Bab 3
REVIEW KEBIJAKAN PENGEMBANGAN WILAYAH

3.1. RENCANA TATA RUANG WILAYAH NASIONAL

3.1.1. Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional

Kebijakan penyusunan rencana tata ruang nasional meliputi kebijakan pengembangan kawasan lindung dan kawasan budidaya, rencana struktur ruang secara nasional serta pengembangan pola infrastruktur dan kawasan-kawasan yang menjadi prioritas pengembangan. Arahan lokasi yang tepat dari sektor-sektor produksi dan permukiman akan dapat mempengaruhi produktivitas ekonomi nasional karena adanya aglomerasi ekonomi dan skala ekonomi. Pengarahan lokasi ini dimaksudkan agar sektor-sektor produksi dan permukiman berkembang sesuai dengan potensi alam, maupun sumber daya alam manusia serta kondisi investasi yang ada dalam kawasan-kawasan.

Sesuai dengan kondisi tata ruang dan masalah perkembangan ruang wilayah, dibutuhkan upaya untuk mendorong kegiatan produksi di kawasan-kawasan potensial yang relatif kurang berkembang seperti kawasan timur Indonesia, pantai barat Sumatera, pantai selatan Pulau Jawa. Secara umum visi ruang nasional yang diinginkan adalah:

a. Perkembangan kegiatan ekonomi antar pulau semakin seimbang

b. Sektor industri akan semakin menyebar di luar pulau Jawa dan pulau Sumatera sesuai dengan potensinya

c. Penyebaran kegiatan ekonomi sesuai dengan potensi kawasan di wilayah nasional membentuk keterkaitan yang mewujudkan penguatan struktur ekonomi secara sektoral dan regional

d. Industri di pulau Jawa tetap berkembang akan tetapi diutamakan yang bersifat hemat air dan ramah lingkungan

e. Penyebaran kegiatan ekonomi di kawasan timur Indonesia sesuai dengan potensi sumber daya alam, saling menguatkan dengan pengembangan pusat-pusat permukiman dan dapat menciptakan kesempatan kerja sehingga dapat menarik penduduk dari daerah padat.

f. Lahan pertanian di pulau Jawa tetap dipertahankan untuk menjaga kemandirian di bidang produksi pangan.

g. Perubahan fungsi lahan pertanian yang ada di pulau Jawa terhadap permukiman dan kawasan industri harus diganti dengan pembukaan sawah baru di luar pulau Jawa.

3.1.2. Arahan Tata Ruang Nasional

Pola tata ruang nasional merupakan tatanan ruang yang hendak dicapai dalam jangka panjang guna mewadahi pembangunan yang bertujuan untuk mencapai masyarakat adil dan makmur, dimana pola tata ruang nasional ini merupakan acuan pembangunan jangka panjang II. Tata ruang nasional merupakan suatu sistem perkotaan nasional dimana kota-kota berada dalam suatu sistem dan kota sebagai elemennya mempunyai fungsi tertentu saling terkait secara fungsional satu sama lain dalam suatu hirarki pelayanan yang secara keseluruhan membentuk struktur kota nasional.

Pola tata ruang membagi wilayah Indonesia kedalam lima wilayah pengembangan utama (WPU) yaitu:

a. WPU I (4 propinsi): DI. Aceh, Sumatera Utara, Riau, Sumatera Barat, Jambi (pusat di Medan)

b. WPU II (8 propinsi): Sumatera Selatan, Bengkulu, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, DI. Yogyakarta, Kalimantan Barat (pusat DKI Jakarta)

c. WPU III (5 propinsi): Jawa Timur, Bali, NTB, Kalimantan Tengah, Kalimantan Timur (pusat Surabaya)

d. WPU IV (5 propinsi): NTT, Sulawesi Selatan, Sulawesi Utara, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Tengah (pusat Makassar)

e. WPU V (2 propinsi): Maluku, Irian Jaya (pusat Ambon)

Wilayah-wilayah pengembangan tersebut dapat dilihat pada Gambar 3.1.

3.1.3. Struktur Ruang Nasional

Struktur ruang nasional adalah suatu struktur yang memperlihatkan pola jaringan prasarana transportasi, kelistrikan, air dan telekomunikasi dalam mendukung sistem permukiman dan kawasan-kawasan andalan didarat maupun dilaut serta kawasan-kawasan kerjasama dengan negara tetangga.

Pola jaringan transportasi nasional meliputi 3 bagian antara lain: pola jaringan transportasi darat, pola jaringan transportasi laut dan pola jaringan transportasi udara. Pola jaringan transportasi darat terbagi lagi menjadi 4 bagian yaitu jaringan transportasi jalan, jaringan transportasi kereta api, jaringan transportasi sungai dan jaringan transportasi penyeberangan. Pola jaringan transportasi laut dibagi menjadi 2 yaitu berdasarkan hirarki pelabuhan laut dan jaringan pelayanan transportasi laut. Sedangkan untuk pola jaringan transportasi udara meliputi hirarki bandara udara dan jaringan pelayanan transportasi udara.

Pola jaringan transportasi darat Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yang direncanakan sebagai prioritas pengembangan dalam lingkup nasional adalah:

1. Jaringan transportasi jalan, meliputi pengembangan jaringan jalan arteri, kolektor dengan berbagai skala pelayanan

2. Jaringan transportasi kereta api, dengan pembangunan transportasi kereta api jalur ganda di Pulau Jawa. Pembangunan jaringan rel kereta api di kota-kota besar dititikberatkan pada kereta api masal tidak sebidang dengan jaringan transportasi jalan dan khusus di Jakarta akan dibangun jaringan kereta api bawah tanah.

Jaringan transportasi darat nasional ini dapat dilihat pada Gambar 3.2.

B. Pola Jaringan Transportasi Udara

Sesuai dengan fungsinya dalam tata ruang nasional, jaringan transportasi udara menggambarkan intensitas kebutuhan pelayanan penumpang dan bongkar muat untuk melayani kawasan dan wilayah pelayanannya masing-masing serta jaringan pelayanan transportasi udara. Pola jaringan transportasi udara dibagi berdasarkan hirarki bandar udara dan jaringan pelayanan transportasi udara.

1. Hirarki Bandar Udara

   a. Bandar udara utama (primer) berperan melayani penumpang jumlah besar dengan lingkup pelayanan beberapa propinsi dan pintu utama untuk keluar negeri

   b. Bandar udara kelas dua (sekunder) berperan melayani penumpang dengan jumlah sedang dengan lingkup pelayanan satu propinsi dan terhubungkan dengan bandar udara utama.

   c. Bandar udara kelas tiga (tersier) berperan melayani penumpang dengan jumlah rendah dengan lingkup pelayanan beberapa kabupaten dan terhubungkan dengan bandar udara utama atau kedua.

2. Jaringan Pelayanan Transportasi Udara

   a. Jaringan pelayanan transportasi primer yaitu jaringan yang menghubungkan bandar udara primer

   b. Jaringan pelayanan transportasi sekunder yaitu jaringan pelayanan yang menghubungkan bandar udara primer dan sekunder

   c. Jaringan pelayanan transportasi tersier yaitu jaringan pelayanan yang menghubungkan bandar udara sekunder dan tersier

Jaringan transportasi udara nasional ini dapat dilihat pada Gambar 3.3.

Gambar 3.1. Wilayah Pengembangan Utama di Indonesia

Gambar 3.2. Jaringan Transportasi Darat di Indonesia

Gambar 3.3. Jaringan Transportasi Udara di Indonesia

3.2. POLA DASAR PEMBANGUNAN PROPINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

Didalam Peraturan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta No. 2 tahun 2001 tentang Pola Dasar Pembangunan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2001-2005, telah digariskan arah kebijakan pembangunan daerah yaitu:

a. Mewujudkan pemerintahan daerah yang baik dan bersih

b. Pemulihan ketahanan ekonomi daerah

c. Membangun kesejahteraan rakyat dan ketahanan budaya

d. Memberdayakan masyarakat

Untuk mencapai hal-hal tersebut telah ditetapkan strategi pembangunan daerah yaitu:

a. Strategi Jangka Panjang

    1. Mendukung pembangunan sektor-sektor ekonomi dengan penekanan sektor unggulan, secara terpadu dan tersinergi antar sektor dan antar wilayah

    2. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia, yang dapat diandalkan dalam persaingan global

    3. Memantapkan otonomi daerah yang nyata, dinamis, serasi dan bertanggungjawab yang didukung aparatur pemerintah yang handal dan profesional, transparan dan akuntabel.

b. Strategi Jangka Pendek

    1. Menanggulangi pengangguran dan kemiskinan dengan menciptakan lapangan kerja dan usaha bagi masyarakat miskin

    2. Menyiapkan perangkat lunak dan perangkat keras serta aparatur pemerintah dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah

    3. Menjamin kehandalan ketahanan pangan yang merata kepada segenap masyarakat di wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta

    4. Mengantisipasi dan menanggulangi dampak bencana baik bersifat fisik maupun non fisik yang terencana dengan baik

3.3. PROGRAM PEMBANGUNAN DAERAH PROPINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

Dalam pelaksanaannya Pola Dasar Pembangunan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dijabarkan dalam Program Pembangunan Daerah (Propeda) yang memuat rencana-rencana program pembangunan tahunan.

Berdasarkan ciri-ciri fisiografisnya, Daerah Istimewa Yogyakarta dapat dibagi menjadi empat wilayah pengembangan yaitu wilayah pengembangan barat, meliputi wilayah Kabupaten Kulon Progo; wilayah pengembangan tengah, meliputi Kabupaten Sleman, Kota Yogyakarta dan

Kabupaten Bantul; wilayah pengembangan timur, meliputi sebagian Kabupaten Bantul sebelah timur dan Kabupaten Gunung Kidul; dan wilayah pesisir, meliputi area yang membujur dari Pantai Congot di Kabupaten Kulon Progo sampai dengan Pantai Sadeng di Kabupaten Gunung Kidul.

Selain empat wilayah tersebut, ada beberapa kawasan yang karena kondisinya harus ditangani secara tertentu. Kawasan-kawasan ini meliputi kawasan tertinggal, kawasan andalan dan kawasan strategis.

Beberapa arahan program pengembangan wilayah dapat diuraikan sebagai berikut.

3.3.1. Penataan Ruang

Program penataan ruang di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta adalah:

a. Pemantapan sistem perencanaan tata ruang dengan meningkatkan ketersediaan rencana tata ruang wilayah, kawasan perkotaan, kawasan perdesaan, dan kawasan khusus yang dilakukan secara transparan, partisipatif dan sesuai dengan kaidah perencanaan.

b. Peningkatan ketertiban pemanfaatan ruang melalui penyediaan rencana rinci tata ruang dan melengkapinya dengan kebijaksanaan, peraturan-peraturan standar, mekanisme perijinan dalam pemanfaatan ruang serta pengendalian pemanfaatan ruang, dengan menjaga konsisten peraturan daerah dan penegakan hukum.

