. Rumah Alam	Maumbi, Kec. Kalawat	8	9
	6. Gunung Kekewang	Tetey Kec. Dimembe	14	14
	7. Lembah Walinow	Tumuluntung, Kec. Kauditan	23	3
	8. Kawasan Bendungan Kuwil*	Desa Kawangkoan Kec. Kalawat	13	8

No.	Obyek Wisata	Alamat (Desa/Kec)	Jarak tempuh dari	
			Ibukota Propinsi	Ibukota Kabupaten
<b>3.</b>	<b>Wisata Sejarah dan Budaya</b>			
	1. Taman Purbakala Waruga	Sawangan Kec. Airmadidi	24	5
	2. Penjara Tua Kema	Kema Dua Kec. Kema	33	14
	3. Gereja Tua	Matungkas-Laikit Kec. Dimembe	20	8
	4. Gua Jepang Sawangan*	Sawangan kec. Airmadidi	24	4
	5. Makam Maria Walanda Maramis	Maumbi Kec. Kalawat	9	10
	6. Kompleks Waruga Kema Dua	Kema Kec. Kema	30	11
	7. Kompleks Waruga Kaima	Kaima Kec. Kauditan	27	8
	8. Kompleks Waruga Tumuluntung	Tumuluntung Kec. Kauditan	23	3
	9. Kompleks Waruga Airmadidi Bawah	Airmadidi bawah Kec. Airmadidi	20	0
	10. Kompleks Waruga Rap Rap	Rap Rap Kec. Airmadidi	19	0
	11. Kompleks Waruga Maumbi	Maumbi Kec. Kalawat	9	10
	12. Kompleks Waruga Kokole Dua	Kokole Kec. Likupang Selatan	-	-
	13. Kompleks Waruga Wanua Ure	Sukur Kec. Airmadidi	17	2
	14. Waruga Kawangkoan	Kawangkoan	13	7
	15. Batu Susun*	Tumulutung Kec. Kauditan		
	16. Batu Lisung*	Waleo Kec. Kema		
<b>4.</b>	<b>Wisata Bahari</b>			
	1. Pantai Firdaus	Kema II Kec. Kema	33	14
	2. Pantai Mangket	Makalisung Kec. Kema	-	-
	3. Pantai Surabaya	Wineru Kec. Likupang Timur	-	36
	4. Pantai Kalinaun	Kalinaun Kec. Likupang Timur	-	48
	5. Pantai Paal	Marinsow Kec. Likupang Timur	45	40
	6. Pantai Pulisan	Pulisan Kec. Likupang Timur	46	41
	7. Pantai Nusu*	Pulisan Kec. Likupang Timur	47	42
<b>5.</b>	<b>Wisata Kuliner</b>			
	1. Kawasan Ikan Bakar Sukur-Suwaan	Kec. Airmadidi- Kalawat	17	3
	2. Kawasan Kuliner Dimembe-Talawaan	Kec. Airmadidi-Talwaan	-	-
	3. Pasar Airmadidi	Saronsong Satu Kec. Airmadidi	19	0
<b>6.</b>	<b>Ekowisata</b>			
	1. Terumbu Karang Desa Wori *	Wori Kec. Wori	18	38
	2. Ekowisata Bahoi	Bahoi Kec. Likupang Barat		
	3. Wisata Mangrove Sarawet	Sarawet Kec. Likupang Timur		
	4. Wisata Mangrove Tiwoho	Tiwoho Kec. Wori		
	5. Wisata <b>Mangrove</b> Bulutui	Bulutui Kec. Likupang Barat		
<b>7.</b>	<b>Agrowisata</b>			
	1. Kawasan Agrowisata Dimembe	Kec. Dimembe		
	2. Kawasan Kuliner Jalan SBY-Soekarno*	Kec. Kalawat dan Kec. Airmadidi		
	3. Kawasan Agrowisata Kokole-Batu dan sekitarnya	Kec. Likupang Selatan		
<b>8.</b>	<b>Wisata Minat Khusus</b>			
	1. Arung Jeram Sungai Sawangan	Sawangan Kec. Airmadidi	26	6
	2. Paralayang Gunung Klabat	Kec. Airmadidi		
	3. Paralayang Gunung Tumpa	Tiwoho Kec. Wori		
	4. Wisata Selam	Perairan likupang/wori ,dsk		

\*Masih bersifat potensi



Gambar 3 Peta Kawasan Pariwisata Provinsi Sulawesi Utara

#### 4.1.2. Sebaran Amenitas

Amenitas adalah berbagai fasilitas pendukung yang dibutuhkan oleh wisatawan di destinasi wisata. Amenities meliputi beragam fasilitas untuk memenuhi kebutuhan akomodasi, penyediaan makanan dan minuman (*food and Beverage*), tempat hiburan, tempat perbelanjaan (*retailing*), dan layanan lainnya seperti bank, rumah sakit, keamanan dan asuransi (Cooper dkk, 2000).

Seperti telah disebutkan di atas bahwa amenitas adalah berbagai fasilitas pendukung yang dibutuhkan oleh wisatawan di destinasi wisata, diantaranya adalah hotel dan resort. Hotel dan resort biasanya tidak akan jauh dari lokasi atraksi yang ada di wilayah tersebut. Berdasarkan data statistik disebutkan bahwa terdapat sekitar 211 hotel berbintang dan tidak berbintang KSPN Likupang dan sekitarnya.

**Tabel 2**  
**Jumlah Akomodasi, Kamar dan Tempat Tidur di KSPN Likupang dan Sekitarnya**

Kabupaten/Kota	Non Bintang	Berbintang	Jumlah
Kota Manado	100	29	129
Kota Bitung	29	3	32
Kota Tomohon	24	-	24
Kabupaten Minahasa	9	4	13
Kabupaten Minahasa Utara	10	3	13
Jumlah			211

Sumber: BPS 2020

#### 4.2. Tata Ruang Wilayah

Direktorat Jenderal Tata Ruang Kementerian ATR/BPN baru menyelenggarakan rapat penyepakatan deliniasi kawasan perencanaan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kawasan Pariwisata Likupang dan sekitarnya bersama Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara dan Pemerintah Kabupaten Minahasa Utara pada bulan Mei 2020.

RDTR Kawasan Pariwisata Likupang dan sekitarnya yang disusun nantinya akan mendukung seluruh kegiatan inti dari KEK Likupang dan menjadikan pusat-pusat perkenomian baru yang menarik investasi di Minahasa Utara. Wilayah yang menjadi perhatian investor adalah wilayah pesisir. Wilayah pesisir Minahasa Utara menjadi daerah idola para investor sejak penetapan kawasan pariwisata prioritas Likupang.

Dengan demikian, maka KSPN Likupang dan sekitarnya belum memiliki Rencana Tata Ruang Kawasan yang menjadi acuan dalam perencanaan pembangunan kawasan tersebut.

Sebagai dasar perencanaan, maka Rencana Tata Ruang yang digunakan adalah Rencana Tata Ruang Provinsi Sulawesi Utara 2014-2034 yang tertuang di dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2014 dan Rencana Tata Ruang Kabupaten Minahasa Utara yang ada saat ini, yaitu Rencana Tata Ruang Kabupaten Minahasa Utara Tahun 2013-2033 yang tertuang di dalam Perda No 1 Tahun 2013.

## BAB V

### HASIL PENGUMPULAN DATA

#### 5.1. Pelaksanaan Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan berupa data sekunder yang didapat dari Instansi terkait serta data primer yang didapat dengan melakukan survey lapangan.

##### 5.1.1. Kondisi Transportasi Eksisting

###### 1). Terminal

**Tabel 3 Kondisi Terminal KSPN Likupang Dan Sekitarnya**

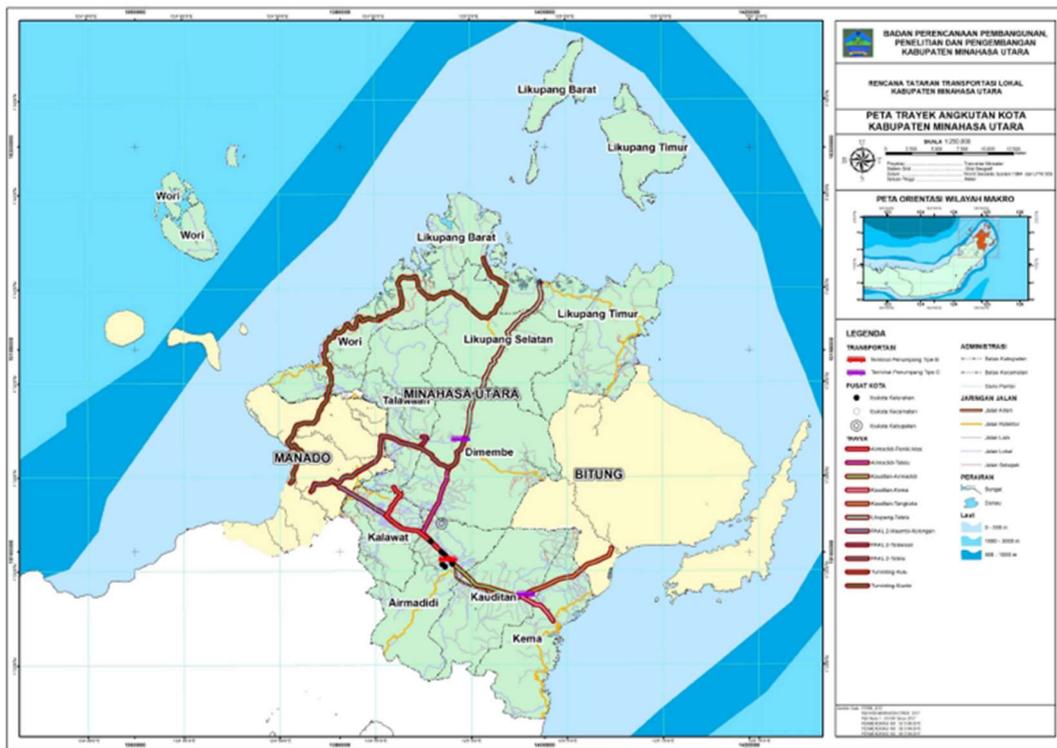
TERMINAL	TIPE	LOKASI	KONDISI
LIWAS	A	Manado	Sudah dipersiapkan dengan fasilitas terminal yang baik tapi belum dioperasikan sebagai simpul transportasi di Sulawesi Utara dalam melayani kendaraan AKAP dan AKDP
MALALAYANG	B	Manado	Untuk sementara menggantikan pelayanan terhadap angkutan kendaraan Trayek AKAP dan AKDP yang seharusnya masuk ke terminal Liwas
PAAL DUA	B	Manado	Melayani angkutan penumpang AKDP serta salah satu prasarana yang mendukung perjalanan menuju KSPN Likupang
KARAMBOSAN	B	Manado	Terjadi penumpukan kendaraan umum di terminal dikarenakan banyak bus yang antri akibat penurunan penumpang.
KAUDITAN	C	Minahasa Utara	Kurang berfungsi secara maksimal, penumpang lebih memilih naik/turun di luar terminal
TATELU	C	Minahasa Utara	Kurang dimanfaatkan oleh masyarakat, disebabkan dikarenakan kurangnya angkutan umum yang melintasi pasar desa TateLU
KEMA	C	Minahasa Utara	Terminal Kema merupakan terminal bayangan yang digunakan tempat sebagai naik turun penumpang. Tidak ada bangunan yang digunakan sebagai Kantor Terminal sehingga tidak ditemukan tempat tunggu penumpang dan rawan menimbulkan kemacetan lalu lintas
TUMATENDEN	B	Minahasa Utara	Memiliki bangunan terminal namun bangunan tersebut masih belum dimanfaatkan secara maksimal, sehingga fasilitas-fasilitas utama yang dimiliki tidak terpakai. Banyak angkutan yang menunggu penumpang di depan jalan utama sehingga menimbulkan penumpukan kendaraan dan kemacetan di pintu keluar terminal
TANGKOKO	A	Bitung	Terminal Tangkoko Bitung merupakan terminal tipe A yang pengelolaannya pada bulan September tahun 2020 telah diserahkan dari Pemerintah Kota Bitung ke Pemerintah Pusat. Fasilitas yang ada sudah memadai.

TERMINAL	TIPE	LOKASI	KONDISI
TOMOHON	B	Tomohon	Fasilitas dan kapasitas terminal yang ada tidak memadai sehingga terjadi kepadatan dan tidak bisa menampung seluruh trayek yang beroperasi pada terminal tersebut.
TONDANO	B	Minahasa	Fasilitas sudah memadai namun masih banyak kendaraan yang mengangkut penumpang di luar terminal

## 2). Angkutan Umum di Kabupaten Minahasa Utara

Berdasarkan data Dinas Perhubungan Kabupaten Minahasa Utara pada tahun 2019 terdapat 11 trayek angkutan umum yang melayani pergerakan dalam lingkup wilayah Kabupaten Minahasa Utara, jumlah angkutan umum dalam kota tercatat sejumlah 250 kendaraan. Alokasi jumlah kendaraan pada setiap trayek tersebut perlu dioptimalisasi dengan memperhatikan kebutuhan yang ada serta kapasitas jalan yang dilalui oleh rute angkutan umum tersebut

Jaringan trayek aktif angkutan umum yang ada pada tahun 2019 pada wilayah Kabupaten Minahasa Utara digambarkan pada Gambar berikut tentang peta trayek angkutan umum di Kabupaten Minahasa Utara. Jaringan angkutan umum tersebut baru melingkupi sebagian besar wilayah Kabupaten Minahasa Utara, sehingga masih terdapat beberapa wilayah yang belum dilewati angkutan umum. Pada wilayah Utara Kabupaten Minahasa Utara, jaringan pelayanan angkutan umum belum merata pada wilayah Kecamatan Likupang Timur. Keterbatasan wilayah pelayanan ini menjadi potensi munculnya angkutan umum tidak resmi dan ojek dalam rangka mengakomodir kebutuhan pergerakan yang ada, munculnya ojek disebabkan oleh keterbatasan aksesibilitas khususnya pada daerah-daerah pelosok kota. Dengan tidak adanya angkutan umum yang melintasi beberapa wilayah di Kabupaten Minahasa Utara menyebabkan masyarakat lebih senang menggunakan kendaraan pribadi sehingga angkutan umum yang ada tidak ramai dan cenderung sepi peminat



**Gambar 4** Peta Trayek Angkutan Kota Kabupaten Minahasa Utara

### 3). Angkutan Pariwisata

Perum Damri dalam mendukung pelayanan KSPN Likupang telah bekerjasama dengan beberapa hotel/resort dalam pengantaran tamu hotel dari bandara ke area wisata. Salah satu dari hotel/resort tersebut adalah Casabio Paradise Resort dan untuk wacana ke depannya Perum Damri akan banyak bekerjasama dengan hotel-hotel ataupun resort yang tersebar di KSPN Likupang dalam meningkatkan pelayanan terhadap wisatawan yang datang. Selain itu Perum Damri juga mempunyai Pool ataupun terminal khusus di sekitar Pantai Paal untuk memfasilitasi wisatawan yang akan berwisata di Pantai. Perum Damri juga menyediakan trayek Angkutan Perintis dari pantai Paal ke Tangkoko daerah pariwisata di Bitung

### 4). Transportasi Penyeberangan

Kawasan Pariwisata Likupang mempunyai Pelabuhan Penyeberangan Likupang terletak di desa Munte Kecamatan Likupang Barat Kabupaten Minahasa Utara Provinsi Sulawesi Utara. Pelabuhan ini masih berstatus pelabuhan perintis yang dikelola oleh Dinas perhubungan Kabupaten Minahasa Utara. Kapal yang melayani angkutan di Pelabuhan penyeberangan Lukupang ada tiga buah kapal dengan lintas penyeberangan yang berbeda beda, ya:

- Likupang-Pananaru-Melonguane
- Likupang-Melonguane-Marampit-Miangas
- Likupang-Biaro-Tagulandang-Makalehi-Siau

### **5.1.2. Pengamatan Karakteristik Pengunjung KSPN Likupang**

Survei wawancara di lakukan kepada masyarakat sekitar Kota Manado dan wilayah Likupang. Hal ini dilakukan untuk mengambil masukan dari persepsi masyarakat sekitar tentang sarana dan prasarana yang memfasilitasi perhubungan di KSPN Likupang. Survei diambil dengan 30 responden, memenuhi jumlah minimal dalam pengambilan sample secara statistik. Target dari pengambilan sampel adalah masyarakat yang pernah melakukan perjalanan ke daerah wisata Likupang dan mengetahui kondisi berdasarkan pengamatan

#### **1). Karakteristik Perjalanan Responden**

Moda transportasi yang digunakan sebagian besar adalah kendaraan pribadi (mobil dan sepeda motor), kemudian kendaraan rental, Bus wisata dan Angkutan Umum. Wisatawan dari luar Provinsi untuk saat ini masih cenderung menggunakan kendaraan sewa atau mobil rental yang banyak tersedia sekitar bandara Internasional Sam Ratulangi. Sedangkan selain dari pengunjung wisata, lebih banyak penduduk lokal yang dari luar pulau pulang dengan menggunakan kendaraan sewa online.

