

7114
JOK
2
e1

**ARAH PERKEMBANGAN, BENTUK DAN STRUKTUR FISIK
KERUANGAN KOTA PANGKALAN BUN - KUMAI
KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT PROPINSI
KALIMANTAN TENGAH**

TESIS

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota

Oleh :

TRI JOKO

NIM : L4D 000 105



**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2002**

**ARAH PERKEMBANGAN, BENTUK DAN STRUKTUR FISIK
KERUANGAN KOTA PANGKALAN BUN - KUMAI
KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT PROPINSI
KALIMANTAN TENGAH**

Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Oleh :

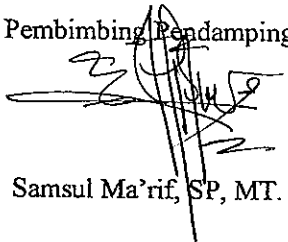
TRI JOKO
L4D 000 105

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 3 September 2002

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

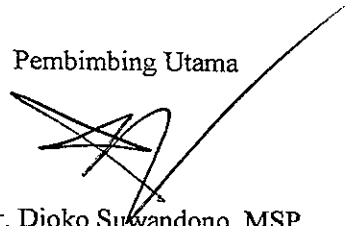
Semarang, 3 September 2002

Pembimbing Pendamping



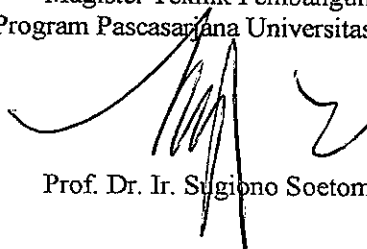
Samsul Ma'rif, SP, MT.

Pembimbing Utama



Ir. Djoko Suwandono, MSP.

Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro



Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

*Bukankah kami telah melapangkan untukmu dadamu,
dan kami telah menghilangkan dari padamu bebanmu,
yang memberatkan punggungmu.
dan Kami tinggikan bagimu sebutanmu,
Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu pasti ada kemudahan,
Maka apabila kamu telah selesai (dari urusan sesuatu), kerjakanlah
dengan sungguh-sungguh urusan yang lain,
Dan hanya kepada Tuhanmulah hendaknya kamu berharap.*

(Alam Nasyrah, ayat 1-8)

*Persembahan yang Kecil untuk Yang Mulia
Kedua orang tuaku,
Bapak (alm) dan ibu mertua, saudara-saudaraku dan
Istriku tercinta Sri Suharni,AMK,
Serta Kepada Anakku tersayang Ika Farida Oktaviani
dan M.Nizar Wiratama,
Karena kebesaran cinta dan pengorbanannya
Karya ini menjadi nyata*

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan Puji Syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahNya kepada penulis, sehingga penyusunan tesis ini yang merupakan rangkaian dari kegiatan penelitian pada program pasca sarjana Magister Teknik Pembangunan Kota Universitas Diponegoro dapat terselesaikan.

Penyusunan tesis ini tidak terlepas dari dukungan dan bantuan dari banyak pihak, baik bantuan yang berwujud bimbingan teknis, moril maupun materil oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada :

1. Bapak Prof. DR. Ir. Sugiono Soetomo, CES, DEA selaku Ketua Program Magister Teknik Pembangunan Kota yang telah banyak memberikan fasilitas selama menempuh studi.
2. Bapak Ir. Djoko Suwandono, MSP, selaku dosen pembimbing utama yang dengan penuh kesabaran memberikan bimbingan dan arahan yang tak ternilai, sejak dari awal sampai selesainya tesis ini.
3. Bapak Samsul Ma'rif, SP, MT, selaku dosen pembimbing kedua yang dengan penuh kesabaran memberikan bimbingan dan arahan yang tak ternilai, sejak dari awal sampai selesainya tesis ini.
4. Ibu Ir. Hj. Nany Yuliasuti, MSP, selaku pembahas.
5. Bapak PM. Brotosunaryo, SE, MSP, selaku penguji.
6. Bapak Gubernur Propinsi Kalimantan Tengah, yang telah memberikan kesempatan untuk tugas belajar pada Program Pasca Sarjana Magister Teknik Pembangunan Kota Universitas Diponegoro Semarang.