3.3.2. Pembangunan Daerah

Program prioritas pembangunan daerah untuk mewujudkan kebijakan pembangunan daerah adalah:

a. Pengembangan jaringan prasarana dan sarana antar wilayah, bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas, memperlancar aliran investasi dan produksi dan menciptakan keterkaitan ekonomi antar wilayah, termasuk keterkaitan antara daerah maju, berkembang dan terbelakang.

b. Pengembangan kawasan tertinggal ditujukan untuk mendorong pengembangan kawasan-kawasan tertinggal dan relatif belum tersentuh oleh program pembangunan dengan menggali potensi sumber daya alam dan menciptakan kawasan-kawasan potensi ekonomi baru serta peningkatan sarana perhubungan.

c. Pengembangan kawasan sentra produksi, sentra industri dan kawasan andalan, ditujukan untuk mengembangkan kegiatan ekonomi kawasan yang berpotensi cepat tumbuh sebagai andalan pengembangan ekonomi daerah dan penggerak kegiatan ekonomi sekitarnya.

3.3.3. Pembangunan Perkotaan

Untuk melaksanakan pembangunan perkotaan beberapa program telah digariskan yaitu:

a. Peningkatan kapasitas pengelolaan kota, bertujuan untuk meningkatkan kemampuan pengelolaan kota sebagai upaya meningkatkan kualitas pelayanan kota.

b. Pengembangan fungsi kota, ditujukan untuk memperkuat fungsi kota dalam rangka meningkatkan hubungan ekonomi antara kawasan perkotaan dengan kawasan terkait, meningkatkan ketersediaan jaringan pelayanan dalam kota, antara kota dan desa, dan antar wilayah.

3.3.4. Pembangunan Permukiman

Untuk melaksanakan pembangunan permukiman beberapa program telah digariskan yaitu:

a. Peningkatan sistem penyediaan dan perbaikan perumahan, tujuannya adalah untuk memantapkan penyediaan hunian bagi masyarakat berpenghasilan rendah melalui bantuan teknis dan pembiayaan, serta memantapkan sistem subsidi hunian bagi masyarakat miskin, agar masyarakat berpenghasilan rendah dan miskin mendapatkan hunian atau memiliki hunian yang layak huni.

b. Peningkatan dan revitalisasi prasarana dan sarana permukiman, dengan tujuan untuk meningkatkan kapasitas jaringan prasarana dan sarana permukiman seperti air bersih, air limbah, sampah, drainase dan penanggulangan banjir, jaringan jalan dan pedestrian, pertamanan dan jalur hijau, serta lalu lintas dan transportasi umum di perkotaan dan perdesaan, sehingga masyarakat terpenuhi aksesnya terhadap pelayanan prasarana dan sarana permukiman yang mudah, murah, merata, tertib, aman, dengan harga terjangkau.

c. Peningkatan dan revitalisasi dan pelestarian kawasan, dengan tujuan untuk meningkatkan pengelolaan, pemanfaatan, pemugaran dan pelestarian kawasan bersejarah dan permukiman tradisional, revitalisasi kawasan-kawasan strategis, dan meningkatkan pemanfaatan dan pelestarian lingkungan alam perdesaan khususnya pengelolaan sumber daya air.

d. Pengembangan pemukiman di *periphery* kota dan penumbuhan kegiatan perekonomian di perdesaan untuk menapis arus urbanisasi.

3.3.5. Pengembangan Wilayah Barat

Pengembangan wilayah barat DIY adalah vital karena daerah tersebut masih digolongkan sebagai daerah yang lambat perkembangannya. Beberapa program telah dicanangkan antara lain:

a. Pengembangan Kecamatan sebagai Pusat Pertumbuhan (KPP)

b. Pengembangan usaha peternakan terutama kambing Peranakan Etawah (PE)

c. Pengembangan usaha kehutanan dan perkebunan agar masyarakat mampu memanfaatkan potensi hutan, terutama hutan rakyat

d. Pembangunan prasarana dan sarana perikanan laut, berupa dermaga, perahu dengan kapasitas lebih besar, cold storage dan sebagainya

e. Pengembangan pariwisata, terutama wisata alam

3.3.6. Pengembangan Wilayah Tengah

Beberapa prioritas pembangunan pada pengembangan wilayah tengah adalah sebagai berikut:

a. Penataan dan pengembangan kawasan kota, pengembangan *Central Business District* (CBD), pengelolaan Yogyakarta *Exhibition Center* (YEC), pembangunan *Islamic Center*, pembangunan *outer ringroad*, wisata *Meeting-Incentive-Convention-Exhibition* (MICE) dan pengembangan perguruan tinggi.

b. Program pembangunan yang terkait dengan kecamatan sebagai pusat pertumbuhan meliputi: peningkatan kapasitas sumber daya manusia; pengembangan industri kecil dan menengah; peningkatan kemampuan teknologi industri; pengembangan agribisnis; pengembangan kewirausahaan dan daya saing Pengusaha Kecil, Menengah dan Koperasi (PMKK); pengembangan aksesibilitas prasarana jalan; dan peningkatan/pembangunan transportasi jalan

c. Pengembangan kawasan sentra produksi meliputi 8 (delapan) sub kawasan dengan program-programnya, yaitu:

    1. Sub kawasan Yogyakarta dan beberapa kota satelit di sekitarnya
    2. Sub kawasan Prambanan – Ratu Boko (Kecamatan Prambanan dan Kalasan, Kabupaten Sleman)
    3. Sub kawasan Piyungan
    4. Sub kawasan Gamping – Sedayu
    5. Sub kawasan Tempel – Kaliurang
    6. Sub kawasan Pajangan – Sentolo
    7. Sub kawasan Kretek – Srandakan
    8. Sub kawasan Imogiri – Pundong

d. Program pengembangan kawasan strategis, meliputi:

    1. Pengembangan wilayah strategis dan tumbuh cepat
    2. Pembangunan perkotaan
    3. Pengembangan prasarana dan sarana permukiman
    4. Pemasaran wisata
    5. Pengembangan industri kecil dan menengah
    6. Pengembangan kewirausahaan dan daya saing PKMK

    Wilayah yang menjadi kawasan program pengembangan kawasan strategis ini meliputi Kota Yogyakarta, Kecamatan Kasihan, Sewon, Banguntapan, Kota Bantul (Kabupaten Bantul), Kecamatan Gamping, Mlati, Ngaglik, Depok, Kota Sleman (Kabupaten Sleman), Kota Wates dan Kota Wonosari

e. Pengelolaan cagar budaya dan pelestarian peninggalan sejarah

3.3.7. Pengembangan Wilayah Timur

Program prioritas pembangunan untuk mendukung pengembangan wilayah timur adalah:

a. Penyediaan air baku, pengembangan kecamatan sebagai pusat pertumbuhan, peternakan, industri kecil/rumah tangga

b. Penyediaan prasarana perikanan laut dan pariwisata

c. Pelestarian hutan lindung dan pengembangan konsep hutan rakyat dan perkebunan rakyat

d. Pengembangan peternakan yang dipadukan dengan pertanian lahan kering

e. Pengendalian kegiatan penambangan rakyat dengan penekanan pada pelestarian lingkungan hidup dan pengendalian dampak lingkungan

f. Pengembangan agribisnis dan agroindustri dengan budidaya pertanian lahan kering

g. Pelaksanaan penelitian mengenai karst.

3.3.8. Pengembangan Wilayah Pesisir

Arah pengembangan wilayah pesisir di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta adalah:

a. Kawasan timur daerah pantai untuk pengembangan pariwisata, pelabuhan pendaratan ikan (di Pantai Sadeng), teknologi energi gelombang, perikanan lepas pantai dan air bersih dari aliran sungai bawah tanah

b. Kawasan tengah diarahkan untuk kawasan lindung sempadan pantai dan kawasan wisata alam yang pada perkembangan terakhir akan dimanfaatkan untuk pembangunan prasarana pendaratan ikan (di Pantai Pandansimo), perikanan ikan laut, pembibitan udang, pariwisata pantai dan budaya (Parangtritis dan Parangkusumo), agribisnis, penggemukan sapi potong, penyediaan air untuk pertanian lahan kering dengan konsep sumur renteng.

c. Kawasan barat diarahkan untuk pengembangan prasarana dan sarana kelautan, sesuai dengan hasil studi kelayakan, perikanan laut, pariwisata pantai, pariwisata ritual, agribisnis dan teknologi energi angin.

Dalam mencapai arah tujuan pengembangan wilayah pesisir tersebut dilakukan dalam bentuk program-program pembangunan. Program prioritas pembangunan wilayah pesisir adalah meliputi wisata alam dan wisata budaya, perikanan, pertanian lahan kering, pembangunan prasarana perikanan laut. Secara rinci program tersebut adalah:

a. Penyusunan tata ruang wilayah pesisir

b. Pengembangan SDM terutama agar mampu mengenali, menggali dan memanfaatkan potensi sumber daya alam setempat

c. Pengembangan pertanian terpadu berbasis agribisnis di lahan pantai dengan penanaman penahan angin (*windbarrier*), budidaya tanaman pangan dan hortikultura, peternakan dengan sistem kandang kelompok, dikaitkan dengan program pengentasan kemiskinan

d. Pengembangan budidaya perikanan laut dan tambak serta pembangunan tempat pelelangan ikan

e. Penyelenggara promosi untuk menarik penanam modal, turis maupun pedagang

f. Penelitian sumber daya kelautan dan pengembangan teknologi tepat guna bidang kelautan dan pantai

g. Pengembangan pariwisata ekosistem, pariwisata ritual dan pariwisata minat khusus

h. Pembangunan prasarana dan sarana pelestarian pantai dan muara sungai

3.4. PROGRAM KECAMATAN SEBAGAI PUSAT PERTUMBUHAN EKONOMI

3.4.1. Maksud Kecamatan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi

Maksud dikembangkannya kecamatan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi antara lain :

a. Mendorong tumbuhnya kecamatan secara seimbang sehingga tidak terjadi kesenjangan yang tajam antar kecamatan. Hal ini untuk mengurangi pembangunan selama ini yang lebih ditekankan disekitar perkotaan propinsi maupun di perkotaan kabupaten yang dapat mengakibatkan *primacy* kota sehingga kesenjangannya semakin tajam.

b. Terjadinya spesialisasi wilayah dalam pertumbuhannya sesuai dengan potensi lokal yang ada, sehingga secara makro terjadi efisiensi dalam pembangunan.

c. Instansi sektoral dan instansi otonom diharapkan dapat mendukung keberhasilan pengembangan wilayah kecamatan sesuai dengan eksisting yang telah berkembang serta potensi yang dapat dikembangkan lebih lanjut.

d. Mendorong munculnya produk-produk unggulan wilayah kecamatan maupun unggulan daerah kabupaten maupun propinsi serta merangsang timbulnya inovasi – inovasi jenis produk baru dan pemanfaatan teknologi baru dalam mencukupi tuntutan pasar yang terus berkembang.

e. Menepis terjadinya migrasi langsung dari perdesaan ke perkotaan karena tersedia kesempatan kerja di perdesaan. Hal ini diharapkan migrasi yang terjadi tidak langsung ke pusat kota propinsi atau pusat kota kabupaten namun dapat tertapis di kota kecamatan.