#### **2). Persepsi Responden Terhadap Angkutan Umum Dan Prasarana Jalan**

Jumlah responden yang menggunakan angkutan umum sangat sedikit yaitu hanya tiga persen (3%), hal ini dikarenakan jarang nya angkutan umum yang tersedia, sebanyak 40 persen responden mengatakan tidak tersedia angkutan umum. *Headway* antar angkutan umum yang cukup lama juga membuat responden enggan menggunakan angkutan umum

Penggunaan sarana transportasi untuk menyeberang dari Likupang ke pulau pulau disekitarnya sebagian besar menggunakan perahu rakyat yaitu sebesar 63,6 persen sedangkan sebanyak 36,4 persen menggunakan kapal penyeberangan/ferry.

Untuk kondisi prasarana jalan dari hasil wawancara, menurut penilaian responden kondisi prasarana jaringan jalan yang dilewati sudah cukup memadai, perambuan juga dinilai responden cukup tersedia walaupun perlengkapan jalan lainnya seperti PJU, zebra Cross, Rambu peringatan, dan lain lain masih kurang. Terdapat juga beberapa titik ruas jalan dalam

kondisi rusak berat dan ringan. *Railing* pengaman jalan masih belum terpasang, apalagi pada jalan berliku dan bergelombang, sangat membahayakan terhadap pengemudi yang kurang memahami tipikal jalan yang dilewati.

Responden berharap kondisi prasarana jalan dapat lebih ditingkatkan terutama pada beberapa lokasi yang masih kurang perlengkapan jalannya.

## **BAB VI**

### **ANALISIS PRIORITAS PROGRAM PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN DARAT**

#### **6.1. Rencana Pengembangan Menurut RPJM 2020-2024**

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 merupakan penjabaran atas visi, misi, dan program prioritas Presiden dan Wakil Presiden. Dokumen ini menjadi acuan bagi kementerian dan lembaga untuk menyusun Rencana Strategis (Renstra) dan bagi pemerintah daerah dalam menyusun Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) untuk lima tahun ke depan.

Lima tahun ke depan, keberhasilan pembangunan dalam mewujudkan visi "Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong", dilaksanakan melalui 9 (Sembilan) misi yang dikenal sebagai Nawacita Kedua.

41 Proyek Prioritas Strategis ditetapkan di dalam RPJM 2020-2024. Salah satu diantaranya adalah proyek 10 Destinasi Pariwisata prioritas: Borobudur dskt, Lombok -Mandalika, Labuan Bajo, Manado-Likupang, Wakatobi, Raja Ampat, Bromo - Tengger-Semeru, Bangka-Belitung dan Morotai.

Proyek ini nantinya akan memberikan manfaat:

- Meningkatnya devisa sektor pariwisata menjadi 30 miliar US dolar (2024);
- Meningkatnya jumlah perjalanan wisatawan 350-400 juta perjalanan dan wisatawan mancanegara 22,3 juta kedatangan (2024)

#### **6.2. Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan 2020-2024**

Berdasarkan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 diperoleh informasi adanya program Infrastruktur Konektivitas untuk wilayah Manado-Bitung-Likupang dengan kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

- 1). Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat berupa:
  - a. Pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda di KSPN Likupang (Bunaken-Lembah-Tomohon) yang direncanakan akan dilaksanakan pada tahun 2021, 2022, 2023 dan 2024 di bawah koordinasi Direktorat Prasarana Transportasi Jalan.

- b. Subsidi Angkutan Umum Massal Perkotaan di Kota Manado yang direncanakan akan dilaksanakan pada tahun 2023 dan 2024 di bawah koordinasi Direktorat Angkutan Jalan.
- 2). Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat berupa rehabilitasi pelabuhan penyeberangan Marampit yang direncanakan akan dilaksanakan pada tahun 2024 di bawah koordinasi Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.
  - 3). Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat berupa:
    - a. Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan yang direncanakan akan dilaksanakan sepanjang tahun 2020 sampai dengan 2024 di bawah koordinasi Direktorat Lalu Lintas Jalan.
    - b. Pemeliharaan perlengkapan jalan yang direncanakan akan dilaksanakan sepanjang tahun 2020 sampai dengan 2024 di bawah koordinasi Direktorat Lalu Lintas Jalan.
    - c. Penyelenggaraan Pekan Keselamatan yang direncanakan akan dilaksanakan pada tahun 2021 sampai dengan 2024 di bawah koordinasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan.
    - d. Penyediaan Sarana Bantu Naviasi Pelayaran (SBNP) di Sulawesi Utara yang direncanakan akan dilaksanakan pada tahun 2022 sampai dengan 2024.

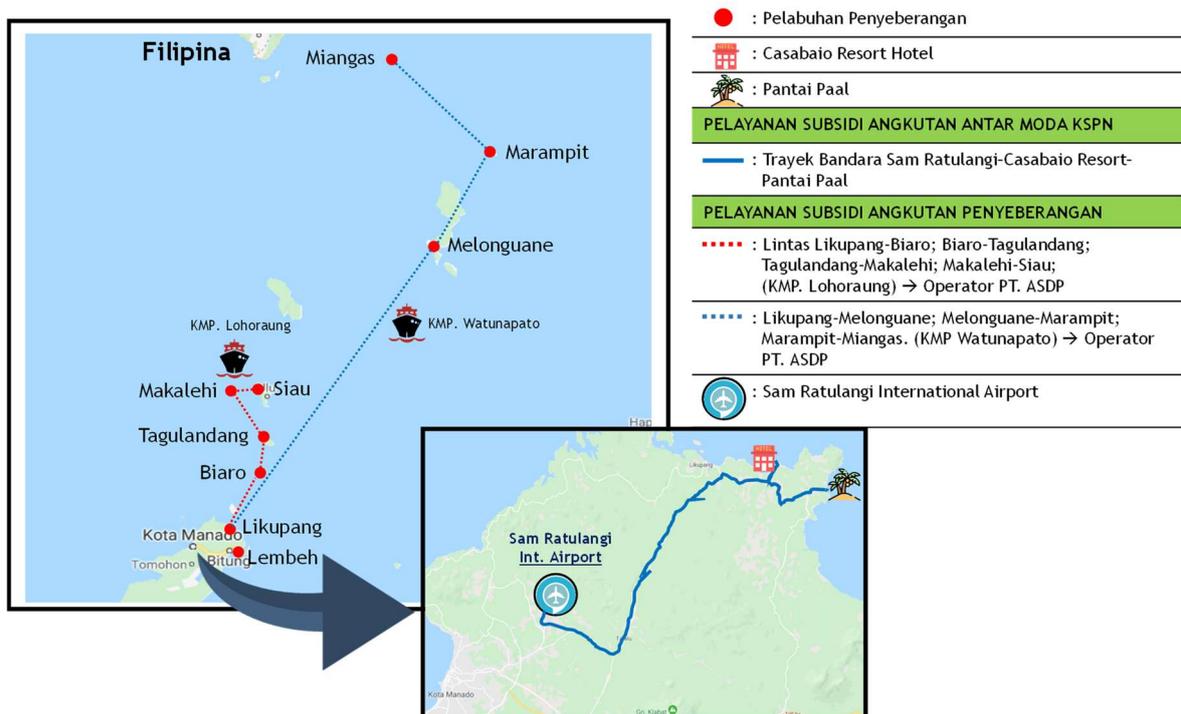
Selanjutnya berkaitan dengan KSPN Likupang yang ditetapkan pada tahun 2019, Kementerian Perhubungan melalui Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 memberikan dukungan berupa program-program sebagai berikut:

- 1). Tahun 2020, program yang dilakukan adalah sebagai berikut:
  - a. Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Likupang dengan anggaran sebesar 30 milyar rupiah;
  - b. Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Lembe dengan anggaran sebesar 7,5 milyar rupiah;
  - c. Subsidi Penyeberangan Perintis dengan anggaran 21,5 milyar rupiah;
  - d. Operasional Pelabuhan Penyeberangan Likupang dengan anggaran 815 juta rupiah.



**Gambar 5**  
**Dukungan Direktorat Perhubungan Darat di Wilayah KSPN Likupang Tahun 2020**

- 2). Tahun 2021, program yang dilakukan adalah sebagai berikut:
- Pembangunan lalu lintas jalan Girian-Likupang dengan anggaran sebesar 2,6 milyar rupiah;
  - Subsidi angkutan Multimoda dan Antarmoda Manado-Bunaken-Likupang (trayek) Bandara Sam Ratulangi-Casabio Resort-Pantai Paal dan Layangan Angkutan Perintis (prioritas nasional) Paaldua-Talawaan-Likupang-Marinsow-Tangkoko dengan anggaran sebesar 1,2 milyar rupiah;
  - Pembangunan di bidang Sungai Danau dan Penyeberangan, meliputi layanan angkutan penyeberangan perintis (prioritas nasional), Likupang-Biaro; Biaro-Tagulandang; Tagulandang-Makalehi; Makalehi-Siau, Likupang-Melonguane; Melonguane-Marampit; Marampit-Karatung; Karatung-Miangas; Bitung-Lembeh, Operasional Pelabuhan Penyeberangan Likupang dengan anggaran sebesar 21,1 milyar rupiah.



**Gambar 6**

**Dukungan Direktorat Perhubungan Darat di Wilayah KSPN Likupang Tahun 2021**

### 6.3. Rencana Strategis Kementerian Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif 2020-2024

Tujuan Kemenparekraf/Baparekraf tahun 2020-2024 adalah “Meningkatnya kontribusi Pariwisata dan Ekonomi Kreatif terhadap ketahanan ekonomi nasional”. Pencapaian tujuan ini diukur melalui 3 (tiga) indikator, yaitu: (1) Nilai devisa pariwisata; (2) Kontribusi PDB Pariwisata; (3) Nilai ekspor produk ekonomi kreatif.

Sektor Pariwisata dan Ekonomi Kreatif ditargetkan memberikan Kontribusi yang terus meningkat terhadap ketahanan Ekonomi Indonesia. Nilai Devisa sektor Pariwisata ditargetkan meningkat dari US\$ 3,3 – 4,8 Miliar di tahun 2020 menjadi US\$ 21,5 - 22,9 Miliar di tahun 2024. Kontribusi PDB Pariwisata terhadap Nasional ditargetkan meningkat bertahap dari 4,0% di tahun 2020 menjadi 4,5% di tahun 2024. Sementara Nilai Ekspor Produk Ekonomi Kreatif ditargetkan meningkat dari US\$ 16,9 Miliar di tahun 2020 menjadi US\$ 19,26 Miliar di tahun 2024. Nilai Tambah Ekonomi Kreatif ditargetkan meningkat dari Rp. 1.157 Triliun di tahun 2020 menjadi Rp. 1.641 Triliun di tahun 2024.

Dalam mendukung peningkatan kontribusi tersebut, diperlukan juga peningkatan kualitas dan jumlah wisatawan. Jumlah wisatawan mancanegara ditargetkan meningkat dari 2,8 – 4,0 Juta Wisatawan di tahun 2020 menjadi 16 – 17 Juta Wisatawan di tahun 2024. Jumlah spending Wisatawan Mancanegara juga ditargetkan meningkat dari US\$ 1166,67 – 1213,87 di tahun 2020 menjadi US\$ 1345 di tahun 2024. Di sisi lain, pergerakan Wisatawan Nusantara ditargetkan sebesar 120-140 Juta pergerakan di tahun 2020 meningkat menjadi 330-355 Juta pergerakan di tahun 2024.

Kememparekraf/Baparekraf menargetkan bertumbuhnya investasi dan akses pembiayaan di sektor pariwisata dan ekonomi kreatif. Rasio usaha bidang pariwisata dan ekonomi kreatif yang terstandarisasi dan tersertifikasi ditargetkan meningkat dari 10% di tahun 2020 menjadi 30% di tahun 2024.

Jumlah investasi pariwisata dan ekonomi kreatif ditargetkan meningkat dari US\$ 2 Miliar di tahun 2020 menjadi US\$ 3 Miliar di Tahun 2024. Rasio usaha pariwisata dan ekonomi kreatif yang mendapat akses pembiayaan terhadap total usaha pariwisata dan ekonomi kreatif ditargetkan mengalami peningkatan dari 1,8% di tahun 2020 menjadi 4,6% di tahun 2024.

## **6.4. Rencana Tata Ruang**

### **6.4.1. Rencana Tata Ruang Kawasan**

Rencana Tata Ruang Kawasan KSPN Likupang masih dalam tahap penyusunan, oleh sebab itu acuan yang digunakan dalam penyusunan perencanaan pembangunan perhubungan darat ini menggunakan Rencana Tata Ruang Provinsi Sulawesi Utara dan Rencana Tata Ruang Kabupaten Minahasa Utara.

### **6.4.2. Rencana Tata Ruang Provinsi Sulawesi Utara**

Rencana Tata Ruang Provinsi Sulawesi Utara tertuang di dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Utara Tahun 2014-2034. Di dalam RTRW Provinsi Sulawesi Utara ini Likupang berstatus sebagai Pusat Kegiatan Lokal (PKL). Walaupun merupakan kawasan wisata, namun di dalam rencana tata ruang ini Likupang belum ditetapkan menjadi Destinasi Nasional Prioritas.

### **a. Pengembangan Sektor Pariwisata**

Strategi untuk mewujudkan kebijakan peningkatan potensi, sumber daya, aksesibilitas pemasaran produksi dan kualitas sumber daya manusia di bidang pariwisata berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Utara Tahun 2014-2034, terdiri dari:

- a. Mengembangkan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung kawasan pariwisata;
- b. Mengembangkan promosi pariwisata;
- c. Mengembangkan objek wisata sebagai pendukung daerah tujuan wisata yang ada;
- d. Meningkatkan jalur perjalanan wisata;
- e. Mengembangkan jenis wisata alam yang ramah lingkungan;
- f. Mempertahankan kawasan situs budaya sebagai potensi wisata;
- g. Mengembangkan pusat informasi pariwisata di ibukota provinsi dan di setiap ibukota Kabupaten atau kota;
- h. Mengembangkan lembaga pendidikan formal dan informal sebagai pusat ilmu pengetahuan guna mendukung sumber daya manusia di bidang pariwisata;
- i. Menjamin ketersediaan informasi di bidang pariwisata; dan
- j. Mengembangkan sistem pendidikan non formal yang berkelanjutan guna peningkatan kualitas produksi dan hasil pariwisata.

Adapun kawasan pariwisata yang dikembangkan di wilayah provinsi Sulawesi Utara terdiri dari beberapa jenis kawasan pariwisata, yaitu:

#### **1. Kawasan Pariwisata Budaya**

Kawasan pariwisata budaya yang dimaksud adalah berupa pengembangan kawasan wisata budaya Bukit Tengkorak Pulau Makalehi di Kepulauan Siau, Tagulandang, Biaro.

#### **2. Kawasan Pariwisata Alam**

Kawasan pariwisata alam sebagaimana dimaksud meliputi:

##### **a. Kawasan wisata, yaitu :**

- Kawasan wisata Malalayang – Kalasey (Malasey) di Manado dan Minahasa;
- Kawasan wisata Danau Tondano dan sekitarnya di Minahasa;
- Kawasan wisata Daerah Aliran Sungai (DAS) Tondano di Minahasa, Minahasa Utara dan Manado;
- Kawasan wisata/koridor wisata Manado – Wori – Likupang – Lembeh di Manado, Minahasa Utara dan Bitung.

b. Pengembangan kawasan wisata, yaitu :

- pengembangan kawasan wisata pantai Manado-Minahasa-Bitung Pantai Utara (MAHABINTURA), meliputi: Wawontulap - Tanawangko Tasik – Ria - Boulevard – Manado – Tanjung – Pisok – Likupang - Tanjung Pulisan Karondoran - Selat Lembeh – Bitung - Tanjung Merah – Tasikoki Batu Nona - Kema;
- pengembangan kawasan wisata bahari di dalam kawasan Taman Nasional Laut Bunaken;
- pengembangan kawasan ekowisata di kawasan Taman Nasional Dumoga Nani Warta Bone;
- pengembangan kawasan wisata Kota Pantai dan ekowisata Manado;
- pengembangan kawasan wisata Kota Bahari dan wisata laut : Pulau Ruang, Pulau Para, Pulau Mahoro, Pulau Tagulandang dan Gunung Api Bawah Laut Mahangetang; dan
- pengembangan kawasan wisata Pulau di Perbatasan antar negara, yaitu : Pulau Miangas, Marore dan Gugusan Pulau Nanusa, Intata -Kakorotan dan Pulau Bongkil, Pulau Makalehi, Pulau Mantehage.

3. Kawasan Pariwisata Buatan

Kawasan pariwisata buatan terdiri dari:

- pengembangan kawasan wisata Kota Bunga di Tomohon; dan
- pengembangan kawasan wisata Pulau Khusus Ketangkasan, yaitu di Pulau Siladen Manado dan Pulau Gangga Minahasa Utara.

4. Kawasan Pariwisata Yang Bernilai Strategis Nasional

Kawasan pariwisata yang bernilai strategis nasional, sebagaimana dimaksud dalam RTRW Provinsi Sulawesi Utara yaitu terdapat di Kawasan Pinabetengan dan Bukit Kasih Kanonang di Kabupaten Minahasa.

#### **6.4.3. Rencana Tata Ruang Kabupaten Minahasa Utara**

Rencana Tata Ruang Kabupaten Minahasa Utara tertuang di dalam Perda No 1 Tahun 2013 tentang Rencana Tata Ruang Kabupaten Minahasa Utara Tahun 2013-2033.