7. Bapak Bupati Kabupaten Kotawaringin Barat, yang telah memberikan kesempatan untuk tugas belajar pada Program Pasca Sarjana Magister Teknik Pembangunan Kota Universitas Diponegoro Semarang.
8. Bapak Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Kotawaringin Barat, yang telah memberikan kesempatan untuk tugas belajar pada Program Pasca Sarjana Magister Teknik Pembangunan Kota Universitas Diponegoro Semarang
9. Seluruh pengelola, staf pengajar dan karyawan Program Pasca Sarjana MTPK UNDIP, yang telah banyak memberikan fasilitas maupun bantuan lainnya selama studi.
10. Seluruh teman-teman khususnya angkatan Reguler IV MTPK yang telah memberikan dorongan

Akhir kata, penulis menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari sempurna untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun demi kesempurnaan tesis ini.

Semarang, September 2002

Penulis

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR DIAGRAM	xi
ABSTRAK	xii
ABSTRACT	xiii

BAB I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	7
1.3 Tujuan dan Sasaran Studi.....	8
1.3.1 Tujuan Studi.....	8
1.3.2 Sasaran Studi.....	8
1.4 Manfaat Penelitian.....	8
1.5 Ruang Lingkup Studi.....	9
1.5.1 Ruang Lingkup Substansial (Materi).....	9
1.5.2 Ruang Lingkup Spasial (Wilayah).....	10
1.6 Kerangka Pemikiran	10
1.7 Jenis Penelitian	13
1.8 Cara Perolehan Data.....	14
1.9 Metode Pengambilan Sampel.....	15
1.10 Tahapan Penelitian.....	17
1.11 Teknik Analisis.....	18
1.12 Sistematika Penulisan.....	20

BAB II. PERTUMBUHAN DAN PERKEMBANGAN KOTA

2.1 Perpektif Teoritis Pertumbuhan dan Perkembangan Kota.....	22
2.2 Proses Pertumbuhan dan Perkembangan Kota	24
2.3 Fungsi dan Peranan Kota.....	26
2.4 Pertumbuhan, Ukuran Besar Kota.....	26
2.5 Faktor-Faktor Perkembangan Tata Ruang Permukiman	29
2.6 Esensi Aspek Fisik dalam Perkembangan Kota.....	31
2.7 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Kota.....	34
2.8 Bentuk-Bentuk Kota.....	37
2.8.1 Bentuk Kota di Pedalaman.....	38
2.8.2 Bentuk Kota di Pantai	41
2.8.3 Bentuk Kota di Sungai	43
2.9 Strategi Pengembangan Kota.....	45

BAB III. TINJAUAN KONSTELASI WILAYAH DAN GAMBARAN FISIK DASAR WILAYAH STUDI

3.1	Sejarah Perkembangan Dan Pertumbuhan Kota Pangkalan Bun	48
3.2	Tinjauan Dalam Konstelasi Wilayah.....	49
3.3	Deskripsi Wilayah dan Potensi Kotawaringin Barat.....	50
3.3.1	Letak Wilayah.....	50
3.3.2	Luas dan Batas Wilayah.....	50
3.3.3	Iklim.....	51
3.3.4	Topografi dan Bentang Alam.....	51
3.3.5	Hidrologi.....	52
3.3.6	Sumber Daya Alam.....	53
3.3.7	Administrasi Pemerintahan.....	54
3.3.8	Penduduk.....	54
3.3.9	Pertanian.....	54
3.3.10	Pertambangan dan Penggalian.....	55
3.3.11	Industri Pengolahan.....	55
3.3.12	Perhubungan.....	56
3.3.13	Pariwisata dan Perhotelan.....	57

BAB IV. ANALISIS ARAH PENGEMBANGAN, BENTUK DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN KOTA PANGKALAN BUN - KUMAI

4.1	Dinamika Perkembangan Kota.....	59
4.1.1	Fungsi dan peran kota Pangkalan Bun - Kumai.....	60
4.1.2	Sebaran penduduk.....	60
4.1.3	Ketersediaan sarana kota.....	62
4.1.4	Jaringan utilitas perkotaan.....	64
4.1.5	Sistem transportasi wilayah.....	68
4.1.6	Tata guna lahan.....	75
4.1.7	Kecenderungan perkembangan perekonomian kota	79
4.2	Analisis Terhadap Bentuk Fisik Keruangan Kota Pangkalan Bun-Kumai.....	81
4.2.1	Analisis terhadap potensi wilayah Kota Pangkalan Bun-Kumai.....	81
4.2.2	Analisis terhadap aspek sosial ekonomi masyarakat....	86
4.2.3	Analisis terhadap sistem transportasi kota.....	91
4.2.4	Analisis terhadap sistem utilitas perkotaan.....	96
4.3	Analisis Sektor Strategis di Kawasan Arus Selatan - Kumai ...	106
4.3.1	Sektor Strategis di Kawasan Arus Selatan.....	109
4.3.2	Analisis Sektor Strategis di Kawasan Arus Selatan.....	112
4.3.3	Sektor Strategis di Kawasan Kumai.....	112
4.3.4	Analisis Sektor Strategis di Kawasan Kumai.....	115
4.3.5	Kecenderungan Arah Perkembangan Sektor-Sektor Strategis.....	118