Maksud program diatas ialah dalam rangka menjalankan misi pembangunan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yang akan dituju, yaitu:

a. Pengentasan kemiskinan di wilayah-wilayah terpencil, terisolir dan tertinggal melalui pemerataan pembangunan dengan membantu kemudahan mengakses pada sumberdaya informasi, modal, dan teknologi.

b. Mendorong kegiatan perekonomian wilayah dengan membangkitkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi kecamatan yang berbasis sumberdaya alam dengan tetap menjaga kelestarian dan kualitas sumber alam.

c. Penggerakan kegiatan ekonomi skala kecil dan menengah sebagai wujud keberpihakan pada pengembangan ekonomi kerakyatan.

d. Peningkatan kemampuan sumberdaya manusia birokrasi, sehingga tercipta aparat yang bersih dan profesional dalam kinerja serta pelayanan publik yang pada gilirannya akan meningkatkan efisiensi dan efektifitas manajemen pembangunan.

Dalam tataran konsep, strategi pembangunan yang menempatkan kecamatan sebagai wilayah pertumbuhan, dimaksudkan agar pemerataan pembangunan lebih tersebar, karena jika memusatkan kegiatan ekonomi di kota Yogyakarta, mengakibatkan terjadinya marginalisasi wilayah pinggiran (periferi). Semakin padatnya kegiatan ekonomi yang memusat, membawa implikasi melemahnya *carrying capacity* kota sebagai *growth pole*. Dengan demikian, mengalihkan pusat pertumbuhan ekonomi dari perkotaan ke perdesaan merupakan satu-satunya pilihan strategis yang tersedia. Oleh sebab itu, strategi yang akan dijalankan Kecamatan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi adalah:

a. Kecamatan sebagai pusat jasa distribusi yang akan melayani secara langsung kegiatan ekonomi produktif pada *hinterland* nya yang dapat meliputi : pengangkutan, sortase maupun pengepakan awal.

b. Kecamatan sebagai pusat kegiatan industri kecil dan menengah baik yang berorientasi lokal maupun global; baik yang bersifat mengolah hasil pertanian, kehutanan, perkebunan maupun mengolah hasil lainnya.

c. Kecamatan sebagai pusat penyediaan jasa pelayanan prasarana (*input*) produksi pertanian seperti penyediaan alat-alat pertanian, penyediaan jasa perbankan maupun jasa manajemen dan teknik kegiatan pertanian.

d. Kecamatan sebagai lokasi kegiatan ekonomi lainnya yang ditumbuhkan karena adanya *comparative advantage* (keuntungan perbandingan), sebagai misal dari adanya potensi sektor wisata di wilayah tersebut.

e. Kecamatan sebagai pusat pertumbuhan harus dalam satu kesatuan system dengan system global yang akan berpusat di kota Yogyakarta, di mana Yogyakarta akan lebih berfungsi terutama sebagai pusat pelayanan informasi pasar dan manajemen maupun teknologi.

3.4.2. Arah Pengembangan Ekonomi Daerah Istimewa Yogyakarta

Pengembangan Ekonomi Daerah Istimewa Yogyakarta diarahkan untuk terwujudnya spesifikasi wilayah kecamatan sebagai berikut :

a. Mendorong sektor pertanian agar mampu bermain pada pasar global dengan produk yang sesuai dengan kebutuhan pasar global serta responsive terhadap kemungkinan perubahannya, namun tetap menjaga terciptanya jaminan keamanan pasok pangan (*food security*) di wilayah Daerah Istimewa yogyakarta.

b. Mendorong sektor industri khususnya industri kecil dan menengah agar mampu menembus pasar regional dan global khususnya dengan memanfaatkan potensi sumber

daya DIY yang mampu menghasilkan produk andalan maupun unggulan Daerah Istimewa Yogyakarta.

c. Mendorong sektor wisata agar mampu menjaring wisman baik dari segi jumlahnya maupun dari segi lama kunjungannya.

3.4.3. Pilihan Model Pembangunan di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Model pembangunan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta bertumpu pada kekuatan dan potensi sumber daya yang dimiliki. Pembangunan yang berorientasi pada industri besar (*big push*) baik yang berorientasi ekspor maupun substitusi impor ternyata tidak mampu bertahan apalagi mampu bersaing terhadap kompetitor asing, hal ini karena masih terdapatnya pemanfaatan bahan impor yang tinggi sehingga dalam masa krisis ekonomi ini banyak industri yang bangkrut, sedangkan pembangunan yang berorientasi pada *extensive development* (pengembangan dengan cara perluasan lahan) tidak sesuai dengan kondisi Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta karena luas lahan yang terbatas.

Berdasarkan kendala seperti diatas, model pembangunan *integrated small scale area development* yaitu suatu kombinasi pengembangan baik antara orientasi produksi (hasil agro dan olahannya serta kegiatan industri), orientasi distribusi (distribusi dari hasil agro dan hasil industri) maupun orientasi wisata. Hal tersebut merupakan pilihan yang tepat dalam penerapan model pembangunan ekonomi Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Pilihan ini memberikan kebebasan terhadap kemungkinan adanya input teknologi yang maju dengan pertimbangan tingkat pasar yang semakin berkembang, artinya bahwa input teknologi dapat dilaksanakan sejauh input produksi masih dapat ditanggung oleh tingkat harga di pasar yang menyerapnya.

Beberapa kondisi perkembangan kecamatan di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dapat diklasifikasikan dalam 3 yaitu berkembang pesat, berkembang sedang dan berkembang lambat seperti dapat dilihat pada Tabel 3.1. berikut.

Tabel 3.1. Klasifikasi Perkembangan 14 Kecamatan

Kabupaten	Kecamatan	Klasifikasi perkembangan	Kedudukan Dalam RTRW Propinsi DIY
Bantul	1.Piyungan	Berkembang sedang	Hirarki IV
	2.Pundong	Berkembang lambat	Hirarki IV
	3.Srandakan	Berkembang pesat	Hirarki III
Sleman	1.Godean	Berkembang pesat	Hirarki II
	2.Pakem	Berkembang sedang	Hirarki III
	3.Turi	Berkembang lambat	Hirarki IV
Kl.Progo	1.Temon	Berkembang pesat	Hirarki IV
	2.Sentolo	Berkembang sedang	Hirarki III
	3.Samigaluh	Berkembang lambat	Hirarki III
	4.Galur	Berkembang lambat	Hirarki II
Gn.Kidul	1.Ponjong	Berkembang pesat	Hirarki III
	2.Tepus	Berkembang sedang	Hirarki III
	3.Playen	Berkembang lambat	Hirarki III
	4.Semin	Berkembang lambat	Hirarki III

Sumber : Implementasi Program Kecamatan Sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi, Bappeda Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta,

Pola spasial pengembangan kecamatan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi akan dikembangkan sebagai berikut:

a. Secara spasial pola pengembangan kecamatan sebagai pusat pertumbuhan akan dibentuk oleh area-area yang secara spesifik mempunyai orientasi pengembangan tertentu yaitu apakah sebagai area wisata, area produksi maupun area distribusi atau kombinasinya berdasarkan *comparative advantage* dari area-area tersebut. Dukungan yang ada dalam hal ini adalah seluruh Stakeholder baik Pemerintah Swasta dan Masyarakat dalam hal kelembagaan, SDM, program , dan pendanaannya khususnya yang menyangkut 7 pilar bidang ekonomi yaitu: sektor pertanian, kehutanan dan perkebunan, industri dan perdagangan, pariwisata seni dan budaya, perhubungan, tenaga kerja serta pekerjaan umum.

b. Besaran pengembangan kecamatan meliputi area kecamatan didukung dengan sarana dan prasarana pekerjaan umum yang dilaksanakan dengan mendasarkan fungsi kotanya dengan didukung oleh kebijaksanaan pengembangan kota-kota yang telah disusun.

Pusat-pusat pengembangan tersebut mempunyai hirarki sebagai berikut:

a. **Pusat utama** terletak di Kota Yogyakarta/urban Yogyakarta serta Ibukota Kabupaten, berfungsi sebagai pusat pelayanan informasi pasar/manajemen, teknologi, serta pusat pengembangan kegiatan ekonomi terkait, maupun sebagai pusat pemrosesan akhir.

b. **Kecamatan** yang akan dapat berbentuk dalam tiga tipe, yaitu:

    1. Kecamatan sebagai pelayanan jasa distribusi dan pemrosesan awal hasil pertanian.

    2. Kecamatan sebagai produksi/pemrosesan hasil industri menengah dan kecil yang juga berfungsi sebagai pusat pelayanan jasa dan distribusi serta penampungan awal hasil pertanian.

    3. Kecamatan sebagai pusat pengembangan pariwisata serta pengembangan jasa distribusi.

Berdasarkan hasil koordinasi Pemerintah Daerah Tk I, Pemerintah Daerah Tk II, Camat pada 14 Kecamatan pilot proyek, serta 7 pilar bidang penggerak pertumbuhan ekonomi disepakati dapat dibuat tipologi orientasi pengembangan kecamatan sebagaimana dalam Tabel 3.2 .