**a. Pengembangan Sektor Pariwisata**

Strategi pengembangan wisata pantai, wisata berbasis agro, wisata alam, wisata budaya serta wisata rohani yang dikembangkan di Kabupaten Minahasa Utara sebagaimana dimaksud dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Minahasa Utara Tahun 2013-2033, terdiri dari:

- a. mengembangkan wisata pantai dan bahari Likupang Timur, Likupang Barat, Wori dan Kema dengan eksotisme lokasi sebagai daya tarik wisata;
- b. mengembangkan kegiatan pariwisata di pulau-pulau kecil secara terbatas dan terkendali yang disesuaikan dengan daya dukung dan daya tampung lingkungan serta melibatkan masyarakat setempat.

Sementara itu rencana pengembangan kawasan peruntukan pariwisata adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan pengaturan, pembinaan dan pengembangan kegiatan kepariwisataan dengan mengacu kepada ketentuan perundangan – undangan yang berlaku;
- b. Mengarahkan untuk memanfaatkan potensi keindahan alam, budaya dan sejarah di kawasan peruntukan pariwisata guna mendorong perkembangan pariwisata dengan memperhatikan kelestarian nilai-nilai budaya, adat istiadat, mutu dan keindahan lingkungan alam serta kelestarian fungsi lingkungan hidup;
- c. Memanfaatkan ruang di kawasan peruntukan pariwisata untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, dengan tetap memelihara sumber daya tersebut sebagai cadangan pembangunan yang berkelanjutan dan tetap memperhatikan kaidah-kaidah pelestarian fungsi lingkungan hidup;
- d. Mengupayakan untuk menyediakan fasilitas fisik meliputi jaringan listrik, telepon, jaringan jalan raya, tempat pembuangan sampah, drainase dan saluran air limbah;
- e. Mengupayakan agar dapat memberikan dampak perkembangan terhadap pusat produksi seperti kawasan pertanian, perikanan dan perkebunan;
- f. Menjaga agar kawasan tetap bebas polusi;
- g. Melakukan pelarangan untuk mengubah bentuk dan atau warna, mengambil atau memindahkan benda cagar budaya dari lokasi keberadaannya; dan
- h. Rencana pengembangan pariwisata di Kecamatan Kema, Kecamatan Wori, Kecamatan Likupang Timur dan Kecamatan Likupang Barat.

## **b. Pengembangan Sektor Transportasi**

Arahan pengembangan transportasi darat berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Minahasa Utara Tahun 2013-2033 adalah sebagai berikut:

1. Jalan Kolektor Primer K1 yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan wilayah yang harus dioptimalisasi terdiri atas :
  - Girian (Bitung) - Likupang;
  - Likupang - Wori;
  - Wori - Batas Kota Manado;
  - Girian - Kema (Makalisung);
  - Kema – Rumbia; dan
  - Airmadidi – Batas Kota Tondano.
2. Rencana pengembangan jaringan layanan lalu lintas terdiri atas :
  - Trayek Airmadidi – Maumbi (Lingkar selatan);
  - Trayek Airmadidi – Maumbi (Lingkar utara);
  - Trayek Wori – Airmadidi;
  - Trayek Likupang Barat – Paal dua
3. Jaringan transportasi penyeberangan yang berupa rencana meliputi :
  - Rencana Pengembangan Penyeberangan Likupang di Desa Munte Kecamatan Likupang Barat dan Pembangunan Penyeberangan di Pulau Mantehage, Pulau Naen, Pulau Gangga, Pulau Bangka dan Pulau Talise.
  - Rencana Pengembangan Lintas Penyeberangan Likupang – Biaro – Tagulandang – siau, Likupang – Pananaru, Likupang – Malonguane, Likupang – Matehage – Naen – Gangga– Bangka – Talise, Likupang – Tobelo.

## **6.5. Rencana Induk Kepariwisataaan Kabupaten Minahasa Utara**

Rencana Induk Kepariwisataaan Kabupaten Minahasa Utara tertuang di dalam Perda No 6 Tahun 2014 tentang Rencana Induk Pembangunan Pariwisata Daerah 2011-2020. Dalam rencana induk tersebut disebutkan bahwa visi pembangunan kepariwisataan daerah adalah terwujudnya Kabupaten Minahasa Utara sebagai daerah tujuan pariwisata berkelas dunia, berdaya saing, berkelanjutan, mampu mendorong pembangunan daerah dan kesejahteraan rakyat.

Dalam mewujudkan visi pembangunan kepariwisataan daerah tersebut ditempuh melalui 4 (empat) misi pembangunan kepariwisataan daerah meliputi pengembangan:

- a. Destinasi Pariwisata yang aman, nyaman, menarik, mudah dicapai, pelayanan yang prima dan didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai, berwawasan lingkungan, meningkatkan pendapatan daerah dan masyarakat;
- b. Pemasaran Pariwisata yang sinergis, unggul, dan bertanggung jawab untuk meningkatkan kunjungan wisatawan nusantara dan mancanegara;
- c. Industri Pariwisata yang berdaya saing, kredibel, menggerakkan kemitraan usaha, dan bertanggung jawab terhadap lingkungan alam dan sosial budaya; dan
- d. Organisasi Pemerintah Daerah, Pemerintah Desa/Kelurahan, swasta dan masyarakat, sumber daya manusia, regulasi, dan mekanisme operasional yang efektif dan efisien dalam rangka mendorong terwujudnya Pembangunan Kepariwisataan yang berkelanjutan.

Di dalam rencana induk pariwisata daerah dijelaskan bahwa pembangunan Destinasi Pariwisata Daerah (DPD) meliputi:

- a. Perwilayahan pembangunan DPD;
- b. Pembangunan Daya Tarik Wisata;
- c. Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata;
- d. Pembangunan Prasarana Umum, Fasilitas Umum dan Fasilitas Pariwisata;
- e. Pemberdayaan Masyarakat melalui Kepariwisataan; dan
- f. Pengembangan Investasi di bidang pariwisata.

Perwilayahan DPD sebagaimana dimaksud di atas terdiri dari: 5 (lima) DPD yang tersebar di 10 (sepuluh) Kecamatan dan 10 (sepuluh) KSPD yang tersebar di 5 (lima) DPD dengan rincian sebagai berikut:

- a. DPD Likupang, terdiri dari :
  - KSPD Gangga, Talise, Lihaga, Bahoi, Tarabitan dan sekitarnya.
  - KSPD Pulisan, Maen, Marinsow, Kalinaun, Pulisan, Kinunang, Pulau Bangka, Kokoleh dan sekitarnya.
- b. DPD Wori, terdiri dari :
  - KSPD Tiwoho, Wori, Kima Bajo, Budo, dan sekitarnya.
  - KSPD Nain, Mantehage dan sekitarnya.

- c. DPD Airmadidi dan Kalawat, terdiri dari :
  - KSPD Sawangan, Airmadidi dan sekitarnya.
  - KSPD Kalawat dan sekitarnya.
- d. DPD Dimembe Talawaan, terdiri dari :
  - KSPD Talawaan, Tumbohon, Patokaan, Mapanget dan sekitarnya.
  - KSPD Laikit, Matungkas, Tetey, Dimembe dan sekitarnya.
- e. DPD Kema-Kauditan, terdiri dari :
  - KSPD Tontalete, Kema, Lansot, Lilang, Waleo, Makalisung dan sekitarnya.
  - KSPD Minawerot dan sekitarnya.



**Gambar 7**

**Perwilayahan Destinasi Pariwisata Daerah di Kabupaten Minahasa Utara**

Sedangkan untuk Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata, meliputi:

- a. penyediaan dan pengembangan sarana transportasi angkutan jalan dan angkutan laut;
- b. penyediaan dan pengembangan prasarana transportasi angkutan jalan dan angkutan laut
- c. penyediaan dan pengembangan sistem transportasi angkutan jalan dan angkutan laut.

**6.6. Rencana Pengembangan Infrastruktur Terkait Lainnya**

Isu strategis terkait transportasi darat yang penanganannya ditangani oleh Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat adalah penanganan jalan akses menuju KEK Likupang serta Penataan Kawasan Pantai Pulisan, Paal dan Kinunang.

## **BAB VII**

### **ANALISIS KEBUTUHAN**

### **PRASARANA, FASILITAS PENDUKUNG**

### **ANGKUTAN LALU LINTAS TRANSPORTASI DARAT DAN**

### **SISTEM INFORMASI DI WILAYAH**

### **KSPN LIKUPANG**

#### **7.1. Analisis Umum**

Perkembangan suatu kawasan wisata tergantung pada apa yang dimiliki kawasan tersebut untuk dapat ditawarkan kepada wisatawan. Keberhasilan suatu tempat wisata hingga tercapainya industri wisata sangat tergantung tiga A (3A), yaitu Atraksi (*attraction*), Amenitas (*amenities*), dan Aksesibilitas (*accessibility*).

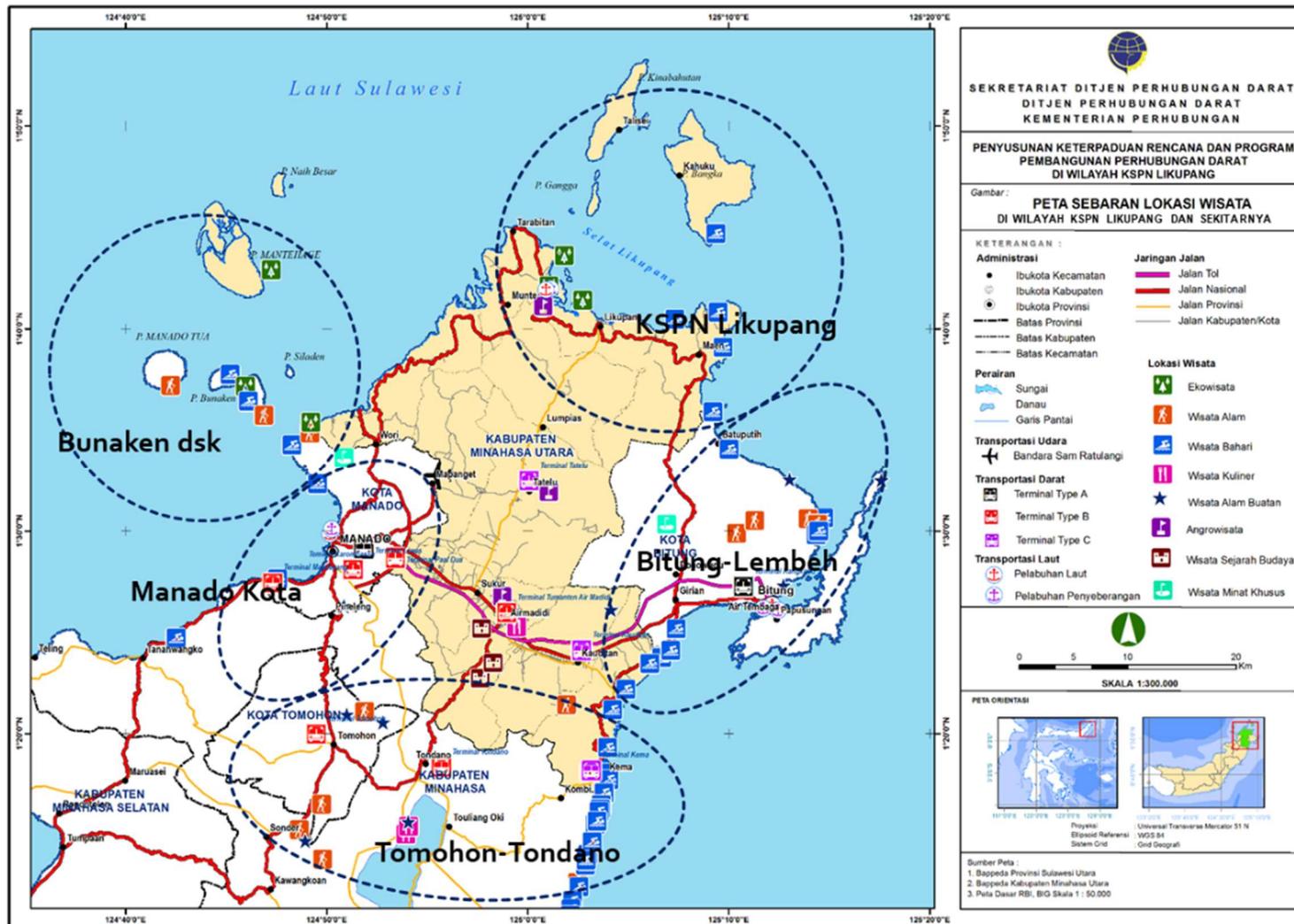
##### **7.1.1. Atraksi di KSPN Likupang dan sekitarnya**

KSPN Likupang merupakan salah satu dari 5 Destinasi Super Prioritas yang telah ditetapkan oleh Presiden RI dalam Rapat Terbatas pada tanggal 15 Juli 2019. Berdasarkan Rencana Induk Pariwisata Nasional (RIPPARNAS) tahun 2010-2025 yang tertuang di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011, disebutkan bahwa Likupang merupakan salah satu Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN) bagian dari Destinasi Pariwisata Nasional (DPN) Manado-Bunaken dan sekitarnya.

Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN) yang dimaksud di atas selain Likupang adalah:

- KPPN Manado Kota dan sekitarnya;
- KPPN Tomohon–Tondano dan sekitarnya;
- KPPN Bunaken dan sekitarnya;
- KPPN Bitung–Lembeh dan sekitarnya;
- KPPN Sangihe Talaud dan sekitarnya;

Selanjutnya Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional dengan berbagai lokasi wisatanya dapat diklasterisasi seperti disajikan pada gambar peta berikut ini.



Gambar 8 Peta Sebaran Lokasi Wisata (Atraksi) di Wilayah KSPN Likupang dan Sekitarnya

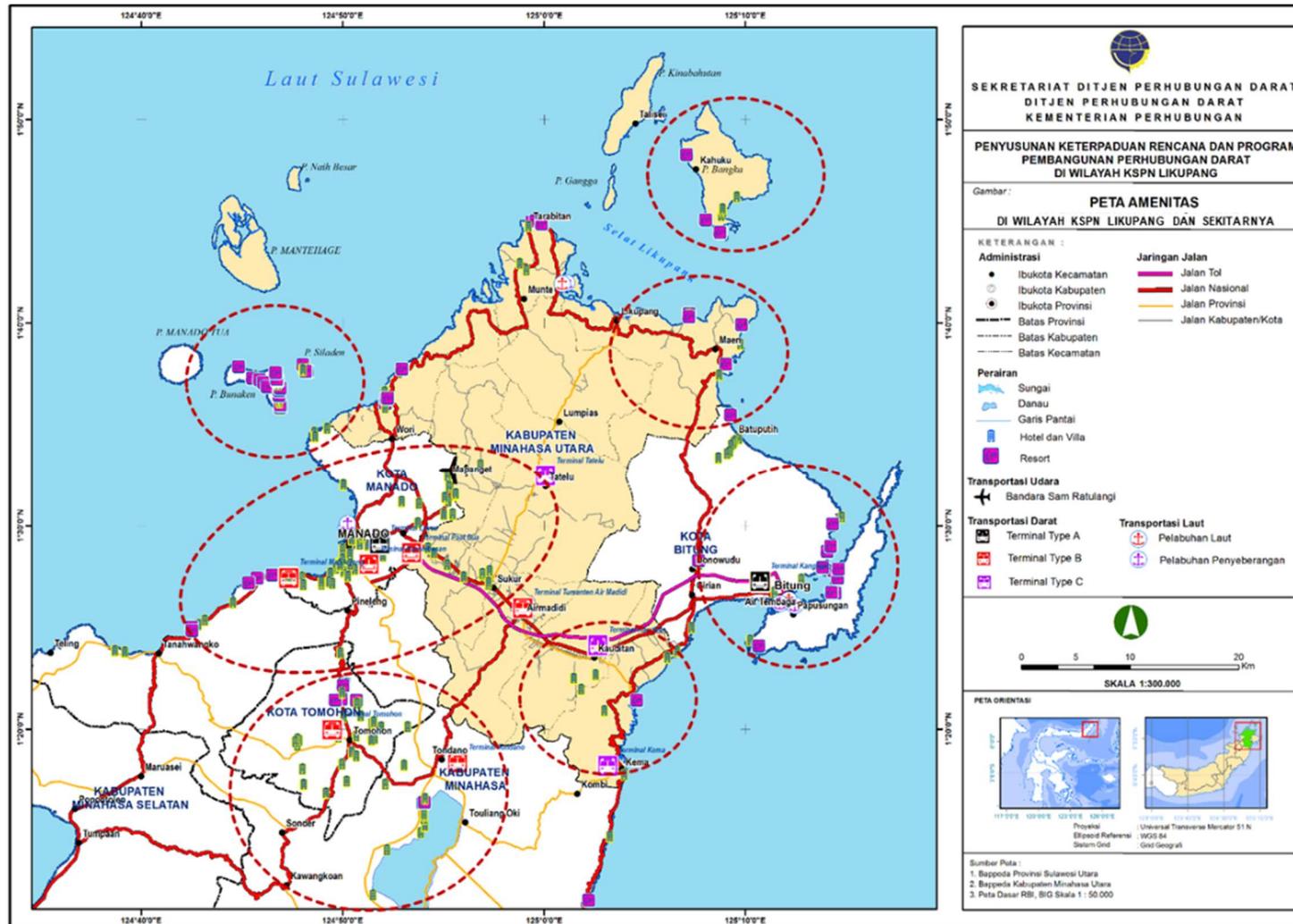
### 7.1.2. Amenitas di KSPN Likupang dan sekitarnya

Seperti telah disebutkan di atas bahwa amenitas adalah berbagai fasilitas pendukung yang dibutuhkan oleh wisatawan di destinasi wisata, diantaranya adalah hotel dan resort. Hotel dan resort biasanya tidak akan jauh dari lokasi atraksi yang ada di wilayah tersebut. Berdasarkan data statistik disebutkan bahwa terdapat sekitar 211 hotel berbintang dan tidak berbintang KSPN Likupang dan sekitarnya.