4.3.5.1. Kawasan Arut Selatan	118
4.3.5.2. Kawasan Kumai.....	118
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN	
5.1 Kesimpulan.....	122
5.2 Saran.....	127
DAFTAR PUSTAKA.....	129
LAMPIRAN.....	132

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Sektor Pertanian.....	55
Tabel 4.1	Jumlah Penduduk Di wilayah Penelitian	61
Tabel 4.2	Fasilitas Pendidikan di Kecamatan Arut Selatan-Kumai Tahun 2000	63
Tabel 4.3	Fasilitas Kesehatan di Kecamatan Arut Selatan-Kumai Tahun 2000	65
Tabel 4.4	Fasilitas Peribadatan di Kecamatan Arut Selatan-Kumai Tahun 2000	66
Tabel 4.5	Fasilitas PLN di Kecamatan Arut Selatan-Kumai Tahun 2000 ..	67
Tabel 4.6	Pola Penggunaan Lahan di Kota Pangkalan Bun Tahun 2000...	76
Tabel 4.7	Struktur Perekonomian Di Kotawaringin Barat Tahun 2000	81
Tabel 4.8	Potensi Wilayah Pangkalan Bun dan Kumai	83
Tabel 4.9	Sarana Lingkungan di Kota Pangkalan Bun dan Kumai	88
Tabel 4.10	Sistem Transportasi Wilayah Pangkalan Bun dan Kumai	93
Tabel 4.11	Prasarana Lingkungan di Pangkalan Bun dan Kumai	97
Tabel 4.12	Aspek fisik, Sosial dan Ekonomi di Pangkalan Bun dan Kumai ..	101
Tabel 4.13	Data Kesempatan Kerja per Sektor di Kawasan Arut Selatan dan Kumai.....	107
Tabel 4.14	Data Kesempatan Kerja per Sektor di Kecamatan Arut Selatan dan Kumai.....	108
Tabel 4.15	Sektor Strategis di Kawasan Arut Selatan dan Kumai	117

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Peta Administrasi Kalimantan Tengah.....	2
Gambar 1.2	Peta Administrasi Kotawaringin Barat.....	5
Gambar 1.3	Peta Daerah Penelitian	11
Gambar 1.4	bagan Alur Kerangka Pemikiran	12
Gambar 2.1	Skema Hubungan Antara Perkembangan Penduduk dan Perkembangan Kegiatan Usahanya	33
Gambar 2.2	Tipe Memusat/Konsentrik (Pedalaman)	38
Gambar 2.3	Tipe Memanjang/Linier (Pedalaman)	39
Gambar 2.4	Tipe Pita/Ribbon Development (Pedalaman)	40
Gambar 2.5	Tipe Terpencar/Dispersed (Pedalaman).....	40
Gambar 2.6	Tipe Memusat/Konsentrik (Pantai).....	41
Gambar 2.7	Tipe Memanjang/Linier (Pantai).....	41
Gambar 2.8	Tipe Pita/Ribbon Development (Pantai).....	42
Gambar 2.9	Tipe Terpencar/Dispersed (Pantai)	43
Gambar 2.10	Tipe Memanjang/Linier (Sungai).....	44
Gambar 2.11	Memusat/Konsentrik (Sungai)	45
Gambar 4.1	Jalan Kumai-Pangkalan Bun	69
Gambar 4.2	Peta Jaringan Jalan Kota Pangkalan Bun-Kumai Tahun 1996.....	71
Gambar 4.3	Peta Jaringan Jalan Kota Pangkalan Bun-Kumai Tahun 2000.....	72
Gambar 4.4	Peta Fungsi Jalan Kota Pangkalan Bun-Kumai.....	73
Gambar 4.5	Pelabuhan Laut Kumai	74
Gambar 4.6	Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun.....	75
Gambar 4.7	Pemukiman di Tepi Sungai Arut Kelurahan Mendawai ...	76
Gambar 4.8	Peta Tata Guna Lahan	77
Gambar 4.9	Dermaga kayu Blok di Sungai Kumai.....	78
Gambar 4.10	Pemukiman di Bantaran Sungai Kumai	78
Gambar 4.11	Salah Satu Pemukiman di Kelurahan Mendawai Seberang	89
Gambar 4.12	Terminal di Kelurahan Baru.....	91
Gambar 4.13	Bandar Udara Iskandar di Kelurahan Madurejo	92
Gambar 4.14	Pelabuhan Laut Kumai	96
Gambar 4.15	Peta Daerah Terbangun Kota Pangkalan Bun-Kumai Tahun 1996.....	102
Gambar 4.16	Peta Daerah Terbangun Kota Pangkalan Bun-Kumai Tahun 2000.....	103
Gambar 4.17	Peta Arah Perkembangan Kota Pangkalan Bun-Kumai	104
Gambar 4.18	Peta Tingkat Perkembangan Kota Pangkalan Bun-Kumai.	105
Gambar 5.1	Peta Arah Pengembangan Kota Pangkalan Bun-Kumai.	126