Tabel 3.2. Tipologi Orientasi Pengembangan 14 Kecamatan Sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi

Kabupaten	Kecamatan	Orientasi Pengembangan	Keterangan
Bantul	1.Piyunganan	Distribusi	Hasil agro dan olahannya, hasil kerajinan kulit dan industri lainnya
		Produksi	Agro: emping mlinjo, kerajinan kulit,dan industri lainnya
	2.Pundong	Produksi	Industri: Gerabah, dan keramik dari tanah liat
	3.Srandakan	Wisata	Pantai, Ritual
		Produksi	Agro: peternakan ,perikanan,pertanian
Sleman	1.Godean	Distribusi	Agro dari wilayah hinterlandnya, hasil kerajinan industri kecil.
		Produksi	Industri kecil : Genteng dan kerajinan bambu
	2.Pakem	Wisata	Alam: volcano, hutan
		Produksi	Agro: peternakan sapi potong
	3.Turi	Produksi	Agro: salak pondoh, dan olahannya
Kl.Progo	1.Temon	Produksi	Agro: semangka,cabe,bawang merah
	2.Sentolo	Produksi	Kerajinan: agel, wayang golek
	3.Samigaluh	Produksi	Agro: teh dan kakao
	4.Galur	Produksi	Perikanan laut , perkebunan pinggir pantai – jarak kepyar
Gn.Kidul	1.Ponjong	Produksi	Agro: empon-empon, buah-buahan, kakao
			Tambang: kalsium karbonat,batu akik
	2.Tepus	Produksi	Agro: perikanan laut
		Wisata	Alam: pantai
	3.Playen	Produksi	Agroforestry: kayu, sonokeling, mahoni, jati
	4.Semin	Produksi	Kerajinan : tata sungging, bamboo
		Distribusi	Hasil-hasil agro hinterlandnya dan hasil kerajinan

Sumber : Implementasi Program Kecamatan Sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi, Bappeda Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta,

3.5. RENCANA INDUK PENGEMBANGAN PARIWISATA PROPINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan propinsi yang kaya dengan obyek wisata dengan keanekaragaman alam yang tinggi. Secara sosio geografis kedudukan propinsi cukup strategis karena berada di silang perhubungan dan merupakan transito perdagangan Jawa Tengah bagian selatan. Disamping itu, sebagai pusat kebudayaan Jawa dan pusat pendidikan menjadi suatu daerah tujuan wisata budaya dan pendidikan dari seluruh pelosok nusantara. Bahkan sebagai pusat budaya Jawa, daerah ini menjadi tujuan utama dalam pengamatan, penelitian dan pendalaman falsafah Jawa.

3.5.1. Sebaran Obyek Wisata di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Potensi dan daya tarik wisata yang menonjol di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta adalah benda-benda artefak berupa candi, kraton dan bangunan peninggalan budaya masa lalu. Disamping itu kondisi alam dan kehidupan sosial juga merupakan potensi kepariwisataan yang besar, yang sangat mungkin untuk dikembangkan lebih lanjut sebagai salah satu andalan pembangunan daerah.

Secara umum ada tiga jenis obyek wisata di DIY yaitu obyek wisata budaya, obyek wisata buatan dan obyek wisata alam, yang dapat dilihat pada Tabel 3.3. berikut.

Tabel 3.3. Sebaran Lokasi Obyek Wisata di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Kabupaten/Kota	Jenis Obyek Wisata	Jumlah Obyek
Kulonprogo	Alam	9
	Ekosistem	2
Bantul	Alam	9
	Budaya	3
Gunung Kidul	Alam	23
	Budaya	7
	Buatan	3
Sleman	Alam	11
	Budaya	10
Yogyakarta	Budaya	5
	Buatan	8

Disamping daya tarik yang berupa obyek wisata, Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta kaya pula akan atraksi wisata dalam bentuk kesenian daerah yang tersebar diseluruh wilayah propinsi.

3.5.2. Arahan Pengembangan Pariwisata Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Rencana pengembangan pariwisata di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta secara umum membagi wilayah DIY menjadi tiga kawasan pengembangan pariwisata daerah (KPPD), yaitu KPPD A (utara), KPPD B (tengah) dan KPPD C (selatan). Masing-masing KPPD tersebut mempunyai arahan jenis produk dan pasar pariwisata yang berbeda-beda.

1. Arahan Pengembangan Pariwisata KPPD A (Utara)

   a. Produk pariwisata

      - Komponen Obyek dan Daerah Tarik Wisata (ODTW): Volkano Merapi, Pegunungan Menoreh dan wisata minat khusus
      - Komponen akomodasi: Pondok wisata pedesaan
      - Komponen sarana dan prasarana: memelihara jalan yang ada
      - Komponen lingkungan: pelestarian alam dan lingkungan

   b. Pasar pariwisata

      - Komponen promosi dan pemasaran: pemasaran ke pasar Eropa

2. Arahan Pengembangan Pariwisata KPPD B (Tengah)

   a. Produk pariwisata

      - Komponen ODTW: budaya, konvensi dan wisata minat khusus
      - Komponen akomodasi: meningkatkan kualitas hotel berbintang, melati dan kampung wisata
      - Komponen sarana dan prasarana transportasi: pemeliharaan jalan yang ada

- Komponen lingkungan: penanganan lingkungan

b. Pasar pariwisata

- Komponen promosi dan pemasaran: mengembangkan promosi dan pemasaran ke Asian Timur dan Eropa

3. Arahan Pengembangan Pariwisata KPPD C (Selatan)

a. Produk pariwisata

- Komponen ODTW: pantai dan wisata minat khusus
- Komponen akomodasi: mengembangkan hotel melati dan pondok wisata pedesaan
- Komponen sarana dan prasarana transportasi: pengembangan sarana transportasi baru dan memelihara yang sudah ada
- Komponen lingkungan: pelestarian alam dan lingkungan hidup

b. Pasar pariwisata

- Komponen promosi dan pemasaran: promosi dan pemasaran ke wisatawan nusantara Golongan I dan II dan wisatawan minat khusus

Pembagian KPPD ini dapat dilihat pada Gambar 3.4. berikut.

3.5.3. Arahan Program Pengembangan Sarana dan Prasarana Transportasi Penunjang Kepariwisataan

A. Arahan Program Pengembangan Sarana Transportasi Wisata

Pada dasarnya dalam pengembangan sarana pariwisata dilaksanakan sebanyak mungkin menghubungkan alat transportasi bus wisata, sebab dengan angkutan bus wisata akan dapat dilakukan peningkatan mutu dan pelayanannya. Disamping itu juga dengan transportasi bus wisata dengan berbagai jumlah seat akan mempermudah pengontrolan dan pengevaluasiannya.

1. Jangka pendek: melaksanakan inventarisasi dalam rangka mengetahui jenis kendaraan dan LHR-nya
2. Jangka menengah: melaksanakan penambahan alat transportasi dan frekuensinya ke seluruh ODTW
3. Jangka panjang: melaksanakan peningkatan mutu dan kualitas pelayanan terhadap wisatawan.

Gambar 3.4. Sebaran Obyek Wisata di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Gambar 3.5. Peta Arahan Pengembangan Pariwisata Daerah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Arahan program pengembangan dititik beratkan pada upaya efisiensi, kenyamanan dan keselamatan baik bagi penumpang maupun bagi pemakai jalan yang lain.

Pengembangan alat transportasi kereta api maupun pesawat udara dilaksanakan dengan menambah frekuensi dan peningkatan mutu dan kualitas pelayanannya.

Khususnya untuk angkutan udara pengembangan yang harus dilaksanakan adalah:

1. meningkatkan bandar udara Adisutjipto menjadi bandar udara internasional
2. merintis *connection flight* yang tepat dengan beberapa bandar udara internasional di luar Indonesia
3. mengembangkan *chartered flight* yang lebih banyak dan kompetitif.

B. Arahan Pengembangan Prasarana Transportasi

Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki prasarana angkutan yang relatif telah cukup baik. Hanya intensitas jalan dari satu kabupaten dengan kabupaten yang lain tidaklah sama. ODTW budaya dan peninggalan sejarah pada umumnya terletak pada daerah dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi. Demikian juga dengan lokasi ODTW buatan dan pedesaan. Sedangkan ODTW alam biasanya berada pada daerah dengan tingkat aksesibilitas yang rendah, terutama oleh angkutan umum. Hal ini terjadi terutama di daerah Kabupaten Gunung Kidul bagian selatan.

Untuk dapat menunjang pengembangan pariwisata dilaksanakan arahan program sebagai berikut.

1. Pemeliharaan kualitas jalan dan jangkauan untuk menuju ODTW dalam jangka pendek (1999-2002).
2. Peningkatan kualitas jaringan jalan dan jangkauan untuk menuju ODTW dalam jangka menengah (2002-2005).
3. Pembangunan jalan baru keseluruh ODTW yang ada.

3.6. AGENDA PEMBANGUNAN PROPINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

Kota-kota di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta sangat diwarnai oleh skala dan pengaruh dari Kota Yogyakarta dan sekitarnya, yang secara fungsional membentuk Aglomerasi Perkotaan Yogyakarta (APY). Pola *urban sprawl* (pemekaran kota) secara konsentrik dari Kota Yogyakarta menjadi pola utama pengembangan wilayah perkotaan di Yogyakarta.

Dalam Agenda Pembangunan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (Pemda DIY dan YUDP, 2002) disebutkan sasaran strategis jangka menengah pengembangan tata ruang perkotaan di DIY yaitu:

1. Konsolidasi pengembangan sistem perkotaan dalam konteks regional DIY

2. Konsolidasi tata ruang dalam kaitannya dengan perubahan pendekatan pengagendaan pembangunan

Untuk mencapai sasaran pengembangan tersebut dilakukan beberapa langkah yaitu:

1. Pemutakhiran pengembangan sistem kota-kota yang ada, berkaitan dengan pengembangan perkotaan di konteks regional DIY. Beberapa strategi pengembangan telah dibuat yaitu berkaitan dengan:

   a. Pola Pengembangan

      Pola pengembangan perkotaan ke depan didasarkan pada keterkaitan antar wilayah, kelestarian lingkungan, dekonsentrasi kegiatan dari pusat utama kota, aksesibilitas dan karakteristik serta potensi kawasan pengembangan. Beberapa pola:

      - Kota-kota akan dikembangkan dengan pola koridor-satelit. Koridor berupa konstelasi kota-kota: Timur-Barat: Prambanan – Yogyakarta – Gamping – Godean – Sentolo – Wates – Temon; Utara–Selatan: Tempel–Sleman–Yogyakarta–Bantul

        Sedangkan satelit terbentuk dari kota-kota yang jauh dari koridor namun cukup kuat berfungsi sebagai perkotaan, yaitu: aglomerasi perkotaan Wonosari; aglomerasi perkotaan Galur-Srandakan; aglomerasi kota-kota sekitar Pakem

      - Konstelasi antar kota-kota dalam koridor dan satelit dibatasi oleh sistem ruang terbuka hijau, baik untuk fungsi lindung maupun produksi (sawah, rekreasi)

   b. Distribusi fungsi

      Kota Yogyakarta dan sekitarnya (APY) menjadi pusat pengembangan fungsi perkotaan di DIY. Di sisi lain, kawasan APY terutama pusatnya miskin sumber daya alam namun kaya sumber daya manusia dan peninggalan budaya, sehingga pengembangan ke depan perlu dekonsentrasi fungsi-fungsi yang tidak lagi sesuai untuk pusat Kota Yogyakarta. Strategi ke depan adalah:

      - Dekonsentrasi fungsi industri menengah dan besar ke bagian barat APY, koridor Kulonprogo dan Aglomerasi Perkotaan Wonosari (APW)
      - Dekonsentrasi fungsi komersial besar ke bagian timur APY dekat dengan kawasan Bandara Adisutjipto
      - Penguatan fungsi budaya, sosial dan pendidikan di bagian tengah APY
      - Pengembangan perguruan tinggi dengan basis sains terkait ke APW (Pertanian, Kehutanan, kebumian) dan ke Sentolo (Politeknik Industri)
      - Khusus untuk Satelit Galur-Srandakan dan Pakem diarahkan untuk pengembangan fungsi pelayanan kegiatan pertanian dan pariwisata

c. Hubungan fungsional

Hubungan fungsional sebagaimana pola dan distribusi fungsi berubah, dari yang selama ini radial konsentrik terhadap Kota Yogyakarta menjadi radial konsentrik terhadap koridor dan satelit, serta bertumpu pada angkutan publik. Strategi ke depan adalah sebagai berikut:

- Pola pengembangan jaringan transportasi radial konsentrik terhadap koridor dan satelit. Hal ini merupakan arahan ideal untuk menghubungkan kota-kota tersebut ke lintas regional Jawa sekaligus membentuk *linkages* yang kuat antara perdesaan dan perkotaan
- Pergerakan orang dan barang di koridor dikembangkan dengan tumpuan pengembangan angkutan via rel
- Pengembangan prasarana terminal terpadu untuk penumpang di sekitar bandara dan terminal barang (*dry-port*) di sekitar kawasan industri Sentolo

d. Pengelolaan

Pengelolaan tidak lagi menjadi wewenang pemerintah semata, keikutsertaan *stakeholders* yang lain sudah merupakan keharusan. Strategi kedepan adalah:

- Keaktifan DPRD dan pers dalam *controlling* harus dipandang sebagai bagian dari keterbukaan pemerintah
- *Advocacy approach* oleh kalangan non pemerintah seperti LSM, Paguyuban Masyarakat, kelompok pemerhati dan akademisi sebaiknya diterima sebagai mata rantai hubungan masyarakat-pemerintah
- *Capacity building* harus dilaksanakan secara terus menerus pada instansi pemerintah, termasuk pengelolaan yang bersifat lintas-batas, misalnya pola koordinasi “sekretariat bersama”
- Panduan visi pengembangan menjadi dasar pengelolaan pengembangan daripada pendekatan proyek

2. Melakukan pemutakhiran tata ruang yang ada, berkaitan dengan perubahan pendekatan dari sektoral ke fungsi
3. Melakukan diseminasi dan promosi pengembangan wilayah berdasarkan zoning yang dimutakhirkan
4. Melakukan pendekatan insentif-disinsentif dalam penataan ruang

3.7. KEBIJAKAN PENGEMBANGAN TRANSPORTASI

3.7.1. Pembagian Kewenangan dalam Sektor Transportasi

Pengembangan dan pengelolaan prasarana wilayah adalah tanggung jawab pemerintah otonom sesuai dengan UU No. 22 Tahun 1999 mengenai Otonomi Daerah serta PP No. 25 Tahun 2000. Implementasi dari otonomi daerah tersebut adalah timbulnya pembagian tugas dan wewenang pada masing-masing wilayah. Di sektor transportasi pembagian kewenangan

antara Pemerintah Pusat dan Propinsi serta Kabupaten/kota meliputi: (1) Tugas Pengaturan, (2) Tugas Pembinaan, (3) Tugas Pembangunan dan (4) Tugas Pengawasan.

Pada semua tugas tersebut antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah sebagai otonom mempunyai wewenang dan tugas yang sama hanya dibedakan tingkatan peran/fungsi jaringan jalan, pemerintahan pusat mempunyai kewenangan terhadap jalan nasional dan jalan tol sedangkan pemerintah daerah kewenangannya adalah pada jalan propinsi ditambah jalan-jalan tertentu untuk tugas memberikan masukan dalam penyusunan kebijakan perencanaan.

Tugas Pengaturan meliputi :

1. Perumusan Kebijakan Perencanaan
2. Penyusunan Kebijakan Perencanaan Umum Pemrograman
3. Penyusunan Peraturan Perundang-undangan

Tugas Pembinaan meliputi :

1. Penyusunan Pedoman dan Standar Teknis
2. Pelayanan Perizinan dan Informasi
3. Pemberdayaan melalui Bimbingan Penyuluhan, serta Pendidikan dan Latihan
4. Penelitian dan Pengembangan

Tugas Pembangunan meliputi :

1. Pembangunan: Studi, Perencaan Teknis, Palaksanaan Konstruksi, Pengoperasian, Pemeliharaan, Penerimaan/penyerahan/pengambilalihan.
2. Pengawasan: Pengawasan dan pengendalian fungsi serta manfaat jalan.

3.7.2. Kewenangan Daerah dalam Penanganan Sektor Transportasi Jalan

Sebagai wilayah otonom menurut UU No. 22 Tahun 1999 maka Propinsi mempunyai kewenangan menjalankan pemerintahannya sendiri. Kewenangan daerah dalam menangani sektor transportasi jalan adalah :

1. Penyusunan rencana umum jangka panjang, jangka menengah dan program jaringan jalan propinsi dan jalan strategis propinsi.
2. Perencanaan teknis jalan propinsi.
3. Penyediaan dukungan/bantuan kerjasama antar Kabupaten dalam pengembangan prasarana jalan beserta simpul-simpulnya serta jalan tol.
4. Pengaturan dan penetapan status dan fungsi jalan propinsi dan jalan strategis propinsi.
5. Pembangunan atas jalan propinsi dan jalan strategis propinsi.
6. Pemeliharaan atas jalan propinsi dan jalan strategis propinsi.

7. Penetapan standar pelayanan minimal dalam sub bidang prasarana jalan.
8. Perizinan pelayanan dan pengendalian fungsi dan tertib pemanfaatan jalan nasional dan jalan propinsi.
9. Penerapan perjanjian atau persetujuan internasional yang telah disahkan pemerintah di sub bidang prasarana jalan propinsi.
10. Penanggulangan bencana yang berpengaruh pada jalan propinsi.
11. Penetapan sistem informasi jalan propinsi.
12. Penetapan persyaratan pemberian izin pembangunan jalan tol lintas Kabupaten/kota.
13. Pemberian izin pembangunan jalan tol lintas Kabupaten/kota.

3.7.3. Kebijakan Pengembangan Transportasi Jalan di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

A. Arah Kebijakan

Dalam bidang transportasi diperlukan penanganan secara terpadu oleh berbagai pihak baik pemerintah, masyarakat maupun dunia usaha. Arah kebijakan yang ditempuh, antara lain:

1. Mengembangkan kebijakan pembangunan transportasi yang mendukung pengembangan sistem transportasi nasional yang andal, berkemampuan tinggi, terpadu dan efisien serta mengacu pada pola tata ruang, membantu mengembangkan transportasi regional dengan perhatian pada daerah pedesaan, perluasan jaringan jalan dan angkutan umum ke daerah-daerah terpencil guna mendukung pemerataan penyebaran penduduk, membantu mengembangkan transportasi perkotaan, mendukung pembangunan industri, pertanian, perdagangan, pendidikan, kebudayaan dan pariwisata, meningkatkan kualitas pelayanan sarana dan prasarana transportasi, meningkatkan peran serta masyarakat, serta mengembangkan sumber daya manusia dan teknologi. Untuk ini, diperlukan pengembangan sistem manajemen transportasi yang komprehensif.
2. Kebijakan yang diterapkan ini juga dimaksudkan untuk menunjang keberadaan DIY sebagai salah satu pusat pendidikan dan kebudayaan, daerah tujuan wisata utama, pusat industri kecil dan kerajinan, serta adanya kemauan untuk menjadikan DIY sebagai salah satu pusat pelayanan transportasi regional.
3. Memberikan dukungan dalam program peningkatan jumlah wisatawan yang datang ke DIY, melalui penataan sistem pelayanan transportasi secara terpadu yang mampu memberikan kemudahan bagi wisatawan untuk mengunjungi obyek-obyek wisata.
4. Memberdayakan masyarakat melalui pemberdayaan dan peningkatan pelayanan kendaraan angkutan umum secara berkelanjutan melalui sistem subsidi pemerintah sebagai salah satu bentuk *public service obligation*, dimana pelayanan masyarakat (*public service*) yang diberikan mencakup sarana dan prasarana untuk mendorong disiplin berlalu lintas yang baik serta memberikan kemudahan akses bagi semua golongan masyarakat.

B. Program Pembangunan

Program pembangunan transportasi yang perlu dilaksanakan bersama antara pemerintah, masyarakat dan pelaku sektor swasta, antara lain:

1. Pembangunan prasarana jalan dan jembatan, yaitu untuk memperluas prasarana jaringan transportasi yang menjangkau di wilayah pedesaan, perbatasan antar propinsi/kabupaten dan mendukung pertumbuhan daerah, serta tersedianya prasarana transportasi yang handal.
2. Pembangunan transportasi darat, yang ditujukan untuk mengembangkan transportasi terpadu antara transportasi jalan raya dan kereta api dan terciptanya transportasi darat yang tertib, lancar, aman dan nyaman.
3. Pembangunan transportasi udara, yaitu untuk meningkatkan sarana dan prasarana bandar udara dari bertaraf nasional menjadi bertaraf internasional disertai dengan peningkatan kualitas pelayanan dan dengan tetap menerapkan standar keselamatan penerbangan internasional sesuai dengan aturan yang berlaku, sehingga akan dapat meningkatkan jumlah wisatawan domestik maupun wisatawan mancanegara.

3.7.4. Kebijakan Pengembangan Transportasi di Kabupaten Sleman

Kabupaten Sleman dilihat dari posisi geografis dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya merupakan kabupaten dengan kemungkinan berkembang yang sangat besar. Hal ini bisa dilihat dari pesatnya pertumbuhan kawasan perkotaan yang merupakan perkembangan Kota Yogyakarta ke arah utara. Meski demikian beberapa wilayah di Kabupaten Sleman merupakan kawasan tangkapan air terutama di lereng Gunung Merapi, yang oleh karenanya merupakan kawasan yang harus terpelihara dari eksploitasi untuk menjaga ketersediaan air tanah di kawasan di sebelah selatannya terutama Kota Yogyakarta.