**Tabel 4**  
**Jumlah Akomodasi, Kamar dan Tempat Tidur di KSPN Likupang dan Sekitarnya**

<b>Kabupaten/Kota</b>	<b>Non Bintang</b>	<b>Berbintang</b>	<b>Jumlah</b>
Kota Manado	100	29	129
Kota Bitung	29	3	32
Kota Tomohon	24	-	24
Kabupaten Minahasa	9	4	13
Kabupaten Minahasa Utara	10	3	13
Jumlah			211

Lebih jelasnya sebaran amenitas di KSPN Likupang dan sekitarnya dapat dilihat pada gambar peta berikut ini.



Gambar 9 Peta Sebaran Amenitas di Wilayah KSPN Likupang dan Sekitarnya

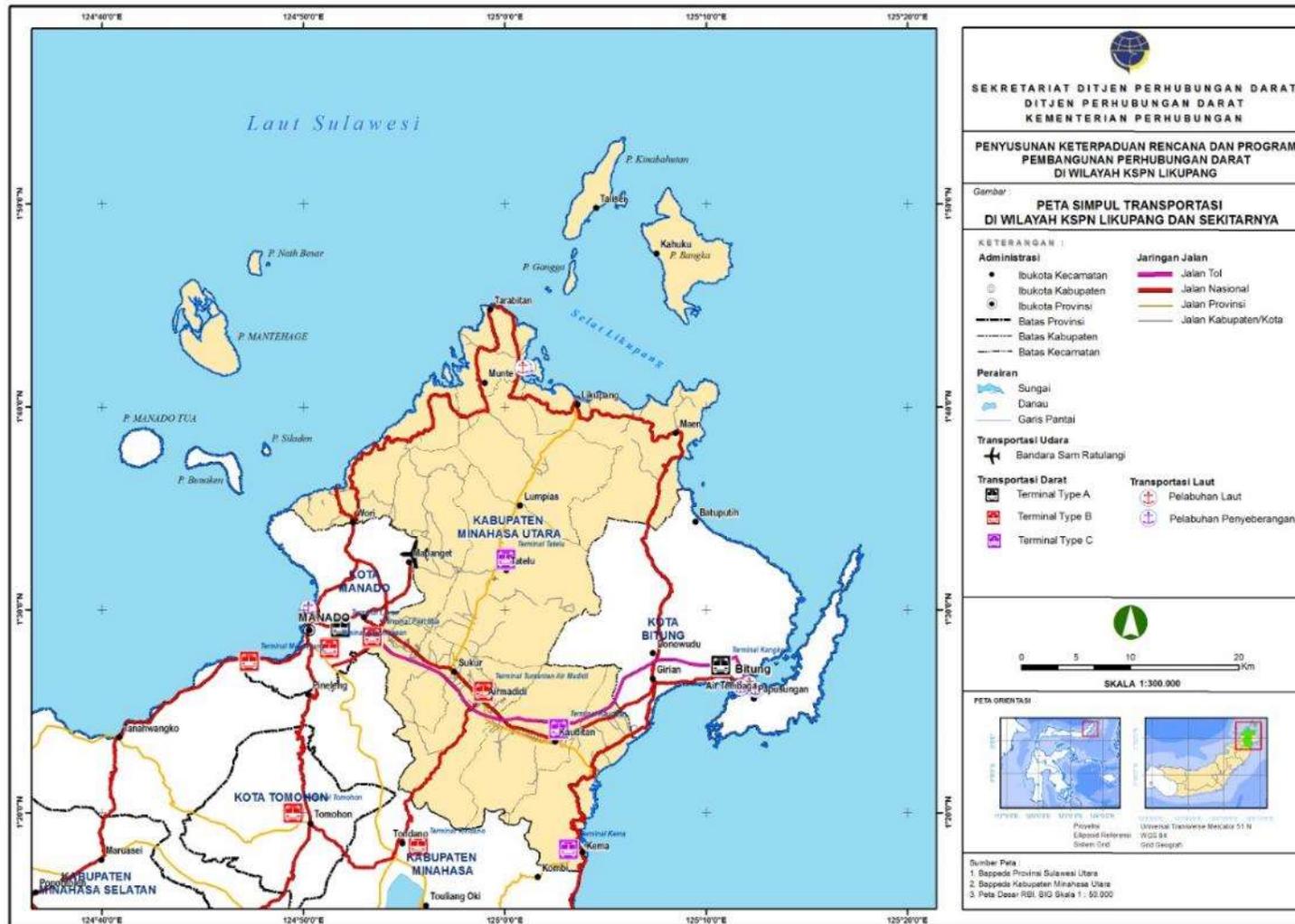
### 7.1.1. Aksesibilitas di KSPN Likupang dan sekitarnya

Aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan lokasi untuk dijangkau dari lokasi lainnya melalui sistem transportasi. Untuk saat ini keterhubungan antar pusat Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional dihubungkan oleh jaringan jalan nasional maupun jalan provinsi dengan rute, jarak dan waktu tempuh sebagaimana tersaji pada tabel berikut ini.

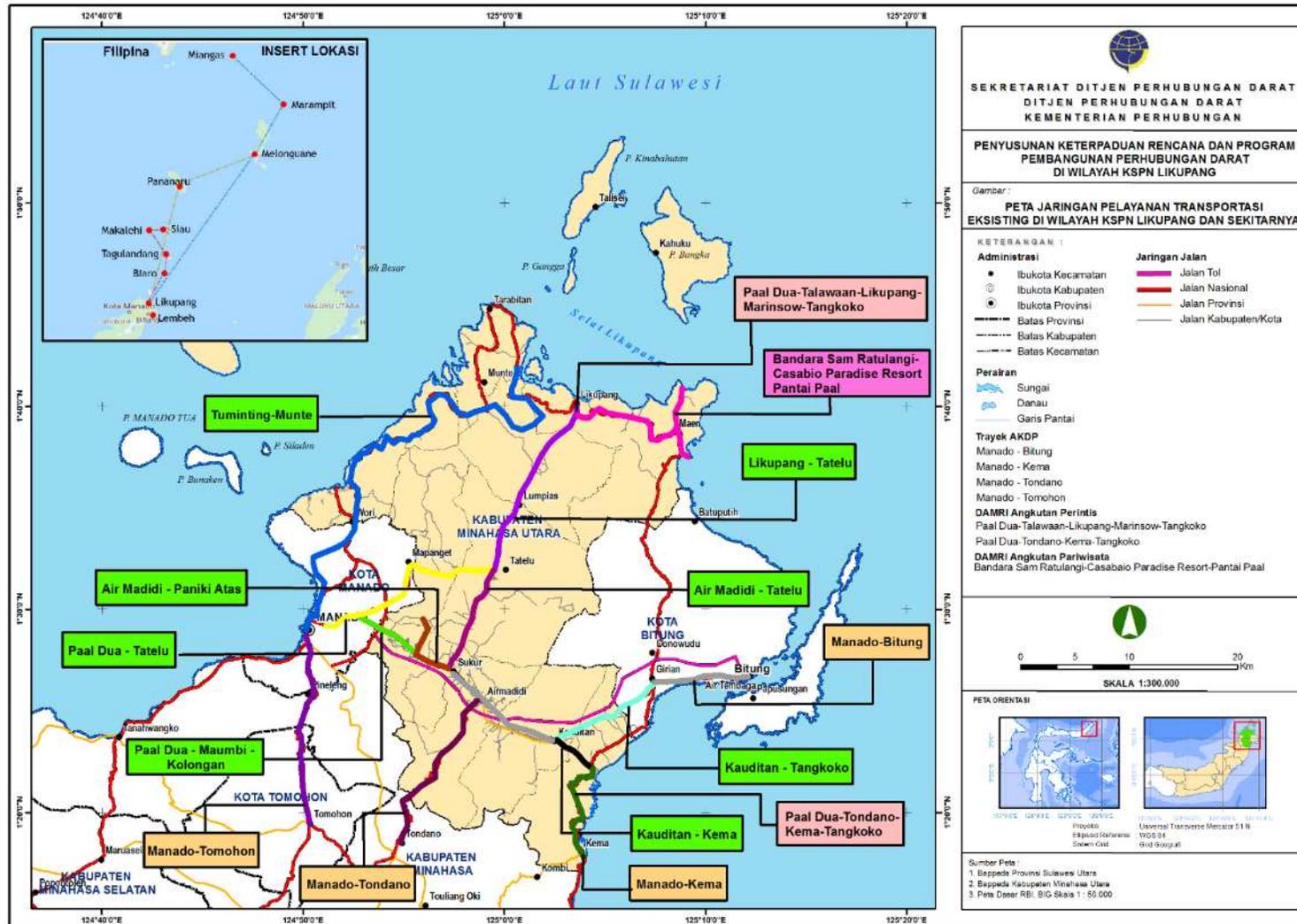
**Tabel 5 Rute, Jarak dan Waktu Tempuh Antara Manado dengan KPPN**

Asal	Tujuan	Rute	Jarak dan Waktu Tempuh	Sarana
Manado	Likupang	Manado-Sukur-Likupang	47,7 km; 1 jam 32 menit	- Kendaraan Pribadi - Angkutan Umum
		Manado-Tatelu-Likupang	43,8 km; 1 jam 32 menit	
	Bitung	Jalan Tol Manado-Bitung	42,4 km; 54 menit	- Kendaraan Pribadi - Angkutan Umum
		Manado-Tatelu-Bitung	44,4 km; 1 jam 31 menit	
	Tomohon	Manado-Tomohon	25 km; 1 jam 1 menit	- Kendaraan Pribadi - Angkutan Umum
	Tondano	Manado Toll Road-Tondano	42,5 km; 1 jam 13 menit	- Kendaraan Pribadi - Angkutan Umum
		Manado-Tondano	30,3 km; 1 jam 6 menit	
		Manado-Tomohon-Tondano	36 km; 1 jam 23 menit	

Untuk saat ini pelayanan transportasi darat di wilayah KSPN Likupang dan sekitarnya dilayani oleh angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, Angkutan Perkotaan, Damri Perintis dan Damri Pariwisata, sedangkan untuk penyeberangan difasilitasi oleh Kapal Motor Penumpang dengan layanan seperti disajikan pada gambar berikut ini.



Gambar 10 Peta Simpul Transportasi di Wilayah KSPN Likupang dan Sekitarnya



Gambar 11 Peta Layanan Transportasi di Wilayah KSPN Likupang dan Sekitarnya

## 7.2. Analisis Kebutuhan Pembangunan/ Pengembangan prasarana jalan

### 7.2.1. Infrastruktur Kondisi Jalan

Penilaian kondisi infrastruktur jalan dilakukan dengan membandingkan kondisi eksisting dengan Persyaratan Teknis Jalan berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan. Kekurangan utama kondisi jalan eksisting adalah lebar perkerasannya yang belum memenuhi standar. Untuk jenis perkerasan semua ruas jalan sudah memenuhi persyaratan. Untuk kondisi perkerasan sebagian besar juga sudah memenuhi persyaratan hanya beberapa ruas jalan di beberapa bagiannya kondisi perkerasan berada dalam kondisi rusak. Tabel perbandingan antara kondisi eksisting dengan persyaratan teknis jalan untuk Jalan Nasional yang menuju Likupang dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

**Tabel 7.1. Penilaian Kondisi Jalan**

No	No. Ruas	Nama Ruas	Fungsi	Panjang (Km)	LHR Smp/hari	Kategori Jalan	Lebar			Jenis Perkerasan			Kondisi Perkerasan		
							Eksisting	Persyaratan	Defisiensi	Eksisting	Persyaratan	Defisiensi	Eksisting	Persyaratan	Defisiensi
							(m)	(m)	(m)	jenis	jenis	Jenis	Rusak (km)		(km)
1.	50001	BTS. KOTA BITUNG - KAUDITAN	AP	6,55	16.596	sedang	6,00	7	1	Aspal beton	Aspal/ beton	Tidak ada	Tidak ada	Sedang	Tidak ada
2.	50002	KAUDITAN (BYPASS) – AIR MADIDI	AP	7,21	16.002	sedang	6,00	7	1	Aspal beton	Aspal/ beton	Tidak ada	Tidak ada	Sedang	Tidak ada
3.	50003	AIRMADIDI - KAIRAGI	AP	12,16	12.702	sedang	6,14	7	0,86	Aspal beton	Aspal/ beton	Tidak ada	Tidak ada	Sedang	Tidak ada
4.	50004	KAIRAGI – BTS. KOTA MANADO	AP	2,4	21.333	sedang	6,20	7	0,8	Aspal beton	Aspal/ beton	Tidak ada	Tidak ada	Sedang	Tidak ada
5.	50005	KAIRAGI – MAPANGET	AP	7,7	37.619	raya	15,20	14	Tidak ada	Aspal beton	Aspal/ beton	Tidak ada	Tidak ada	Sedang	Tidak ada
6	50006	BTS KOTA MANADO - TOMOHON	AP	19,2	19.668	sedang	6	7	1	Aspal beton	Aspal/ beton	Tidak ada	Tidak ada	Sedang	Tidak ada
7.	50015	GIRIAN (BITUNG) –	KPI	43,42	6.829	sedang	4,64	7	2,36	Aspal beton	Aspal/ beton	Tidak ada	3,29	Sedang	3,29

No	No. Ruas	Nama Ruas	Fungsi	Panjang	LHR	Kategori Jalan	Lebar			Jenis Perkerasan			Kondisi Perkerasan		
							Eksisting	Persyaratan	Defisiensi	Eksisting	Persyaratan	Defisiensi	Eksisting	Persyaratan	Defisiensi
							(m)	(m)	(m)	jenis	jenis	Jenis	Rusak (km)		(km)
		LIKUPANG													
8.	50016	LIKUPANG - WORIG	KP1	59,17	4.766	sedang	4,92	7	2,08	Aspal beton	Aspal/beton	Tidak ada	2,7	Sedang	2,7
9.	50017	WORIG - BTS. KOTA MANADO	KP1	14,4	8.151	sedang	5,56	7	2,44	Aspal beton	Aspal/beton	Tidak ada	0,05	Sedang	0,05
10	50027	AIRMADIDI BATAS KOTA TONDANO	KP1	19,03	6.266	sedang	6	7	1	Aspal beton	Aspal/beton	Tidak ada	Tidak ada	Sedang	Tidak ada
11	50028	BTS KOTA TONDANO - TOMOHON	KP1	8,95	19.337	sedang	6	7	1	Aspal beton	Aspal/beton	Tidak ada	Tidak ada		Tidak ada

Sumber: P2JN Sulawesi Utara

## 7.2.2. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas

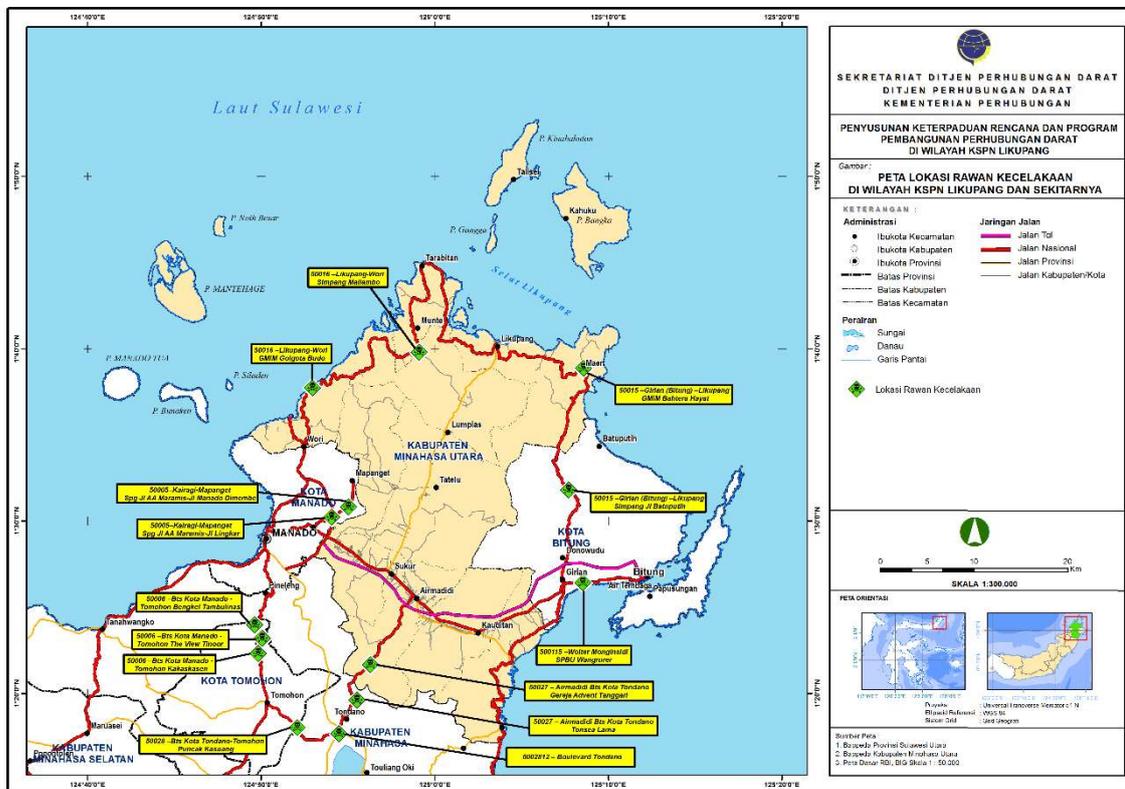
### a. Indikasi Lokasi Rawan Kecelakaan

Informasi lokasi rawan kecelakaan didapat dari data sekunder serta melihat geometri jalan dari peta. Lokasi rawan kecelakaan dapat dilihat pada Tabel dibawah ini