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 4.1	Potensi Wilayah Kota Pangkalan Bun.....	84
Diagram 4.2	Potensi Wilayah Kota Kumai	85
Diagram 4.3	Sarana Kota di Pangkalan Bun.....	89
Diagram 4.4	Sarana Kota di Kumai	90
Diagram 4.5	Sistem Transportasi Kota Pangkalan Bun.....	94
Diagram 4.6	Sistem Transportasi Kota Kumai.....	95
Diagram 4.7	Prasarana Lingkungan Kota Pangkalan Bun.....	98
Diagram 4.8	Prasarana Lingkungan Kota Kumai.....	99

ABSTRAK

Kota Pangkalan Bun sebagai ibukota Kabupaten Kotawaringin Barat merupakan pusat pengembangan wilayah Kalimantan Tengah bagian barat. Berada pada pertemuan antara alur pelayaran dalam Indonesia, yang menuju ke arah timur dan barat, kota ini menjadi pusat pemerintahan, perekonomian/perdagangan dan jasa yang melayani wilayah bagian barat daya Pulau Kalimantan dengan dukungan terminal regional, bandara dan dua fasilitas pelabuhan yang dapat digunakan untuk keperluan antar pulau dan peti kemas/pengiriman CPO (*Crude Palm Oil*). Apabila dikaitkan dengan pengembangan di sektor ekonomi dan jasa maka kota Pangkalan Bun - Kumai merupakan wilayah strategis yang mampu untuk mendukung percepatan pertumbuhan dan perkembangan serta mobilitas produksi antar Kabupaten dan Propinsi.

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka permasalahan yang dikemukakan dalam tesis ini, adalah pada kecenderungan arah perkembangan fisik keruangan Kota pangkalan Bun-Kumai berdasarkan potensi yang dimiliki. Implikasi dari hal tersebut adalah pada pola bentuk perkembangan kota pangkalan Bun-Kumai dan strategi pengembangan aktivitas menggerakkan perkembangan kota di masa yang akan datang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kecenderungan arah fisik keruangan perkembangan kota Pangkalan Bun - Kumai dan implikasinya terhadap pola bentuk kota tersebut.

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik skoring bertujuan untuk melihat arah perkembangan berdasarkan unit spasial di tiap kelurahan, Analisis Kualitatif yang berupa penterjemahan hasil dan arah perkembangan ke dalam bentuk zonasi / perwilayahan, Analisis *Location Quotient (LQ)* ini digunakan untuk mengetahui sejauh mana tingkat spesialisasi sektor-sektor di suatu daerah atau sektor-sektor apa saja yang merupakan sektor basis atau sektor leading. LQ banyak digunakan sebagai alat yang sederhana untuk mengukur spesialisasi relatif suatu daerah pada sektor-sektor tertentu. Ilustrasi yang umum digunakan adalah alat ukur yang paling umum yaitu kesempatan kerja (*employment*).

Hasil dari penelitian dilihat dari kecenderungan arah perkembangan fisik keruangan kota Pangkalan Bun – Kumai, maka sungai merupakan sumber daya alam yang pokok dan motor penggerak perekonomian di daerahnya. Jarak yang dekat antara dua kota tersebut maka tipe perkembangan mengarah bentuk bipolar dimana terdapat gaya tarik antara antara kedua kota tersebut baik secara fisik, sosial ekonomi, dan sosila budaya. Untuk variasi perkembangan kota Pangkalan Bun – Kumai maka lebih dominan pada sektor sekunder dan tersier. Sedangkan untuk daerah hinterlandnya cenderung pada sektor primer. Untuk Strategi pengembangan aktivitas kota Pangkalan Bun – Kumai, dari analisis LQ maka untuk kawasan Arut Selatan sektor non basis meliputi bidang pertanian,peternakan,kehutanan,perikanan, pertambangan dan penggalian. Untuk sektor basis meliputi bidang konstruksi, pengangkutan dan komunikasi, bidang listrik dan air bersih, keuangan, industri pengolahan, perdagangan, jasa pemerintah dan swasta. Untuk kawasan Kumai hampir merata baik sektor basis maupun non basis.