Kondisi tersebut telah menjadi perhatian dari pihak-pihak terkait untuk diimplementasikan dalam tiap rencana pengembangan yang ada termasuk rencana pengembangan jaringan transportasi jalan. Beberapa usulan mengenai pembentukan outer ring road yang menghubungkan Prambanan – Cangkringan – Pakem – Turi – Tempel sedang dikaji dengan sangat mendalam terutama dampaknya terhadap perkembangan wilayah. Seperti dapat dilihat, ring road utara yang ada sekarang mampu memacu perkembangan wilayah Depok, Ngaglik, Godean, Gamping, Kasihan, Sewon, Jetis, Banguntapan dengan sangat pesat yang dalam beberapa hal berdampak pada menurunnya kualitas lingkungan. Di sisi lain, dalam kaitannya dengan kebutuhan pengembangan wilayah, dukungan infrastruktur jalan menjadi faktor yang sangat penting. Oleh karena itu jika dihadapkan pada masalah pemeliharaan daerah tangkapan air, maka perlu ada jalan tengah yang optimal yang dapat mencapai semua tujuan.

Dilihat dari wilayah, Sleman dapat dibagi menjadi empat wilayah yaitu wilayah tengah yang diarahkan untuk perdagangan dan jasa, wilayah barat untuk pengembangan pertanian, wilayah timur untuk pengembangan wisata dan budaya dan wilayah utara untuk daerah resapan air.

Kabupaten Sleman sendiri dalam kerangka pengembangan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta mempunyai posisi yang unik karena beberapa titik penting terletak di sini diantaranya Bandara Adisutjipto, beberapa kawasan kampus besar, jalur ganda rel Yogyakarta – Solo dan beberapa obyek wisata utama.

Bandara Adisutjipto telah diharapkan dapat dikembangkan menjadi bandara internasional, meski ada kendala teknis tentang perpanjangan landasan pacu yang ada sekarang. Meski demikian, secara teknis Bandara Adisutjipto mampu didarati oleh pesawat yang datang langsung dari Singapura, Kualalumpur, Manila, Bandar Seri Begawan dan Bangkok. Keberadaan Bandara Adisutjipto sebagai bandara internasional ini akan membawa implikasi pada kebutuhan akan peningkatan kualitas transportasi dari dan ke bandara dari semua wilayah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta terutama wilayah kota dan obyek-obyek wisata penting.

Dilihat dari posisinya, beberapa keuntungan Bandara Adisutjipto yang ada sekarang sebenarnya telah membuka peluang untuk pengembangan yang lebih baik. Salah satunya adalah keberadaan jalur ganda rel kereta api Yogyakarta – Solo yang rencananya akan terus berlanjut ke arah Wates dan wilayah selatan Jawa Tengah. Keberadaan jalur rel ganda ini mampu meningkatkan kapasitas pergerakan kereta api menjadi empat kalinya. Tingginya frekuensi pergerakan kereta api yang mampu melewati rel ganda ini adalah keuntungan yang tinggi karena jika dikelola dengan baik akan mampu mengurangi pergerakan kendaraan di jalan.

Kabupaten Sleman juga dipenuhi oleh beberapa kampus perguruan tinggi utama di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, seperti Universitas Gadjah Mada, Universitas Islam Indonesia, Universitas Pembangunan Nasional Veteran, Universitas Atmajaya, Universitas Negeri Yogyakarta dan banyak universitas yang lain. Dalam kerangka pengembangan wilayah, keberadaan suatu universitas merupakan salah satu generator pengembangan suatu kawasan, karena akan mampu membangkitkan kegiatan perekonomian dan menjadi daya tarik bagi pendatang dari daerah lain. Salah satu contoh yang paling baik adalah Universitas Islam Indonesia di Pakem, Sleman, yang hanya dalam waktu kurang dari 10 tahun mampu mengubah suatu kawasan yang sepi dan lambat pertumbuhannya menjadi suatu kawasan yang ramai dan sangat prospektif untuk kegiatan perekonomian. Beberapa kampus besar lain terletak di sekitar ring road utara, dan terbukti telah mampu mengembangkan kawasan secara pesat seperti kawasan Seturan dan Babarsari.

Investasi pengembangan pusat lain ke arah ring road tampaknya perlu dilakukan untuk menarik perkembangan di pusat kota yang telah jenuh ke arah luar kota. Hal ini dilakukan seperti pengembangan pusat perdagangan di kawasan Seturan yang dimaksudkan untuk menarik keramaian Malioboro ke arah luar.

Selain keberadaan komponen-komponen penting diatas, di Kabupaten Sleman juga terdapat Candi Prambanan, Candi Kalasan dan (meskipun letaknya di Propinsi Jawa Tengah), keberadaan Candi Borobudur dan Mendut, telah mampu menggerakkan sektor-sektor terkait. Kedua kawasan tersebut dihubungkan oleh jaringan jalan yang berada di Kabupaten Sleman sehingga keberadaan jalur Yogyakarta – Magelang lebih sesuai jika diarahkan untuk pengembangan jasa. Beberapa usulan untuk mengembangkan jalur rel dari Magelang ke Bantul telah dikaji dan diharapkan dapat memberikan alternatif solusi permasalahan *overload*

capacity yang diyakini akan terjadi beberapa tahun kedepan jika dilihat dari kecenderungan perkembangan saat ini.

Dalam kerangka pengembangan ini suatu dukungan yang terkoordinasi dari pemerintah daerah di Yogyakarta dan Jawa Tengah ternyata telah menjadi pembahasan yang mendalam yang mulai terwujud dalam suatu bentuk kegiatan promosi bersama yang melibatkan 13 kabupaten/kota (5 di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, 8 di Jawa Tengah). Kegiatan ini sangat positif karena akan mampu mengoptimalkan suatu program karena adanya sinergi antara satu lembaga dengan lembaga yang lainnya.

Beberapa isu penting diatas menjadi pertimbangan dalam perencanaan transportasi di Kabupaten Sleman. Beberapa program yang telah disusun adalah:

a. Pengembangan jaringan jalan

   Program pengembangan jaringan jalan dilakukan untuk mengembangkan keterjangkuan wilayah dari wilayah lain dan peningkatan kualitas pelayanan. Beberapa program diantaranya:

   - Pembangunan jembatan yang akan menghubungkan Minggir dan Kalibawang yang dimaksudkan untuk membuka akses ke Kulonprogo. Adanya usulan pembukaan akses ke Kabupaten Kulonprogo lewat Ngapak – Purworejan juga diharapkan dapat memberikan alternatif pengembangan ke Kulonprogo bagian tengah.
   - Pengembangan outer ring road di lereng Merapi perlu dilakukan secara hati-hati karena sebagian besar wilayah yang dilewati merupakan daerah resapan air yang sangat vital peranannya bagi wilayah di bagian selatannya.
   - Pengembangan jaringan jalan dengan pola jaring laba - laba:
     - Jogja - Godean – Ngapak
     - Jogja - Minggir – Jembatan
     - Jogja - Tempel – Balerata
     - Jogja – Bedoyo
     - Jogja - Uluwatu – Kemiri
     - Jogja – Prambanan
     - Jogja - Kaliurang.
   - Pengembangan jaringan jalan dengan pola melingkar:
     - Gamping - Jombor - Maguwo
     - Godean - Tempel - Turi - Cangkringan - Prambanan - Piyungan
   - Usulan pembangunan rute baru Klaten – Sleman – Muntilan - Magelang yang melingkari lereng Merapi sebelah selatan, yang diharapkan akan menjadi jalur wisata dan agro industri.
   - Untuk mengantisipasi perkembangan Terminal Jombor sebagai terminal utama di wilayah utara, tampaknya perlu ada usulan pembangunan infrastruktur pendukung untuk mengatasi beban lalu lintas yang muncul. Usulan seperti pembangunan *fly-over* atau jalan akses alternatif dari dan ke Terminal Jombor

untuk mengurangi kemacetan merupakan usulan yang realistis mengingat keterbatasan lahan yang tersedia untuk pengembangan.

- Pembangunan jalur transportasi Jombor – Cebongan – Minggir - Dekso, melewati jembatan Kebon Agung diharapkan akan dapat mulai dibangun pada tahun 2003.

b. Pengembangan transportasi jalan

Sebagai sarana transportasi, pengembangan angkutan umum tampaknya harus menjadi titik berat pembangunan yang utama. Dalam implementasinya pengembangan transportasi jalan di Kabupaten Sleman diarahkan ke arah peningkatan kualitas layanan mengingat secara umum hampir semua wilayah di Kabupaten Sleman telah mampu dijangkau. Peningkatan kualitas layanan ini akan diarahkan dalam bentuk-bentuk kegiatan:

- Peningkatan Terminal Jombor sebagai terminal utama di wilayah utara. Pengembangan ini mengarahkan Terminal Jombor sebagai terminal penumpang utama yang melayani pergerakan angkutan di dalam Kabupaten Sleman maupun dari dan ke
- Peningkatan fungsi kota Tempel sebagai tempat terminal agrobisnis yang digunakan untuk melayani kota-kota penghasil hasil agro seperti Turi, Pakem dan Cangkringan.
- Perlunya pembangunan terminal barang yang dibutuhkan untuk mengurangi kemacetan di dalam kota. Usulannya adalah Patukan yang dikembangkan sebagai terminal peti kemas, sedangkan rencana pengembangan terminal barang di Wates, Gamping terlalu dekat dengan Patukan, sehingga lebih baik apabila dijadikan satu dengan terminal barang di Patukan.
- Untuk angkutan wisata diusulkan pembangunan trayek baru Boyolali-Cangkringan-Kaliurang-Borobudur sebagai jalur alternatif dan jalur wisata di sebelah selatan Gunung Merapi
- Pembangunan terminal terpadu di Bandara Adisutjipto antara angkutan udara, bis, kereta api, untuk mengantisipasi perkembangan jalur transportasi antara Yogyakarta dan Solo. Hal dikembangkan mengingat potensi yang ada dengan adanya jalur rel ganda, bandara internasional dan jalan nasional Yogyakarta – Solo.
- Beberapa spot penting terutama di ring road perlu ada pengaturan untuk mengantisipasi crossing-crossing antara kiri dan kanan ring road. Beberapa titik seperti di depan UPN Condong Catur bahkan sudah perlu dipikirkan adanya jembatan penyeberangan mengingat tingginya tingkat lalu lintas yang menyeberang.
- Selain jalur yang ada sekarang yang melalui Jalan Magelang dan Jalan Kaliurang, tampaknya perlu dikembangkan jalur alternatif Yogyakarta - Kaliurang yaitu melalui jalur Jogja – Monjali – Uluwatu - Turi

Pengembangan transportasi di Kabupaten Sleman secara skematik dapat dilihat pada Gambar 3.6.