**Tabel 7.2. Lokasi Rawan Kecelakaan KSPN Likupang dan Sekitarnya**

No	Lokasi Rawan Kecelakaan		
	Nomor Jalan	Nama Jalan	Lokasi
1	50005	Kairagi-Mapanget	Spg Jl AA Maramis-Jl Lingkar
2	50005	Kairagi-Mapanget	Spg Jl AA Maramis-Jl Manado Dimembe
3	50006	Bts Kota Manado - Tomohon	Bengkel Tambulinas
4	50006	Bts Kota Manado - Tomohon	The View Tinoor
5	50006	Bts Kota Manado - Tomohon	Kakaskasen
6	50028	Bts Kota Tondano- Tomohon	Puncak Kasuang
7	50027	Gereja Advent Tanggari	Gereja Advent Tanggari
8	50027	Airmadidi Bts Kota Tondano	Tonsealama
9	5002812	Boulevard Tondano	Boulevard Tondano

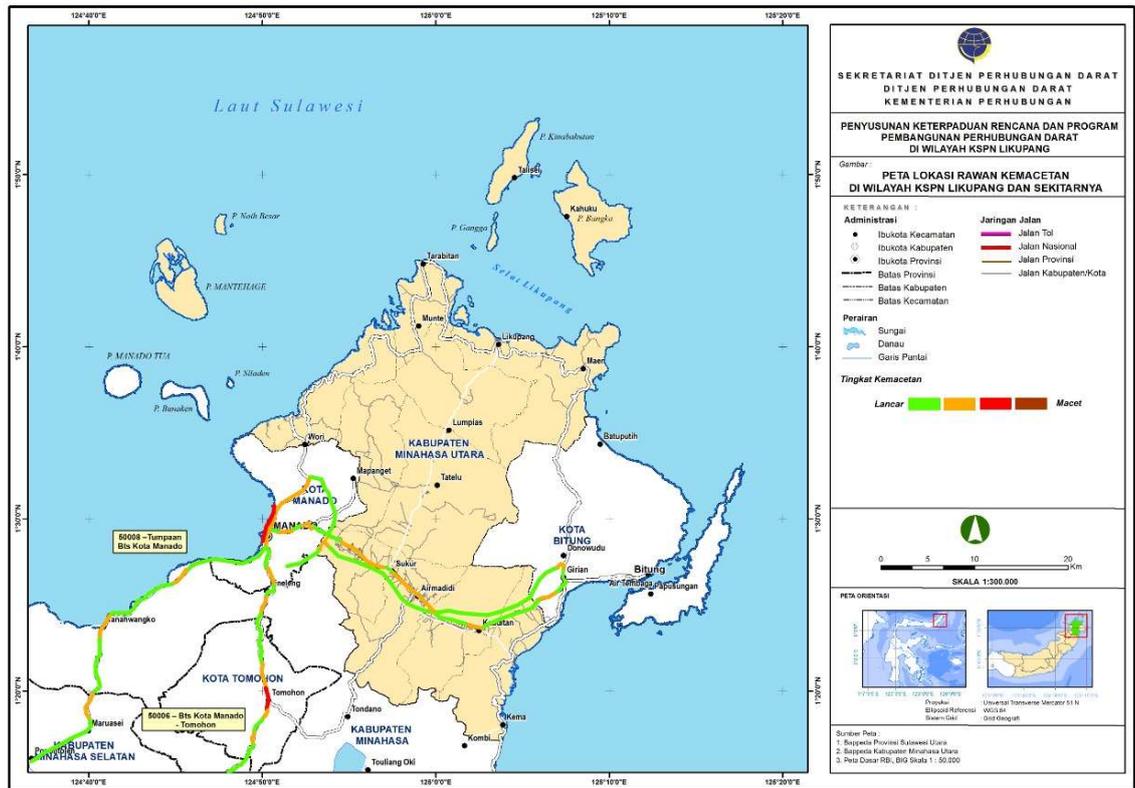
No	Lokasi Rawan Kecelakaan		
	Nomor Jalan	Nama Jalan	Lokasi
10	500115	Wolter Monginsidi (Bitung)	SPBU Wangrure
11	50015	Girian (Bitung) – Likupang	Simpang Jl Batuputih
12	50015	Girian (Bitung) – Likupang	GMIM Bahtera Hayat
13	50016	Likupang-Wori	Simpang Maliambo
14	50016	Likupang-Wori	GMIM Golgota Budo



Gambar 7. 1 Lokasi Rawan Kecelakaan Di Wilayah KSPN Likupang Dan Sekitarnya

**b. Indikasi Lokasi Rawan Macet**

Informasi lokasi rawan macet didapat dari peta google, lokasi rawan macet terdapat pada dua lokasi yaitu di Jalan Tumpaan – batas Kota Manado dan Jalan Manado-Batas Kota Tomohon.



Gambar 7.2 Lokasi Rawan Macet Di Wilayah KSPN Likupang Dan Sekitarnya

### 7.3. Analisis Kebutuhan Pembangunan/Pengembangan Simpul Transportasi

#### 7.3.1. Simpul Terminal Angkutan Jalan

Analisis kebutuhan simpul transportasi dilakukan terhadap dua hal yaitu

- a. Kebutuhan dari sisi jaringan

Terminal penumpang berfungsi sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang hingga sampai ke tujuan akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian angkutan penumpang. Analisa kebutuhan dari sisi jaringan dilakukan berdasarkan pengaturan tentang lokasi Terminal yang diatur dalam pasal 37 UU 22 tahun 2009 tentang LLAJ

**Tabel 7.3. Analisa Kebutuhan Terminal Penumpang Di Wilayah KSPN Likupang Dan Sekitarnya Dari Sisi Lokasi Terminal**

No	Pasal 37 UU 22 tahun 2009	Kondisi Eksisting	Potensi Pengembangan
1	memperhatikan rencana kebutuhan Terminal yang merupakan bagian dari Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.	Rencana Induk Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan belum ada. Jika memperhatikan Tatralok Kab Minahasa Utara maka masih diperlukan peningkatan.	Pembangunan terminal Tipe B Likupang di Kecamatan Likupang Timur dan terminal tipe C di Kec Likupang Barat,Likupang Selatan,Wori Talawan,Kalawat
2	tingkat aksesibilitas Pengguna Jasa angkutan	Untuk melayani ke Likupang dari luar Minahasa Utara telah ada Terminal di Manado,Bitung,Tondano dan Tomohon, Untuk internal Kabupaten Minahasa Utara kecamatan Likupang Timur Likupang Barat,Likupang Selatan,Wori Talawan,Kalawat belum ada terminal	Pembangunan terminal Tipe B Likupang di Kecamatan Likupang Timur dan terminal tipe C di Kec Likupang Barat,Likupang Selatan,Wori Talawan,Kalawat
3	kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota	RTRW Kab Minahasa Utara akan direvisi sesuai dengan penetapan Likupang sebagai KSPN	Revisi RTRW Kab Minahasa Utara perlu memasukkan Pembangunan terminal Tipe B Likupang di Kec Likupang Timur untuk memfasilitasi KSPN Likupang
4	kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan Jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas;	Untuk kecamatan Likupang Timur Likupang Barat,Likupang Selatan,Wori Talawan,Kalawat belum ada simpul transportasi/terminal	Pembangunan terminal Tipe B Likupang di Kecamatan Likupang Timur dan terminal tipe C di Kec Likupang Barat,Likupang Selatan,Wori Talawan,Kalawat
5	kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan;	Likupang saat ini berdasarkan RTRW Kab Minahasa Utara sebagai Pusat Kegiatan Lokal	Ketetapan menjadikan Likupang sebagai KSPN yaitu sebagai Pusat Kegiatan Nasional perlu

No	Pasal 37 UU 22 tahun 2009	Kondisi Eksisting	Potensi Pengembangan
			adanya pembangunan terminal baru.untuk di Likupang Timur perlu dibangun Terminal Tipe B
6	keseserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;	Potensi pariwisata belum terlalu berkembang	Ketetapan menjadikan Likupang sebagai KSPN akan membuat potensi pariwisata berkembang pesat.Diperlukan terminal yang memadai
7	permintaan angkutan	Belum terlalu banyak	Ketetapan menjadikan Likupang sebagai KSPN akan membuat permintaan angkutan berkembang pesat.Diperlukan terminal yang memadai
8	kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi	Secara teknis belum semua lokasi terlayani oleh terminal yang ada	Perlu pembangunan terminal baru
9	Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau	Terdapat beberapa Kecamatan yang belum ada terminal sehingga faktor keamanan penumpang ketika naik/turun atau hendak berganti moda angkutan kurang memadai	Pembangunan terminal baru perlu memperhatikan aspek Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
10	kelestarian lingkungan hidup	Sudah diperhatikan untuk lokasi terminal eksisting	Pembangunan terminal baru perlu memperhatikan aspek lingkungan hidup

b. Fasilitas Terminal

UU 22 tahun 2009 pasal 38 menyatakan Setiap penyelenggara Terminal wajib menyediakan fasilitas Terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas Terminal meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang.Fasilitas Utama adalah fasilitas yang harus selalu ada dari penyelenggaraan dan pengoperasian terminal sedangkan Fasilitas penunjang adalah

fasilitas pilihan yang menunjang penyelenggaraan dan pengoperasian terminal.

Fasilitas Utama Terminal adalah:

- a. Jalur keberangkatan
- b. Jalur Kedatangan
- c. Ruang tunggu penumpang, pengantar atau penjemput
- d. Tempat parkir kendaraan
- e. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup
- f. Perlengkapan jalan
- g. Fasilitas penggunaan teknologi
- h. Media informasi
- i. Penanganan pengemudi
- j. Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan Bus
- k. Fasilitas pengawasan keselamatan
- l. Jalur kedatangan penumpang
- m. Ruang tunggu keberangkatan
- n. Ruang Pembelian tiket
- o. Ruang pembelian tiket untuk bersama
- p. Outlet pembelian tiket secara online
- q. Pusat informasi
- r. Papan perambuan dalam Terminal
- s. Papan pengumuman
- t. Layanan bagasi
- u. Ruang penitipan barang
- v. Tempat berkumpul darurat
- w. Jalur evakuasi bencana dalam Terminal

Fasilitas penunjang Terminal meliputi:

- a. Fasilitas penyandang cacat dan Ibu hamil atau menyusui
- b. Fasilitas keamanan
- c. Fasilitas pelayanan keamanan
- d. Fasilitas istirahat awak kendaraan
- e. Fasilitas *ramp check*
- f. Fasilitas pengendapan kendaraan

- g. Fasilitas bengkel yang diperuntukkan bagi operasional Bus
- h. Fasilitas Kesehatan
- i. Fasilitas peribadatan
- j. Tempat transit penumpang
- k. Alat pemadam kebakaran
- l. Fasilitas umum

**Tabel 7.4. Analisa Kebutuhan Terminal Penumpang Di Wilayah KSPN Likupang Dan Sekitarnya Dari Sisi Fasilitas Terminal**

No	Fasilitas Terminal	Kondisi Eksisting	Potensi Pengembangan
1	Fasilitas Utama.	Untuk terminal Tipe A yaitu Terminal Liwas dan Terminal Tangkoko Bitung sudah memadai, hanya untuk Terminal Liwas masih ada kendala jalan akses ke Terminal. Untuk Terminal tipe B dan tipe C yang ada diwilayah KSPN Likupang dan sekitarnya, fasilitas utama yang ada masih belum mencukupi	Peningkatan fasilitas Terminal
2	Fasilitas Penunjang	Fasilitas penunjang masih belum memadai	Peningkatan fasilitas Terminal.

### 7.3.2. Pelabuhan Sungai Danau Dan Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan adalah pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan penyeberangan. Penetapan lokasi pelabuhan penyeberangan harus mempertimbangkan:

- a. tatanan kepelabuhanan nasional;
- b. rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan rencana tata ruang wilayah propinsi serta rencana umum jaringan transportasi jalan;
- c. kelayakan teknis dengan memperhatikan kondisi geografi, *hidroceanografi* dan topografi;

- d. kelayakan ekonomis dengan memperhatikan produk domestik regional bruto, aktivitas/perdagangan dan industri yang ada serta prediksi dimasa mendatang, perkembangan aktivitas volume barang dan penumpang, kontribusi pada peningkatan taraf hidup penduduk dan perhitungan ekonomis/finansial;
- e. pertumbuhan ekonomi dan perkembangan sosial yang berdampak pada peningkatan aktivitas penumpang, barang dan hewan dari dan ke luar pelabuhan penyeberangan;
- f. kelayakan lingkungan dengan memperhatikan daya dukung lokasi, daerah perlindungan dan suaka flora dan fauna;
- g. keterpaduan intra dan antar moda transportasi;
- h. adanya aksesibilitas terhadap hinterland untuk kelancaran distribusi dan industri;
- i. keamanan dan keselamatan pelayaran;
- j. pertahanan dan keamanan negara.

Untuk keperluan pelayanan jasa kepelabuhanan, keselamatan pelayaran dan fasilitas penunjang pelabuhan penyeberangan, penyelenggara pelabuhan penyeberangan menyusun rencana induk pelabuhan, terdiri dari :

- a. jangka panjang yaitu di atas 15 (lima belas) tahun sampai dengan 25 (dua puluh lima) tahun;
- b. jangka menengah yaitu di atas 10 (sepuluh) tahun sampai dengan 15 (lima belas) tahun;
- c. jangka pendek yaitu 5 (lima) tahun sampai dengan 10 (sepuluh) tahun

Rencana induk pelabuhan penyeberangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), meliputi :

- a. rencana peruntukan lahan daratan; dan
- b. rencana peruntukan perairan.

Rencana peruntukan **lahan daratan** disusun untuk penyediaan kegiatan :

- a. **Fasilitas pokok**, antara lain :
  - 1) terminal penumpang;
  - 2) penimbangan kendaraan bermuatan;
  - 3) jalan penumpang keluar/masuk kapal (gang way);
  - 4) perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa;
  - 5) fasilitas penyimpanan bahan bakar (bunker);
  - 6) instalasi air, listrik dan telekomunikasi;
  - 7) akses jalan dan/atau jalur kereta api;

- 8) fasilitas pemadam kebakaran;
- 9) tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal.

b. **Fasilitas penunjang**, antara lain:

- 1) kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan;
- 2) tempat penampungan limbah;
- 3) fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan penyeberangan;
- 4) areal pengembangan pelabuhan;
- 5) fasilitas umum lainnya (peribadatan, taman, jalur hijau dan kesehatan).

Rencana peruntukan **perairan** disusun untuk penyediaan kegiatan :

a. **Fasilitas pokok**, antara lain :

- 1) alur pelayaran;
- 2) fasilitas sandar kapal;
- 3) perairan tempat labuh;
- 4) kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal.

b. **Fasilitas penunjang**, antara lain :

- 1) perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang;
- 2) perairan untuk fasilitas pembangunandan pemeliharaan kapal;
- 3) perairan tempat uji coba kapal (percobaan berlayar);
- 4) perairan untuk keperluan darurat;
- 5) perairan untuk kapal pemerintah

Fasilitas yang ada di Pelabuhan penyeberangan di wilayah KSPN Likupang dan sekitarnya masih banyak kekurangan. Untuk itu perlu dilakukan pembangunan dan peningkatan fasilitas Pelabuhan penyeberangan.

## 7.4. Analisis Kebutuhan Pembangunan Pengembangan Fasilitas Pendukung Dan Integrasi Moda

### 7.4.1. Kebutuhan Pengembangan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda

Keterpaduan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi merupakan interkoneksi pada simpul transportasi (titik temu untuk memfasilitasi kegiatan alihmoda) yang disebut Fasilitas Integrasi Moda. Fasilitas ini melayani transportasi antar/intermoda yang tidak pernah putus (*single seamless service*), baik dari aspek pengguna, operator maupun regulator jasa transportasi.

Fasilitas integrasi moda dapat disebut pula fasilitas alihmoda adalah fasilitas yang berfungsi untuk mengintegrasikan moda transportasi atau fasilitas untuk memfasilitasi terjadinya alihmoda. Apabila kegiatan perpindahan/alih moda dapat dibuat menjadi lebih mudah, lebih cepat dan lebih nyaman, maka akan muncul peluang untuk melakukan perjalanan yang lebih baik, mencakup daerah yang lebih luas, serta frekwensi perjalanan yang lebih banyak untuk para penumpang yang saat ini sudah memakai fasilitas kegiatan perpindahan/alih moda, maupun untuk penumpang di masa depan.