3.7.5. Kebijakan Pengembangan Transportasi di Kabupaten Bantul

Seperti halnya Sleman, Kabupaten Bantul juga memiliki prospek pertumbuhan yang sangat besar dilihat dari posisinya. Pengembangan ke arah selatan ini tidak mengalami kendala seperti halnya Kabupaten Sleman yang harus melihat keberadaan kawasan tangkapan air. Dalam hal ini sektor industri adalah yang paling mungkin untuk dikembangkan, terutama industri usaha kecil dan menengah dengan basis tenaga kerja.

Dari lima daerah tingkat II di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Bantul adalah satu-satunya kabupaten yang berbatasan langsung dengan empat daerah tingkat II lainnya. Hal ini membawa implikasi pada meningkatnya kebutuhan akan sarana akses yang memadai dari dan ke daerah tingkat II yang berdekatan yang harus didukung dengan suatu bentuk kerjasama peningkatan jalur yang saling menguntungkan.

Pengembangan wilayah Kabupaten Bantul diarahkan untuk menciptakan suatu wilayah dengan pengembangan yang terpadu antar bagian wilayah. Salah satu program yang telah disiapkan oleh Pemerintah Daerah adalah perencanaan Bantul Kota Mandiri, dengan salah satu pendukung vitalnya adalah suatu master plan jaringan jalan. Di samping itu ada kebutuhan untuk pengembangan jalur akses alternatif yang membelah Kabupaten Bantul dan menggerakkan pengembangan wilayah dengan lebih baik. Meskipun demikian telah dirasakan adanya suatu kebutuhan untuk mengendalikan perkembangan wilayah terutama di wilayah sisi jalan seperti Jalan Yogyakarta – Parangtritis, agar dapat memberikan ruang jalan yang luas bagi pengembangan berikutnya.

Potensi utama Kabupaten Bantul berupa pariwisata dalam bentuk deretan pantai yang indah, yang mengandung potensi wisata alam dan budaya. Di samping itu keberadaan makam raja-raja Mataram di Imogiri dan beberapa kawasan industri kecil seperti Pundong dan Kasongan, diharapkan dapat menggerakkan perekonomian wilayah dengan lebih baik dan berdampak pada pengembangan kawasan-kawasan disekitarnya.

Khusus untuk pengembangan kawasan pantai di wilayah selatan, telah dirasakan perlunya suatu jalur jaringan jalan yang berfungsi sebagai pendukung kepariwisataan dan kegiatan perekonomian lainnya. Jalur ini diharapkan mampu menyambungkan kawasan di wilayah selatan baik dari bagian barat (Kulonprogo, Jawa Tengah bagian selatan) maupun ke arah timur (Gunung Kidul, Jawa Timur bagian selatan barat) dan berfungsi sebagai jalur alternatif bagi jalur yang ada sekarang.

Dalam kerangka pengembangan transportasi jalan, beberapa program telah dikemukakan untuk dapat dilaksanakan, meliputi:

a. Pengembangan jaringan jalan, diantaranya yang utama:

   - Pengembangan jaringan jalan untuk mendukung program Bantul Kota Mandiri dengan memberikan ruang bagi suatu masterplan jaringan jalan yang terpadu baik interr dan intra kawasan.
   - Pengembangan outer ring road selatan, yang menyambungkan antara Piyungan – Imogiri – Bantul – Sedayu. Jalur ini diharapkan mampu menjadi alternatif bagi pergerakan dari Solo menuju Wates dan diharapkan dapat menjadi jalur

perekonomian yang kuat yang mampu meningkatkan perkembangan wilayah dengan lebih cepat.

- Pengembangan jalur selatan yang sejajar dengan pantai selatan. Jalur ini adalah jalur yang diperkirakan akan menjadi suatu jalur wisata yang kuat karena adanya deretan pantai dan kawasan wisata di jalur yang dilewatinya.
- Pembukaan jalur dari Imogiri – Dlingo – Playen dalam rangka meningkatkan perkembangan di wilayah Dlingo dan sekitarnya yang dirasakan masih berjalan lambat.
- Perkuatan jalur-jalur eksisting yang ada sekarang seperti dari Yogyakarta menuju daerah selatan dengan cara 'mengamankan' perkembangan wilayah di sekitar jalan agar dapat terkendali. Hal ini dilakukan untuk memberikan ruang bagi pengembangan di masa mendatang.
- Perkuatan jaringan jalan di wilayah selatan barat yang meliputi jalur Sedayu – Pandak dan Srandakan – Kretek.
- Dalam rangka mengantisipasi dampak pengoperasian terminal Giwangan, tampaknya perlu ada suatu kajian yang komprehensif mengenai kemungkinan bangkitan-bangkitan perjalanan baru dari Bantul.

b. Pengembangan transportasi jalan, diantaranya yang utama:

- Peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum, terutama untuk penjangkauan seluruh wilayah di Bantul. Hal ini penting dilakukan mengingat diharapkan angkutan umum yang terpadu dapat mendukung pembangunan secara lebih optimal di satu sisi dan di sisi lain hal ini secara teoritis seharusnya mampu mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang lebih tidak menguntungkan dari sisi lingkungan dan efisiensi energi.
- Telah dirasa perlu adanya suatu angkutan wisata yang mampu melayani wisatawan yang akan berwisata di obyek-obyek wisata utama Kabupaten Bantul, dengan kualitas pelayanan yang lebih baik sesuai standar-standar yang baku.
- Beberapa spot di Kabupaten Bantul mempunyai daya tarik budaya yang tinggi terutama pada event-event tertentu seperti Perayaan Suro/Muharam, tahun baru, liburan sekolah yang ternyata membawa dampak yang signifikan pada meningkatnya volume lalu lintas. Antisipasi terhadap hal ini dibutuhkan agar tidak terjadi over capacity pada jalur-jalur jalan yang dilewati.
- Pengembangan simpul seperti terminal penumpang dan barang menjadi bagian yang tak terpisahkan dari pengembangan transportasi jalan. Adanya usulan untuk pembangunan terminal sebagai tempat parkir dan bongkar muat kendaraan barang di Piyungan, adalah salah satu usulan untuk memberikan solusi bagi antisipasi kebutuhan akan mobilitas terus meningkat.

Pengembangan transportasi di Kabupaten Bantul secara skematik dapat dilihat pada Gambar 3.7.

3.7.6. Kebijakan Pengembangan Transportasi di Kabupaten Kulonprogo

Kabupaten Kulonprogo dilihat dari kontribusi PDRB-nya terhadap Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta adalah kabupaten termiskin, juga dilihat dari kecilnya pendapatan perkapita yang paling rendah diantara seluruh kabupaten di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal juga mengakibatkan jumlah penduduk miskin di Kabupaten Kulonprogo adalah yang paling besar yang pada tahun 2000 mencapai 39,36 % dari seluruh penduduk miskin di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Dilihat dari wilayahnya sebagian wilayah Kulonprogo bergunung-gunung dan di beberapa tempat bahkan merupakan kawasan yang rawan longsor dan dijaga dari pembangunan yang tak terkendali. Kawasan ini terletak di bagian utara dan barat yang berbatasan dengan Jawa Tengah (Kabupaten Purworejo). Sebagian lainnya merupakan area persawahan dan hutan-hutan yang termasuk subur. Sedangkan di bagian selatan terdapat deretan pantai-pantai yang berpotensi besar dikembangkan sebagai daerah tujuan wisata utama kepariwisataan. Hal ini berimplikasi pada penekanan pembangunan yang berbeda-beda di tiap-tiap bagian wilayah tersebut.

Dalam kerangka pengembangan wilayah, peningkatan perekonomian tampaknya menjadi tujuan utama dengan kendali pada keterjagaan lingkungan. Demikian juga keinginan untuk membuka isolasi di wilayah barat dan utara dengan jalur jalan yang lebih layak, sudah menjadi agenda pembangunan yang harus ditindaklanjuti dengan progam aksi yang terpadu.

Beberapa program pembangunan transportasi diantaranya adalah:

a. Pengembangan jaringan jalan, meliputi:

   - Perkuatan jalur yang ada sekarang baik jalur utama dari Yogyakarta - Wates – Purworejo, maupun jaringan jalan propinsi ke arah utara dan selatan. Antisipasi terhadap perkembangan ke depan perlu dilakukan mengingat sebagai jalur utama transportasi jalan di sebelah selatan, jalan nasional Yogyakarta – Wates – Purworejo harus mampu menerima beban lalu lintas pada kondisi paling berat seperti ketika terjadi arus mudik.
   - Pengembangan jaringan jalan akses ke Purworejo dan Muntilan melalui wilayah Kabupaten Kulonprogo bagian utara dan barat. Pembukaan jalur ke Purworejo di sisi barat utara perlu dilakukan dalam kerangka pembukaan daerah tersebut dari keterisolasian.
   - Perkuatan jalur selatan sebagai jalur wisata dan jalur alternatif bagi pergerakan kendaraan di sisi selatan.

b. Pengembangan transportasi jalan, meliputi:

   - Peningkatan pelayanan angkutan umum terutama dari dan ke wilayah timur dan barat Kabupaten Kulonprogo.
   - Dengan akan dikembangkannya jalur rel ganda dari Yogyakarta menuju Wates, yang merupakan kelanjutan dari proyek serupa dari Yogyakarta menuju Solo, perlu dilakukan antisipasi terutama transportasi dari dan ke stasiun kereta api.
   - Pengembangan terminal di Wates baik untuk penumpang maupun untuk barang.

Pengembangan transportasi di Kabupaten Kulonprogo secara skematik dapat dilihat pada Gambar 3.8.

3.7.7. Kebijakan Pengembangan Transportasi di Kabupaten Gunung Kidul

Kabupaten Gunung Kidul dalam kerangka pengembangan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki posisi yang khusus. Pertama, sebagai kabupaten dengan kepadatan penduduk paling rendah dari seluruh kabupaten di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, pemerataan penyebaran penduduk adalah salah satu misi pembangunan yang utama. Konsekuensi dari hal ini adalah penyediaan infrastruktur yang memadai ke seluruh bagian wilayah. Kedua, dengan kontribusi PDRB yang termasuk rendah (bersama-sama dengan Kabupaten Kulonprogo), Kabupaten Gunung Kidul diharapkan dapat memacu perkembangan perekonomiannya agar dapat mendekati pencapaian Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul. Ketiga, dengan wilayah yang paling luas di antara semua daerah tingkat II di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, peningkatan keterjangkauan inter dan intra wilayah adalah salah satu isu utama. Tiga kondisi utama tersebut mendorong adanya suatu 'percepatan' pembangunan bagi pemerintah daerah agar tidak terjadi kesenjangan yang terlalu jauh dengan wilayah lain.

Beberapa usaha telah dilakukan pihak-pihak terkait. Diantaranya, dalam kaitannya untuk lebih mengintensifkan pembangunan wilayah, beberapa kecamatan telah mengalami pemekaran di wilayah Panggang, yang bergunung-gunung dan Rongkop di bagian selatan timur. Pemekaran wilayah ini diharapkan dapat lebih menfokuskan arah pembangunan pada wilayah-wilayah terkait. Disamping itu model kerjasama antar wilayah juga menjadi perhatian pihak pemerintah daerah antara lain dengan pembangunan kawasan seperti 'segitiga' Dlingo, Playen dan Patuk.

Dalam kerangka pengembangan wilayah, beberapa kawasan di Gunung Kidul dapat dikatakan masih tertinggal dibandingkan wilayah lain di kabupaten yang sama. Dalam hal ini isu 'penembusan isolasi' menjadi dasar pemikiran yang utama. Dalam konteks Gunung Kidul (atau Pulau Jawa pada umumnya), 'isolasi' bukan diartikan pada ketidaktersediaan jaringan jalan, tetapi lebih kepada tingginya waktu tempuh menuju suatu destinasi di wilayah lain akibat kondisi geografis wilayah dan kondisi geometrik jalan. Peningkatan waktu tempuh ini menjadi isu utama yang harus dapat diatasi dengan suatu perencanaan yang matang.

Pengembangan jalur-jalur akses ini tidak saja dilakukan didalam wilayah Kabupaten Gunung Kidul tetapi juga dikembangkan untuk meningkatkan akses keluar wilayah baik dalam wilayah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, maupun ke wilayah propinsi lain disekitarnya seperti Jawa Tengah dan Jawa Timur. Pengembangan ini akan membawa dampak ganda baik terhadap perkembangan wilayah di daerah sekitar jalur akses maupun terhadap kabupaten Gunung Kidul secara keseluruhan.

Beberapa potensi wilayah telah digali dan meningkatkan perekonomian wilayah, seperti material berat, hasil bumi dan kayu. Demikian juga pada sektor kepariwisataan. Meski demikian beberapa kekayaan alam potensial belum tergali seperti ornamen batu, kalsit dan kaolin. Hal ini menuntut adanya ketersediaan jaringan jalan yang memadai sebagai dukungan bagi pengembangan tersebut.

Dari sisi transportasi, ketersediaan jaringan yang memadai sudah menjadi keharusan meskipun dari sisi kondisi geografis tidak menguntungkan bagi pengembangan. Beberapa titik menjadi kendala bagi lancarnya arus lalu lintas seperti di tanjakan Patuk, yang akan menjadi masalah bagi kendaraan-kendaraan besar yang akan lewat. Beberapa usaha telah ditempuh misalnya usaha untuk membuat jalur alternatif dari Piyungan menuju Patuk melewati jalur alternatif dengan topografi yang lebih layak bagi suatu jaringan jalan nasional. Di sisi lain, beberapa ibukota kecamatan hanya terjangkau melalui jaringan jalan kabupaten dimana dari prinsip di rencana umum jaringan transportasi jalan setidaknya dibutuhkan akses jalan propinsi antar ibukota kecamatan.

Beberapa program pengembangan jaringan telah dilakukan untuk mendukung beberapa agenda pembangunan seperti diatas, diantaranya:

a. Pengembangan jaringan jalan, meliputi:

   - Perkuatan jaringan jalan nasional dari Yogyakarta ke Wonosari dengan penanganan pada titik-titik yang menjadi kendala, seperti di Patuk dan di jalan-jalan yang berkelok-kelok yang tidak sesuai untuk geometris sebuah jalan nasional. Beberapa program dilakukan dengan cara pembuatan jalur alternatif seperti jalur Piyungan – Wonosari lewat Playen dan jalur Panggang – Wonosari. Beberapa jalur penting diusulkan untuk ditingkatkan statusnya agar dapat melayani lebih baik seperti jalur Gedangsari – Watugajah menjadi jalan propinsi, demikian juga jalur Baron – Duwet.
   - Pengembangan jalur wisata di sisi selatan untuk meningkatkan akses wisatawan menuju obyek-obyek wisata. Pembukaan jalur dari timur (Parangtritis) adalah usulan yang realistis mengingat besarnya potensi pariwisata di wilayah tersebut (di luar kendala berupa kondisi geografis wilayah).
   - Pembangunan jalur tembus menuju Klaten melalui Ngawen dan Semin yang diharapkan mampu menjadi ujung tombak pendukung mobilitas kendaraan penumpang dan barang menuju wilayah Solo dan sekitarnya. Hal ini dilakukannya untuk mengantisipasi perkembangan wilayah di sisi selatan yang tampaknya mulai terlihat, seperti pengembangan pelabuhan ikan di Sadeng. Dalam industri perikanan, akses yang cepat dalam distribusi adalah suatu keuntungan yang sangat besar mengingat sifat produk yang mudah busuk.
   - Perkuatan jalan nasional dari Wonosari menuju Pracimantoro melalui Bedoyo dilakukan untuk memperkuat akses ke arah timur. Hal ini perlu dilakukan mengingat Pemerintah Daerah Tingkat II Wonogiri sedang membangun terminal A di Pracimantoro untuk angkutan AKAP dan jalur selatan melalui Wonosari adalah salah satu jalur yang mungkin untuk dilewati trayek AKAP yang menuju wilayah selatan Jawa Tengah seperti Purwokerto, Cilacap, Kebumen bahkan ke arah Bandung dan Jakarta.

b. Pengembangan transportasi jalan, dilakukan antara lain dengan:

   - Peningkatan keterjangkauan layanan trayek AKDP paling tidak menjangkau ke setiap ibukota kecamatan.
   - Layanan trayek keluar wilayah melalui beberapa akses keluar yang ada dikembangkan untuk memperkuat kegiatan perekonomian yang ada, seperti ke arah

- Pengembangan terminal penumpang Wonosari sebagai terminal utama di bagian timur wilayah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Pengembangan terminal barang di beberapa tempat seperti di Patuk sebagai transit kendaraan barang, di Sadeng sebagai terminal barang khusus untuk ikan dilengkapi dengan fasilitas *cold-storage*. Terminal barang yang belum siap secara fisik dapat dibuat dalam bentuk suatu kantong saja.

Pengembangan transportasi di Kabupaten Gunung Kidul secara skematik dapat dilihat pada Gambar 3.9.

3.7.8. Kebijakan Pengembangan Transportasi di Kota Yogyakarta

Kota Yogyakarta adalah pusat dari pertumbuhan wilayah di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Potensi yang dimiliki wilayah ini adalah beragam mulai dari kepariwisataan, perindustrian, perdagangan, pendidikan dan pemerintahan. Hal ini menimbulkan daya tarik bagi pendatang untuk melakukan aktivitas di Kota Yogyakarta dan mengakibatkan besarnya tingkat mobilitas kendaraan terutama pada waktu pagi dan sore. Beberapa wilayah disekitarnya seperti Depok, Godean, Banguntapan, Sewon, Kasihan, Godean pada perkembangannya menjadi aglomerasi dari Kota dan merupakan suatu pusat yang besar dengan berbagai macam kegiatannya.

Kota Yogyakarta mengalami peningkatan lalu lintas yang signifikan pada pagi dan sore hari pada jam-jam berangkat kerja/sekolah dan pulang kerja/sekolah, baik di dalam kota maupun dari dan ke luar kota ke wilayah sekitarnya. Demikian pula sebagai pusat pendidikan, beberapa kampus dan sekolah berada di Kota Yogyakarta dan sekitarnya. Hal ini mendorong pergerakan yang besar terutama pelajar dan mahasiswa untuk melakukan kegiatannya.

Selama ini pergerakan intra wilayah dilayani dengan jalan-jalan kota yang beragam kualitasnya yang rata-rata telah berada pada kondisi baik. Sedangkan pergerakan intra wilayah dilayani oleh beberapa jalur keluar wilayah yang dihubungkan oleh sebuah ring road. Model ini sebenarnya dapat memberikan keuntungan pada berkurangnya pergerakan menembus Kota untuk menuju tujuan di wilayah lain seperti dari Prambanan menuju Wates tidak perlu melewati Kota tapi bisa melewati ring road selatan.

Beberapa program pengembangan transportasi meliputi:

a. Pengembangan jaringan jalan, meliputi:
   - Optimalisasi fungsi ring road sebagai penarik beban lalu lintas keluar kota bagi pergerakan melintas dan jalur alternatif menuju wilayah lain dibandingkan lewat dalam kota yang relatif lebih lambat. Beberapa persimpangan perlu didesain ulang agar dapat mengurangi waktu tempuh seperti simpang ring road – Jalan Wates di Gamping. Demikian juga keberadaan beberapa pusat kegiatan seperti kampus UPN di Condongcatur perlu dilakukan penataan fasilitas penyeberangan untuk kendaraan dan orang antar sisi jalan.
   - Peningkatan kondisi jalan-jalan perkotaan terutama yang terkait dengan akses keluar masuk kota

b. Pengembangan transportasi jalan, meliputi:

- Peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum perkotaan untuk melayani pergerakan dalam wilayah kota, terpadu dengan jaringan angkutan umum yang melayani pergerakan keluar kota.
- Perlunya pembatasan kendaraan bermotor yang lewat kota dengan cara meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum atau dengan jalan meningkatkan fungsi ring road dengan terminal transfer di tepi ring road.
- Pengembangan jalur angkutan umum langsung dari Kota ke obyek-obyek wisata penting di luar kota seperti ke Borobudur atau sebaliknya.
- Angkutan barang masuk kota merupakan masalah bagi lalu-lintas dan jalan tersebut. Kebutuhan untuk terminal barang telah dikemukakan dan diharapkan dapat dipenuhi oleh Terminal Giwangan dalam bentuk terminal barang dengan fasilitas bongkar muat barang yang memadai.

Pengembangan transportasi di Kota Yogyakarta secara skematik dapat dilihat pada Gambar 3.10.

Gambar 3.6. Pengembangan Transportasi di Kabupaten Sleman

Gambar 3.7. Pengembangan Transportasi di Kabupaten Bantul

Gambar 3.8. Pengembangan Transportasi di Kabupaten Kulonprogo

Gambar 3.9. Pengembangan Transportasi di Kabupaten Gunung Kidul