Kebutuhan Fasilitas Integrasi Moda di simpul-simpul transportasi meliputi:

a. Fasilitas Jalan Penghubung/Selasar

Fasilitas jalan penghubung adalah fasilitas jalur pejalan kaki yang menghubungkan area terminal penumpang dengan halte/tempat pemberhentian sarana antarmoda jika ruang tunggu alihmoda/halte moda lanjutan berada terpisah dari bangunan terminal penumpang.



**Gambar 12 Contoh Selasar / Jalur Penghubung**

b. Fasilitas Ruang Tunggu Alih Moda

Fasilitas ruang tunggu adalah fasilitas antarmoda yang disediakan untuk calon pengguna jasa antarmoda dalam menunggu moda angkutan lanjutan. Ruang tunggu juga dapat dalam bentuk halte.



**Gambar 13 Contoh Ruang Tunggu Alih Moda**

c. Fasilitas Informasi Alih Moda

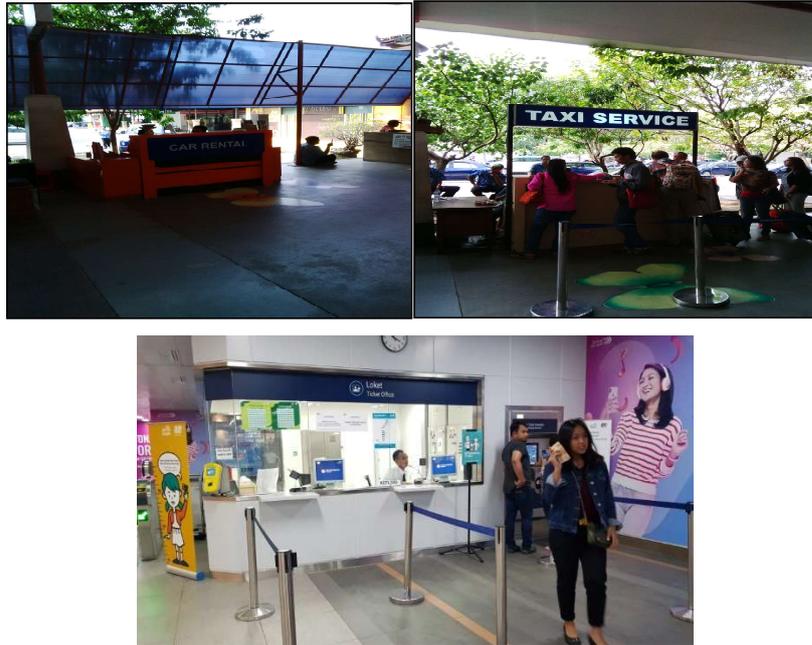
Fasilitas informasi angkutan lanjutan adalah fasilitas yang bersifat memberikan informasi kepada calon pengguna angkutan lanjutan seperti rambu pemberitahuan, peta trayek angkutan lanjutan, informasi biaya angkutan lanjutan, jadwal keberangkatan/ kedatangan angkutan lanjutan dan informasi lainnya terkait dengan angkutan lanjutan.



**Gambar 14 Contoh Fasilitas Informasi**

d. Fasilitas *Ticketing*

Fasilitas reservasi dan ticketing adalah fasilitas yang disediakan untuk pengguna jasa agar dapat melakukan kegiatan reservasi dan ticketing untuk moda lanjutan yang dipilih untuk mencapai lokasi tujuan.



**Gambar 15 Loket Pemesanan Tiket Angkutan Lanjutan**

e. Area Parkir Moda Lanjutan

Fasilitas area parkir adalah fasilitas yang disediakan untuk parkir moda lanjutan atau parkir kendaraan pengguna jasa yang akan menggunakan moda lanjutan.



**Gambar 16 Area Parkir Angkutan Lanjutan / Kendaraan Pribadi**

Pengembangan fasilitas pendukung dan integrasi moda perlu dikembangkan di wilayah KSPN Likupang guna menunjang kegiatan pariwisata. Kebutuhan fasilitas pendukung dan integrasi moda yang harus dikembangkan adalah:

- a. Fasilitas integrasi moda di Terminal Liwas, Terminal Malalayang, Terminal Bitung, Terminal Tomohon dan Terminal Tondano
- b. Fasilitas integrasi moda Pelabuhan Penyeberangan Bitung, Pelabuhan Penyeberangan Manado dan Pelabuhan Penyeberangan Likupang.

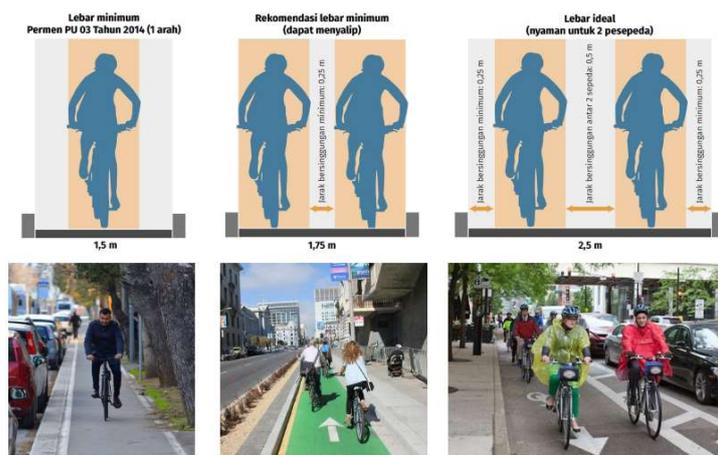
- c. Fasilitas integrasi moda Pelabuhan Laut Bitung, Pelabuhan Laut Manado dan Pelabuhan Laut Likupang.
- d. Halte di lokasi-lokasi wisata

#### 7.4.2. Kebutuhan Pengembangan Fasilitas Jalur Sepeda

Keberadaan jalur sepeda diperkuat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada pasal 25g, setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat. Pasal 45b, fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi lajur sepeda. Pasal 62, Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda. Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.

Terdapat tiga macam jalur sepeda yang dapat dibangun, yaitu:

1. *Bike path*, yaitu memberikan jalur sepeda dan pejalan kaki dalam satu jalur sama tinggi dengan meminimalkan persilangan keduanya.
2. *Bike lane*, yaitu menyediakan jalur khusus bagi sepeda di jalan umum, sebaiknya dilengkapi pembatas fisik.
3. *Bike route*, menyediakan penggunaan sepeda bersama dengan lalu lintas pejalan kaki atau kendaraan bermotor, biasanya di ruas jalan dengan volume lalu lintas lebih rendah.



**Gambar 17 Jalur Sepeda di Jalan**

Kriteria yang perlu diperhatikan dalam pembangunan jalur sepeda mengikuti ketentuan dalam Peraturan Menteri PU No 3 Tahun 2014 maupun konsep yang dikembangkan oleh

ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*) serta Peraturan Menteri Perhubungan No 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan.

#### **7.5. Analisis Kebutuhan Pembangunan/Pengembangan Layanan Transportasi**

Layanan transportasi yang menghubungkan Minahasa Utara dengan wilayah di luar Likupang terdiri dari angkutan umum dan angkutan pariwisata. Pada wilayah Minahasa Utara jaringan pelayanan angkutan umum belum merata. Keterbatasan wilayah pelayanan ini menjadi munculnya angkutan umum tidak resmi dan ojek dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat.

Potensi pergerakan angkutan umum yang dapat ditingkatkan di area pesisir yaitu dengan pengembangan pelabuhan Likupang. Pelabuhan ini direncanakan akan ditingkatkan untuk skala nasional terutama untuk penumpang. Pertimbangan ini karena pelabuhan Bitung yang akan lebih fokus sebagai pelabuhan barang. Selain itu potensi wisata alam pada bagian pesisir wilayah Likupang timur jika dapat dieksplorasi lebih baik akan menjadi pilihan alternative selain kota Manado.

Tahap pertama dalam pengembangan angkutan umum adalah pengembangan konsep peningkatan dan pemerataan jalur-jalur angkutan umum ke seluruh wilayah di Kabupaten Minahasa Utara. Perkembangan *demand* dan pengembangan ekonomi wilayah menjadi alasan dalam mengembangkan angkutan umum. Sistem hirarki angkutan umum merupakan pedoman dalam melayani pergerakan angkutan umum. Pergerakan utama (*trunk*) di dalam Kabupaten Minahasa Utara harus disertai pula oleh trayek-trayek *feeder* diantara wilayah-wilayah *hinterlandnya*. Pelayanan jaringan *trunk* dilayani oleh jenis kendaraan atau angkutan umum jenis sedang atau besar tergantung dari besar demand. Jaringan *feeder* dilayani pula oleh jaringan angkutan umum jenis sedang dan kecil sesuai dengan kebutuhan demand. Sekali lagi subsidi transportasi diperlukan dalam mengembangkan wilayah pesisir utara disertai konsep bisnis dan kebijakan yang dapat meningkatkan perekonomian di wilayah pesisir utara dengan jenis kegiatan ekonomi yang spesifik dan diperlukan oleh wilayah lain.

Pengembangan angkutan umum juga dapat digunakan pula untuk mengembangkan **wilayah-wilayah pariwisata** yang tersebar baik di Utara maupun Timur. Konsep hirarki atau integrasi dengan angkutan umum lainnya seperti akses langsung ke bandara Samratulangi

sangat mungkin untuk dilakukan selain juga keterhubungan dengan terminal-terminal tipe B di wilayah Kabupaten Minahasa Utara. Penambahan jumlah armada terhadap trayek angkutan yang sudah ada juga perlu dilakukan untuk mempersingkat headway yang menjadi keluhan masyarakat berdasar survey wawancara yang dilakukan konsultan sehingga masyarakat enggan menggunakan angkutan umum. Untuk itu pada tahap awal diperlukan subsidi untuk menutupi biaya operasional operator transportasi agar suatu wilayah pariwisata dapat lebih mudah untuk diakses dan murah biaya transportasinya. Besarnya potensi di Sulawesi Utara merupakan salah satu aset dalam mengembangkan pariwisata di Kabupaten Minahasa Utara. Sistem transportasi yang murah, saling terhirarki, saling berkoordinasi dan sebagainya merupakan salah satu cara untuk mengembangkannya. Komitmen stakeholder-stakeholder pemerintah dan hubungan dengan pihak lain seperti pengusaha angkutan, dealer dan masyarakat sangat diperlukan dalam mengembangkan pariwisata di Kabupaten Minahasa Utara.

#### **7.6. Analisis Pengembangan Sistem Informasi**

Penyelenggaraan transportasi darat, sangat perlu kecepatan informasi agar setiap permasalahan dapat diatasi secara cepat dan semaksimal mungkin. Kondisi tersebut perlu dan harus didukung dengan sistem teknologi informasi untuk transportasi darat yang handal, yang mampu saling mendukung dan terpadu dengan sistem – sistem lainnya.

Guna mewujudkan hal tersebut, pada saat ini hal tersebut sangat dimungkinkan dengan semakin pesatnya perkembangan teknologi informasi yang didukung pula oleh perkembangan kemampuan sumber daya manusia di Indonesia dalam penguasaan teknologi informasi.

Sistem informasi merupakan data yang diolah menjadi bentuk yang berguna bagi para penggunanya. Data yang diolah saja pun tidak cukup apabila dikatakan sebagai suatu informasi. Untuk dapat berguna, maka harus tersedia tiga pilar seperti berikut:

1. **Relevance** : Tepat kepada orangnya.
2. **Timeliness** : Tepat waktu
3. **Accurate** : Akurat atau tepat nilainya

Berikut ciri-ciri dari sistem informasi:

- **Baru**, Informasi yang didapat adalah baru, dan segar bagi para penerima informasi

- **Tambahan**, Informasi dapat diperbaharui atau memberi tambahan terhadap informasi yang sebelumnya telah hadir
- **Kolektif**, Informasi yang dapat menjadi suatu koreksi dari informasi yang salah sebelumnya
- **Penegas**, Informasi yang dapat mempertegas informasi yang sebelumnya telah ada

Beberapa contoh pemanfaatan sistem informasi dalam transportasi yaitu:

- Pemanfaatan *ATCS (Area Traffic Control System)* sebagai upaya meminimalisasi kemacetan
- Pemasangan berbagai sensor dan system monitoring mulai dari pengukur kecepatan, penghitung traffic, alat ukur digital di jembatan timbang dan sebagainya yang berguna untuk menekan pelanggaran lalu lintas.
- Melalui data center dan command center membantu Instansi Perhubungan untuk melakukan proses operasional, pengendalian dan monitoring.
- Penggunaan website, call centre, sms centre, aplikasi transportasi merupakan media informasi yang efektif dan efisien untuk melayani masyarakat.

Upaya pengembangan sistem informasi terkait pelayanan masyarakat di KSPN Likupang dapat dilakukan dengan berbagai cara yaitu:

### **1. Pemanfaatan Sosial Media**

Social media dapat dimanfaatkan untuk menyebarkan informasi terkait KSPN Likupang dengan menyebarkan informasi berupa

- a. Informasi Angkutan dari dan ke KSPN Likupang serta ke lokasi pariwisata disekitar KSPN Likupang berupa rute angkutan, jenis kendaraan angkutan, tarif angkutan.
- b. Informasi seputar tempat tempat menarik atau lokasi pariwisata dari dan ke sekitar KSPN Likupang.
- c. Informasi seputar promo-promo menarik dari Hotel, restoran dan tempat rekreasi, sekitar KSPN Likupang .
- d. Informasi Lalu Lintas dari dan ke KSPN seperti daerah rawan macet
- e. Informasi lokasi rawan kecelakaan di wilayah sekitar KSPN Likupang.

## **2. Kerjasama antara Perusahaan Aplikasi Travel, Perusahaan Operator Transportasi dengan Pengelola kawasan Wisata dan Hotel sekitar KSPN Likupang**

Kerjasama dengan perusahaan Aplikasi travel tersebut dalam bentuk sajian informasi:

- a. Transportasi dari dan ke menuju KSPN Likupang
- b. Pemesanan tiket transportasi secara online
- c. Hotel di sekitar kawasan KSPN Likupang,
- d. Pertukaran Informasi untuk kecepatan pembaruan data.

## **3. Operator Transportasi Membuat Web**

Mendorong operator transportasi untuk membuat web perusahaannya sendiri yang berisi

- a. Rute trayek
- b. Jenis kendaraan
- c. Tarif
- d. Pemesanan tiket online

## **4. Kerjasama Operator Transportasi dengan perusahaan Aplikasi Pemandu Perjalanan**

Kerjasama yang dilakukan dapat dalam bentuk

- a. Informasi Rute beserta alternatifnya dari dan Ke KSPN Likupang,
- b. Hotel di sepanjang rute menuju kawasan KSPN Likupang.
- c. Tempat kuliner di sepanjang rute menuju kawasan KSPN Likupang.
- d. Memberikan Akses pengumpulan data kepada Pihak-pihak aplikasi ke kawasan dari dan ke KSPN Likupang untuk memperbarui informasi untuk kecepatan pembaruan data.
- e. Pemasangan Alat GPS Tracker untuk mengetahui posisi-posisi kendaraan secara realtime

## **BAB VIII**

### **ANALISIS MEKANISME PENGANGGARAN PROGRAM PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN DARAT**

Mekanisme penganggaran program pembangunan perhubungan darat mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Km 186 Tahun 2020 Tentang Petunjuk Teknis Penyusunan Rencana Kerja Dan Anggaran.

#### **8.1. Petunjuk Teknis Penyusunan Rencana Kerja Dan Anggaran**

##### **8.1.1. Pendekatan Penyusunan Anggaran**

Pendekatan yang digunakan dalam penganggaran terdiri dari pendekatan penganggaran terpadu, Penganggaran, Berbasis Kinerja (PBK), dan Kerangka Pengeluaran Jangka Menengah (KPJM).

##### **8.1.2. Klasifikasi Anggaran**

Klasifikasi anggaran yang digunakan dalam penganggaran meliputi klasifikasi: organisasi, fungsi, dan jenis belanja (ekonomi). Proses penganggaran merupakan uraian mengenai proses dan mekanisme penganggaran yang dimulai dari Pagu Kebutuhan, Pagu Indikatif, Pagu Anggaran sampai dengan penetapan Pagu Alokasi Anggaran Kementerian yang bersifat final. Sistem penganggaran ini harus dipahami secara baik dan benar oleh pemangku kepentingan (*stakeholder*) agar dapat dihasilkan APBN yang kredibel dan dapat dipertanggungjawabkan.

#### **8.2. Proses Penyusunan Rencana Kerja Dan Anggaran**

##### **8.2.1. Acuan Penyusunan**

Dalam penyusunan Rencana Kerja Dan Anggaran mengacu pada:

1. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN)
2. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN)
3. Rencana Strategis (Renstra) Kementerian
4. Rencana Kerja (Renja) Kementerian
5. Rencana Induk

6. Sistem Transportasi Nasional yang dijabarkan dalam Tatranas, Tatrabil dan Tatalok
7. Kebijakan Nasional yang ditetapkan oleh Presiden yang tertuang dalam Rencana Kerja Pemerintah (RKP)
8. Proses penyusunan Rencana Kerja Dan Anggaran yang dilakukan melalui pendekatan *bottom up planning* dan *top down planning*
9. Aspirasi DPR RI yang diusulkan pada saat rapat kerja dan/atau Rapat Dengar Pendapat yang telah memenuhi kriteria perencanaan
10. Usulan program kegiatan dari Pemerintah Daerah yang telah dibahas dalam forum Musyawarah Perencanaan Pembangunan Nasional (Musrenbangnas)

#### 8.2.2. Prioritas Pengalokasian Anggaran

1. Pemenuhan kebutuhan anggaran untuk biaya operasional yang sipatnya mendasar seperti gaji, honorarium dan tunjangan operasional dan pemeliharaan perkantoran
2. Mendukung pencapaian Sasaran Prioritas Pembangunan Nasional
3. Dukungan transportasi dalam rangka mewujudkan konektivitas pada wilayah prioritas (**Kawasan Strategis Pariwisata Nasional**, Kawasan ekonomi Khusus, Kawasan Industri, Daerah Rawan Bencana serta Daerah Tertinggal, Terdalam dan Perbatasan Negara)
4. Penyelesaian proyek Konstruksi Dalam Pengerjaan (KDP) dan pembayaran tunggakan
5. Pemenuhan Kebutuhan Anggaran kegiatan kontrak tahun jamak
6. Penyediaan dana pendamping
7. Pembangunan fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi
8. Pelayanan keperintisan termasuk tol laut dan jembatan udara
9. Program kerakyatan yang dapat langsung bermanfaat bagi masyarakat
10. Pengembangan kapasitas sumberdaya manusia termasuk pelaksanaan program vokasi.

#### 8.2.3. Tahapan Penyusunan RKA

Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran di Kementerian dilakukan untuk mencapai efisiensi anggaran bagi kegiatan penyelenggaraan pemerintahan dan prioritas pembangunan. Penyusunan Anggaran dalam dokumen Rencana Kerja Dan Anggaran

merupakan bagian dari penyusunan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Secara garis besar proses pentahapan penyusunan anggaran terbagi atas:

- a) Pagu kebutuhan
- b) Pagu Indikatif
- c) Pagu anggaran
- d) Pagu alokasi Anggaran
- e) Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran

#### **8.2.4. Evaluasi Kemanfaatan**

1. Evaluasi kemanfaatan merupakan revidi terhadap rencana pemanfaatan yang sudah tertuang dalam dokumen perencanaan Kajian Pra *Feasibility Study (Pra FS)*, *Feasibility Study (FS)*, *Detail Engineering Design (DED)* termasuk kajian awal proyek yang akan dikerjakan dengan skema KPBU untuk menilai *outcome* yang dihasilkan dari suatu proyek. Evaluasi manfaat diharapkan dapat memberikan rekomendasi terhadap prioritas proyek berdasarkan tingkat pemanfaatannya, staging pelaksanaan proyek, serta potensi dampak *outcome* terhadap proses pembangunan.
2. Rincian program kegiatan/hasil pagu indikatif disampaikan Sekretaris Jenderal cq Biro Perencanaan kepada Badan Litbang untuk dilakukan evaluasi kemanfaatan terhadap kriteria kegiatan pada masing-masing unit kerja Eselon I
3. Badan Litbang juga melakukan evaluasi usulan kajian atau studi di Kementerian Perhubungan untuk menghindari duplikasi kegiatan dengan mempertimbangkan Rencana Prioritas Riset Nasional
4. Usulan pagu hasil indikatif yang berkaitan dengan teknologi informasi disampaikan kepada Puslitkomhub untuk mendapatkan evaluasi dan rekomendasi program
5. Hasil evaluasi kemanfaatan hasil evaluasi usulan kajian atau studi serta evaluasi teknologi informasi disampaikan kepada Sekretaris Jenderal cq Biro Perencanaan selambat-lambatnya 1 (satu) bulan setelah pagu anggaran diterbitkan.

#### **8.2.5. Penelitian Dan Revidi**

Dalam rangka meningkatkan kualitas perencanaan penganggaran Rencana Kerja Dan Anggaran serta dokumen pendukungnya yang telah disusun menggunakan format dan sistem aplikasi yang dibangun oleh Kementerian Keuangan dan telah ditandatangani oleh

pejabat terkait disampaikan oleh Pejabat Eselon I sebagai penanggung jawab program kepada:

1. Sekretaris Jenderal ccq Biro Perencanaan untuk diteliti dan
2. Inspektorat Jenderal untuk direviu

#### **8.2.6. Penandaan Anggaran (*Tagging*)**

Unit kerja Eselon I melakukan proses penandaan (*tagging*) pada aplikasi perencanaan pada tahap penyusunan pagu anggaran dan pagu alokasi anggaran untuk kegiatan antara lain:

1. Proyek Prioritas Nasional (PPN)
2. Proyek Strategis Nasional (PSN)
3. Dukungan terhadap Kawasan ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Industri (KI), dan **Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN)**
4. Dukungan terhadap daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan
5. Responsif gender
6. Mitigasi Iklim dan adaptasi iklim
7. Teknologi Informasi dan Komunikasi
8. Padat Karya
9. Daerah Rawan Bencana
10. Papua dan Papua Barat
11. Dukungan terhadap Ibukota Negara.

### **8.3. Analisis Pentahapan Prioritas Program**

Pentahapan prioritas program pembangunan perhubungan darat dikembangkan atas dasar kebutuhan penyelenggaraan dukungan terhadap pengembangan Likupang sebagai Kawasan

Strategis Pariwisata Nasional yang masuk dalam 5 Destinasi Super Prioritas yang masuk dalam daftar Proyek Strategis Nasional 2020-2024, sehingga terdapat program yang diharapkan selesai di tahun 2024.

Pembangunan perhubungan darat di wilayah KSPN Likupang dibagi menjadi 3 (tiga) tahapan, yaitu jangka pendek (2020-2024), jangka menengah (2025-2029) dan jangka menengah (2030-2045).

Pembangunan perhubungan darat tersebut diprioritaskan dalam:

- a. Pembangunan/pengembangan jaringan transportasi darat;
- b. Pembangunan/pengembangan simpul transportasi darat;
- c. Pembangunan/pengembangan layanan transportasi darat.

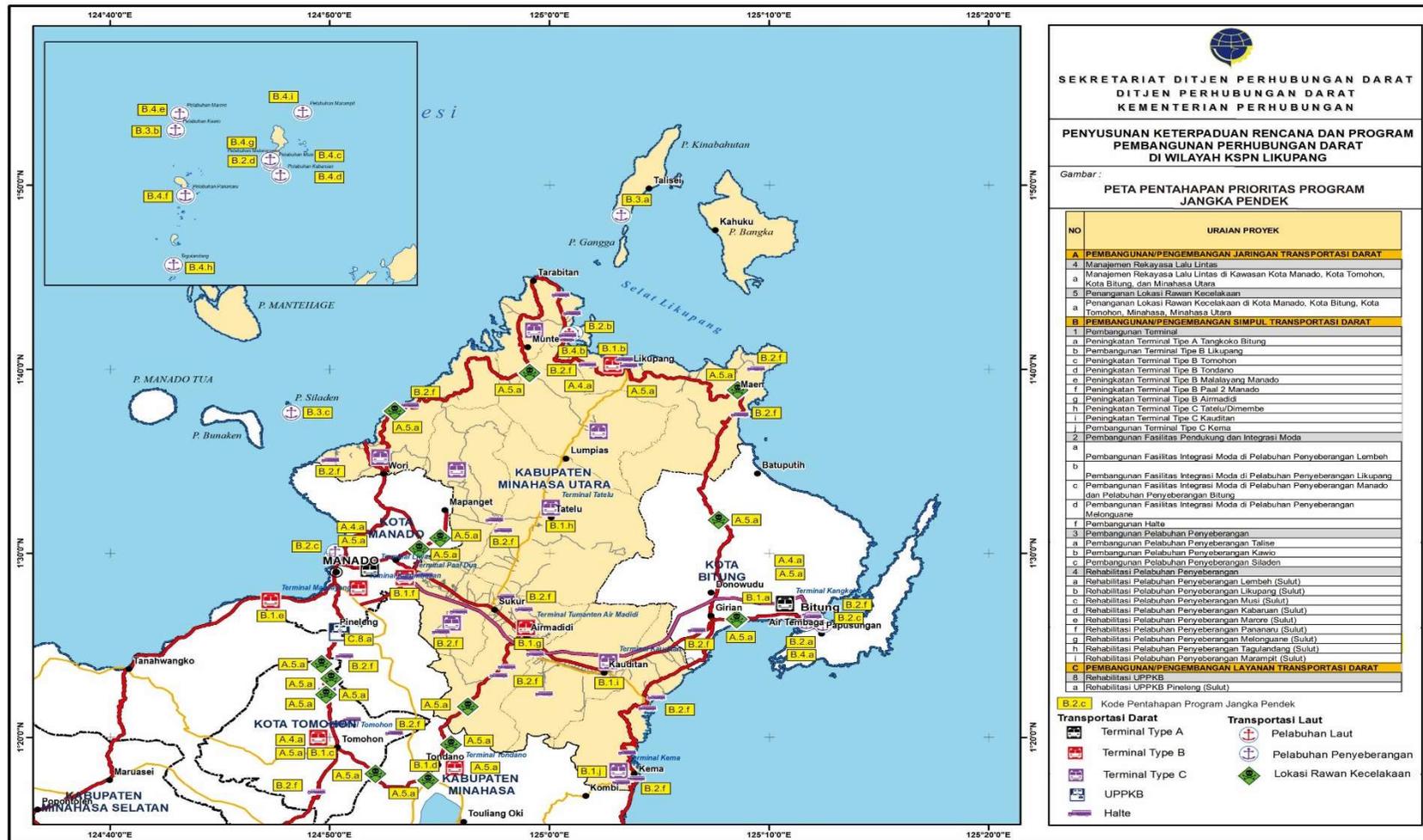
Secara rinci program pembangunan perhubungan darat di wilayah KSPN Likupang dan sekitarnya disajikan pada Tabel 8.1. berikut ini.

**Tabel 6 Prioritas Program Pembangunan Perhubungan Darat di KSPN Likupang dan Sekitarnya**

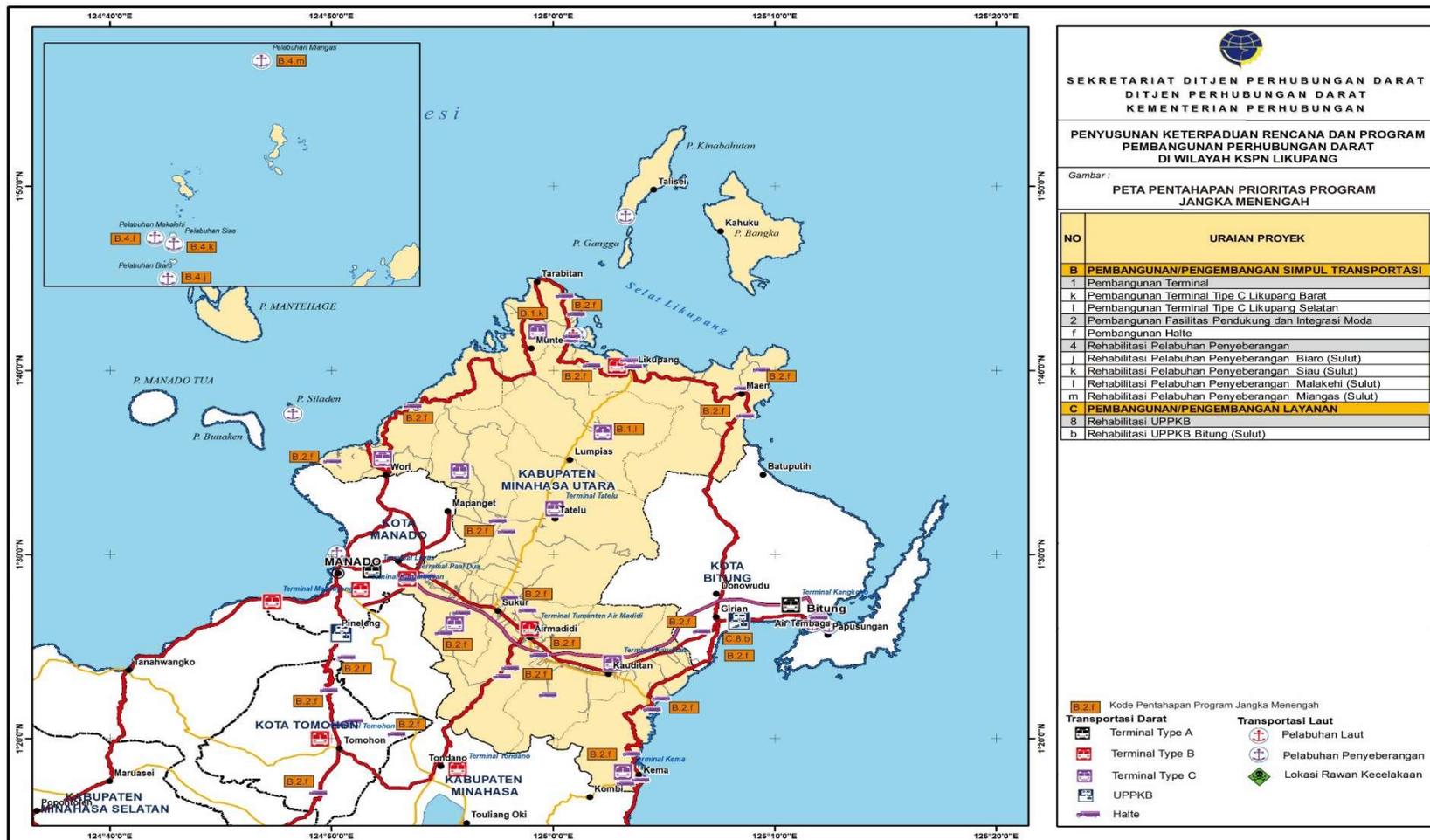
NO	URAIAN PROYEK	JANGKA PENDEK					JANGKA MENENGAH	JANGKA PANJANG	INDIKASI PENDANAAN	SUMBER ANGGARAN	KEWENANGAN
		2020	2021	2022	2023	2024	2025-2029	2030-2045			
<b>A</b>	<b>PEMBANGUNAN/PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI DARAT</b>										
1	Pengembangan/Peningkatan Jaringan Jalan										
a	Peningkatan Jaringan Jalan									APBN	Kemen PUPR
b	Pengembangan Jalur Sepeda di Kawasan Wisata							4,00		APBN	Ditjen Hudat
2	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan										
a	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan berbasis jalan yang dikembangkan							423,33		APBN	Ditjen Hudat
3	Pemeliharaan Perlengkapan Jalan										
a	Pemeliharaan Perlengkapan Jalan							211,67		APBN	Ditjen Hudat
4	Manajemen Rekayasa Lalu Lintas										
a	Manajemen Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Kota Manado, Kota Tomohon, Kota Bitung, dan Minahasa Utara							10,00		APBN	Ditjen Hudat
5	Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan										
a	Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan di Kota Manado, Kota Bitung, Kota Tomohon, Minahasa, Minahasa Utara							2,00		APBN	Ditjen Hudat
<b>B</b>	<b>PEMBANGUNAN/PENGEMBANGAN SIMPUL TRANSPORTASI DARAT</b>										
1	Pembangunan Terminal										
a	Peningkatan Terminal Tipe A Tangkoko Bitung							0,11		APBN	Ditjen Hudat
b	Pembangunan Terminal Tipe B Likupang							30,00		APBN	Ditjen Hubdat/Dishub Prov
c	Peningkatan Terminal Tipe B Tomohon							5,00		APBD	Dishub Prov
d	Peningkatan Terminal Tipe B Tondano							5,00		APBD	Dishub Prov
e	Peningkatan Terminal Tipe B Malalayang Manado							5,00		APBD	Dishub Prov
f	Peningkatan Terminal Tipe B Paal 2 Manado							5,00		APBD	Dishub Prov
g	Peningkatan Terminal Tipe B Airmadidi							1,50		APBD	Dishub Prov
h	Peningkatan Terminal Tipe C Tatelu/Dimembe							1,50		APBD	Dishub Kab
i	Peningkatan Terminal Tipe C Kauditan							1,50		APBD	Dishub Kab
j	Pembangunan Terminal Tipe C Kema							1,50		APBD	Dishub Kab
k	Pembangunan Terminal Tipe C Likupang Barat							1,50		APBD	Dishub Kab
l	Pembangunan Terminal Tipe C Likupang Selatan							1,50		APBD	Dishub Kab
m	Pembangunan Terminal Tipe C Wori							2,00		APBD	Dishub Kab
n	Pembangunan Terminal Tipe C Talawan							2,00		APBD	Dishub Kab
o	Pembangunan Terminal Tipe C Kalawat							2,00		APBD	Dishub Kab

NO	URAIAN PROYEK	JANGKA PENDEK					JANGKA MENENGAH	JANGKA PANJANG	INDIKASI PENDANAAN	SUMBER ANGGARAN	KEWENANGAN
		2020	2021	2022	2023	2024	2025-2029	2030-2045			
2	Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda										
a	Pembangunan Fasilitas Integrasi Moda di Pelabuhan Penyeberangan Lembeh								17,34	APBN	Ditjen Hubdat
b	Pembangunan Fasilitas Integrasi Moda di Pelabuhan Penyeberangan Likupang								9,84	APBN	Ditjen Hubdat
c	Pembangunan Fasilitas Integrasi Moda di Pelabuhan Penyeberangan Manado dan Pelabuhan Penyeberangan Bitung								16,00	APBN	Ditjen Hubdat
d	Pembangunan Fasilitas Integrasi Moda di Pelabuhan Penyeberangan Melonguane								8,00	APBN	Ditjen Hubdat
e	Pembangunan Fasilitas Integrasi Moda di Pelabuhan Laut Manado, Pelabuhan Laut dan Pelabuhan Laut Bitung								17,00	APBN	Ditjen Hubdat
f	Pembangunan Halte								16,10	APBD	Dishub Prov/Kab
3	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan										
a	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Talise								60,00	APBN	Ditjen Hubdat
b	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kawio								60,00	APBN	Ditjen Hubdat
c	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Siladen								85,00	APBN	Ditjen Hubdat
4	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan										
a	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Lembeh (Sulut)								15,00	APBN	Ditjen Hubdat
b	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Likupang (Sulut)								15,00	APBN	Ditjen Hubdat
c	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Musi (Sulut)								15,00	APBN	Ditjen Hubdat
d	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Kabaruan (Sulut)								15,00	APBN	Ditjen Hubdat
e	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Marore (Sulut)								15,00	APBN	Ditjen Hubdat
f	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Pananaru (Sulut)								30,00	APBN	Ditjen Hubdat
g	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Melonguane (Sulut)								15,00	APBN	Ditjen Hubdat
h	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Tagulandang (Sulut)								15,00	APBN	Ditjen Hubdat
i	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Marampit (Sulut)								15,00	APBN	Ditjen Hubdat
j	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Biaro (Sulut)								15,00	APBN	Ditjen Hubdat
k	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Siau (Sulut)								15,00	APBN	Ditjen Hubdat
l	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Malakehi (Sulut)								15,00	APBN	Ditjen Hubdat
m	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Miangas (Sulut)								15,00	APBN	Ditjen Hubdat

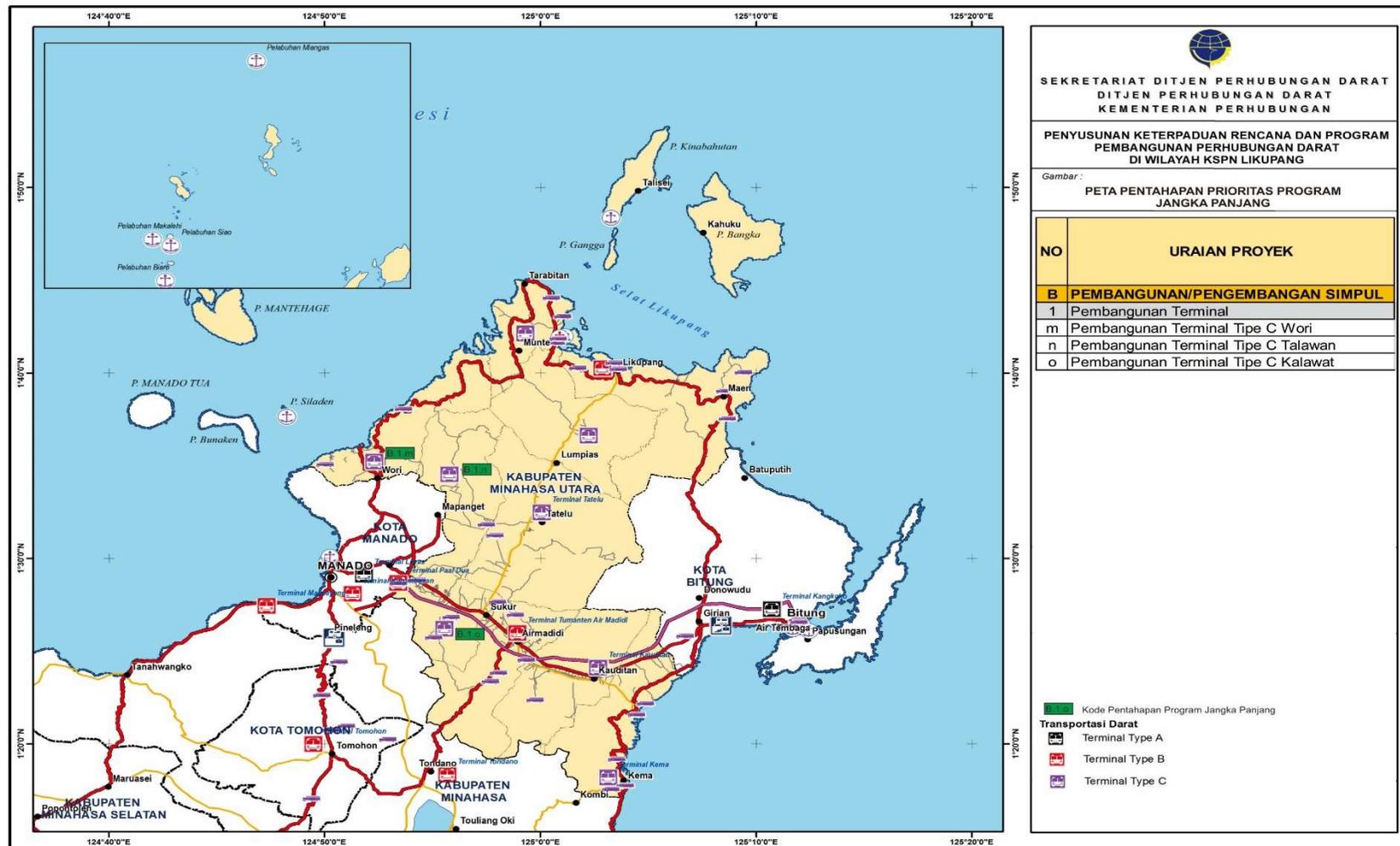
NO	URAIAN PROYEK	JANGKA PENDEK					JANGKA MENENGAH	JANGKA PANJANG	INDIKASI PENDANAAN	SUMBER ANGGARAN	KEWENANGAN
		2020	2021	2022	2023	2024	2025-2029	2030-2045			
<b>C PEMBANGUNAN/PENGEMBANGAN LAYANAN TRANSPORTASI DARAT</b>											
1	Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Jalan										
a	Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Jalan di KSPN Likupang								31,54	APBN	Ditjen Hubdat
2	Pelayanan Angkutan Pemasu Moda/Antarmoda Pada Kawasan										
a	Pelayanan Angkutan Pemasu Moda/Antar Moda KSPN Likupang								42,30	APBN	Ditjen Hubdat
3	Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Penyeberangan										
a	Layanan angkutan Penyeberangan perintis								880,34	APBN	Ditjen Hubdat
4	Pembangunan Bus Air										
a	Pembangunan Bus Air Likupang								1,50	APBN	Ditjen Hubdat
5	Subsidi Angkutan Umum Massal Perkotaan (Buy The Service)										
a	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Manado berbasis jalan yang dikembangkan								50,00	APBN	Ditjen Hubdat
b	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Bitung berbasis jalan yang dikembangkan								50,00	APBN	Ditjen Hubdat
c	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Tomohon berbasis jalan yang dikembangkan								50,00	APBN	Ditjen Hubdat
d	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Tomohon berbasis jalan yang dikembangkan								50,00	APBN	Ditjen Hubdat
e	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Kota Manado								1.100,00	APBN	Ditjen Hubdat
f	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Kota Bitung								1.000,00	APBN	Ditjen Hubdat
g	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Kota Tomohon								600,00	APBN	Ditjen Hubdat
h	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Kota Todano								600,00		Ditjen Hubdat
6	Pemberian Bus Bantuan Untuk Angkutan Umum Massal										
a	Pemberian Bus Bantuan Bitung, Tomohon dan Tondano								15,00	APBN	Ditjen Hubdat
7	Penyediaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)										
a	Penyediaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran di Sulawesi Utara								11,58	APBN	Ditjen Hubdat
8	Rehabilitasi UPPKB										
a	Rehabilitasi UPPKB Pineleng (Sulut)								3,50	APBN	Ditjen Hubdat
b	Rehabilitasi UPPKB Bitung (Sulut)								3,50	APBN	Ditjen Hubdat



Gambar 8. 1 Pembangunan Perhubungan Darat Jangka Pendek



Gambar 8. 2 Pembangunan Perhubungan Darat Jangka Menengah



Gambar 8. 3 Pembangunan Perhubungan Darat Jangka Panjang

## **BAB IX**

### **ANALISIS KETERPADUAN PROGRAM PEMBANGUNAN PERHUBUNGAN DARAT**

#### **9.1. Identifikasi Pemangku Kepentingan Yang Terlibat**

Dalam pembangunan perhubungan darat di KSPN Likupang dan sekitarnya melibatkan beberapa pemangku kepentingan yang meliputi:

- a. Instansi yang terlibat dalam pengembangan program pariwisata, yaitu Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif serta Dinas Pariwisata Provinsi / Kabupaten
- b. Instansi yang terlibat dalam pengembangan program perhubungan darat, yaitu Kementerian Perhubungan, Balai Transportasi Darat dan Dinas Perhubungan Provinsi/Kabupaten.
- c. Instansi yang terlibat dalam pengembangan infrastruktur terkait adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

#### **9.2. Analisis Keterpaduan Program Antar Kementerian**

Dalam mendukung peningkatan kontribusi terhadap ketahanan ekonomi tersebut, diperlukan peningkatan kualitas dan jumlah wisatawan. Jumlah wisatawan mancanegara ditargetkan meningkat dari 2,8 – 4,0 Juta Wisatawan di tahun 2020 menjadi 16 – 17 Juta Wisatawan di tahun 2024. Jumlah spending Wisatawan Mancanegara juga ditargetkan meningkat dari US\$ 1166,67– 1213,87 di tahun 2020 menjadi US\$ 1345 di tahun 2024. Di sisi lain, pergerakan Wisatawan Nusantara ditargetkan sebesar 120-140 Juta pergerakan di tahun 2020 meningkat menjadi 330-355 Juta pergerakan di tahun 2024.

Konektivitas infrastruktur destinasi pariwisata merupakan salah satu faktor untuk menentukan kualitas pengembangan destinasi pariwisata. Komitmen nasional dalam pembangunan infrastruktur dilaksanakan melalui Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 tentang Perubahan Perpres No 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional menyebutkan bahwa dalam rangka percepatan pelaksanaan proyek strategis untuk memenuhi kebutuhan dasar dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, perlu dilakukan upaya percepatan pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

Berkaitan dengan hal tersebut, Kementerian PUPR pada tahun 2020-2024 memiliki arah kebijakan adalah peningkatan konektivitas jalan nasional dengan strategi peningkatan kinerja pelayanan jalan nasional melalui preservasi jalan, pembangunan jalan dan jembatan, penataan jalan nasional di kawasan perkotaan serta pemenuhan gap funding melalui skema pembiayaan alternatif.

Sedangkan arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan adalah membentuk Klasterisasi Pengembangan Wilayah (KSPN, KEK/KI, K3T) meliputi pengembangan simpul transportasi darat penunjang kawasan, pengembangan fasilitas perlengkapan jalan, penyediaan layanan angkutan AKAP & penyeberangan serta penyediaan layanan angkutan lanjutan dari/menjuju simpul nasional.

### **9.3. Analisis Keterpaduan Program Pemerintah Pusat Dan Daerah**

Keterpaduan program pemerintah pusat dan pemerintah daerah, tertuang di dalam RPJMN dan RPJMD, adapun keterpaduan kebijakan tata ruang yang dituangkan dalam Rencana Tata Ruang pada berbagai tingkatan dan kebijakan transportasi yang ada pada berbagai tataran memerlukan adanya penyesuaian terkait program pengembangan pariwisata dan transportasi mengingat penetapan KSPN Likupang baru ditetapkan pada tahun 2019.

Struktur ruang yang ditetapkan berdasarkan RTRWN, RTRW Provinsi maupun RTRW Kabupaten masih menempatkan Likupang sebagai Pusat Kegiatan Lokal (PKL) belum sebagai Kawasan Strategis Nasional. Hal tersebut tentunya akan mengakibatkan perbedaan kebijakan dan strategi yang diambil dalam menyusun program pembangunan khususnya infrastruktur di wilayah Likupang. Perlu adanya peninjauan kembali terhadap Rencana Tata Ruang di tingkat provinsi maupun kabupaten guna menyelaraskan rencana pembangunan sebagai akibat adanya penetapan Likupang menjadi Kawasan Strategis Pariwisata Nasional maupun Kawasan Ekonomi Khusus. Dalam hal ini RPJMN 2020-2024 telah mengamanatkan adanya peninjauan kembali terhadap Rencana Tata Ruang Provinsi/Kabupaten di Sulawesi Utara yang harus dilakukan di dalam kurun waktu 2020-2024. Rencana Tata Ruang Kawasan Pariwisata Likupang yang menjadi dasar perencanaan

spasial juga masih dalam pembahasan.

Keterpaduan pembangunan bidang transportasi darat antara pusat dan daerah terwujud dalam Sistranas yang terdiri dari Tatranas, Tatrabil dan Tatalok. Kebijakan transportasi ini tentunya juga memerlukan peninjauan kembali dengan adanya peninjauan pada Rencana Tata Ruangnya.

**Tabel 7 Kebijakan Tata Ruang dengan Kebijakan Transportasi**

No	Tingkat	Tata Ruang	Transportasi
1	Nasional	- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2017 RTRW Nasional - RTR Kawasan Pariwisata Likupang	Sistranas
2	Provinsi	RTRW Provinsi Sulawesi Utara 2014-2034	Peraturan Gubernur No 4 Tahun 2013 Tataran Transportasi Wilayah
3	Kab/Kota	RTRW Kabupaten Minahasa Utara 2013-2033	Raperda Tahun 2019 Tataran Transportasi Lokal

## **BAB X**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **10.1. SIMPULAN**

1. Likupang telah dijadikan sebagai 5 Destinasi Super Prioritas yang masuk dalam daftar Proyek Strategis Nasional 2020-2024. Likupang juga ditetapkan sebagai Kawasan Ekonomi Khusus melalui Peraturan Pemerintah Nomor 84 Tahun 2019 tentang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Likupang
2. Rencana Tata Ruang Kawasan KSPN Likupang masih dalam tahap pembahasan, sementara itu Rencana Tata Ruang Provinsi Sulawesi Utara dan Rencana Tata Ruang Kabupaten Minahasa Utara belum mengakomodir tentang KSPN maupun KEK Likupang yang baru ditetapkan pada tahun 2019.
3. Pengembangan pariwisata di Likupang tidak lepas dari pengembangan pariwisata lainnya yang berada di Provinsi Sulawesi Utara yang meliputi Manado-Bunaken, Bitung-Lembeh, Tomohon dan Tondano.
4. Aksesibilitas merupakan bagian dari konsep 3A (Atraksi, Amenitas, Aksesibilitas) sangat diperlukan dalam pengembangan pariwisata di KSPN Likupang dan sekitarnya.
5. Pembangunan / pengembangan perhubungan darat di KSPN Likupang diprioritaskan dalam:
  - a. Pembangunan/pengembangan jaringan transportasi darat, yang meliputi:
    - Peningkatan jaringan jalan;
    - Pengadaan/pemasangan serta pemeliharaan perlengkapan jalan;
    - Manajemen rekayasa lalu lintas;
    - Penanganan lokasi rawan kecelakaan.
  - b. Pembangunan/pengembangan simpul transportasi darat, yang meliputi:
    - Pembangunan/peningkatan terminal;
    - Pembangunan fasilitas pendukung dan integrasi moda;
    - Pembangunan dan rehabilitasi pelabuhan penyeberangan.
  - c. Pembangunan/pengembangan layanan transportasi darat, yang meliputi:
    - Penyelenggaraan keperintisan angkutan jalan;
    - Penyelenggaraan keperintisan angkutan penyeberangan;;
    - Layanan angkutan penyeberangan perintis;

- Pembangunan bus air;
- Subsidi angkutan umum massal perkotaan (*buy the service*);
- Pemberian bus bantuan untuk angkutan umum massal;
- Penyediaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP);
- Rehabilitasi UPPKB.

## 10.2. SARAN

1. Pengembangan fasilitas pendukung dan integrasi moda perlu dikembangkan di wilayah KSPN Likupang guna menunjang kegiatan pariwisata. Kebutuhan fasilitas pendukung dan integrasi moda yang harus dikembangkan adalah:
  - a. Fasilitas integrasi moda di Terminal Liwas, Terminal Malalayang, Terminal Bitung, Terminal Tomohon dan Terminal Tondano;
  - b. Fasilitas integrasi moda Pelabuhan Penyeberangan Bitung, Pelabuhan Penyeberangan Manado dan Pelabuhan Penyeberangan Likupang;
  - c. Fasilitas integrasi moda Pelabuhan Laut Bitung, Pelabuhan Laut Manado dan Pelabuhan Laut Likupang;
  - d. Halte di lokasi-lokasi wisata
2. Pengembangan jalur sepeda dapat dilakukan di KEK Likupang dengan memperhatikan lebar jalan yang ada dan mengikuti ketentuan dalam Peraturan Menteri PU No 3 Tahun 2014 dan konsep yang dikembangkan oleh ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*).
3. Pembangunan program perhubungan darat melibatkan beberapa pemangku kepentingan seperti Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Perhubungan dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk tingkat pusat dan Dinas Pariwisata Provinsi/Kabupaten, Dinas Perhubungan Provinsi/Kabupaten dan Dinas Bina Marga.