Rekomendasi dari penelitian ini untuk Pangkalan Bun - Kumai sebaiknya kota tetap dipertahankan sebagai pusat pemerintahan, sebagai pusat perdagangan dan fasilitas, diusahakan berbagai fasilitas hijau, daerah terbuka serta daerah resapan air.

ABSTRACT

Pangkalan Bun, the capitol city of Kotawaringin Barat, is the center of regional development in the western Kalimantan Tengah. As intercepting point of inner Indonesian maritime highway, this city becomes governmental, economic/trade and service centers. It accounts for south western Kalimantan Island's activities and is occupied with regional terminal, airport, and two harbor facilities, which serve islands transportation and Crude Palm Oil charge/shipping. Concerning with its role in economic and service developments, Pangkalan Bun has a strategic position for accelerating growth and development as well as mobility among regencies and provinces.

The above mentioned highlight leads this thesis to concern the tendency of spatial physical development of Pangkalan Bun-Kumai. The tendency is based on potential available there. It is expected than the results of this study will be pattern of city development and activity strategies in running the city development in the future. This study has purpose to observe the tendency of spatial physical development in Pangkalan Bun-Kumai and its implication on the city pattern.

Analysis technique to be used in this study is scoring technique. Scoring technique is used for examining the direction of the development in accordance with spatial unit of each sub-district. This Location Quotient (LQ)-formed analysis is used for examining specialization rate of the sectors in a territory or any sector that becomes a basic sector or leading sector. LQ is an important, simple means to measure relative specialization of a territory in specific sectors. The general illustration that is commonly used is employment sector.

The result of this study can be observed through the tendency of spatial physical development in Pangkalan Bun-Kumai. This, rivers become the most prominent natural resource and role player in economic life. The short distance between two cities shape development into bipolar form, in which physical, social economic, and social cultural attracting forces are well-developing. Secondary and tertiary sectors seem to be dominating in Pangkalan Bun-Kumai. Whereas, the primary sector dominates its hinterland. For the purpose of activity development strategy, the result can be obtained from LQ Analysis in Arut Selatan territory, which includes non basic sectors such as farming, ranch, forestry, mining, and exploration. Basic sector consists of construction, transportation and communication, electricity and fresh water, monetary, manufacture industry, trade, public and private services. Non of the two sectors is dominant in Kumai territory.

The study recommends that Pangkalan Bun-Kumai should be remain center of the government, as well as of trade and facility. In addition, this city should become a green, open area and having a good drainage.

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Pangkalan Bun sebagai ibukota Kabupaten Kotawaringin Barat merupakan pusat pengembangan wilayah Kalimantan Tengah bagian barat kota tersebut berada. Pada pertemuan antara alur pelayaran dalam Indonesia, yang menuju ke arah timur dan barat, dan menjadi pusat pemerintahan, perekonomian/perdagangan dan jasa yang melayani wilayah bagian barat daya Pulau Kalimantan dengan dukungan terminal regional, bandara dan dua fasilitas pelabuhan yang dapat digunakan untuk keperluan antar pulau dan peti kemas/pengiriman CPO (*Crude Palm Oil*). (Lihat gambar 1.1. Peta Administrasi Kalimantan Tengah).

Jumlah penduduk tahun 2000 di Kota Pangkalan Bun adalah sejumlah 73.721 jiwa dan di kota Kumai sebesar 16.566 jiwa beberapa potensi yang dimiliki oleh kedua kota tersebut, diantaranya adalah :

1. Memiliki pelabuhan laut yang menghubungkan antar propinsi di Indonesia (*inter island*)
2. Memiliki pelabuhan udara antar kota (*intra island*) dan antar propinsi (*inter island*).
3. Memiliki pelabuhan khusus untuk terminal hasil industri CPO dan saat ini mulai dilaksanakan pembangunan pangkalan peti kemas.
4. Memiliki pabrik-pabrik industri pengolahan kayu berskala kecil sampai besar, seperti : PT Korindo Group, PT. Bintang Arut yang melayani ekspor kayu lapis ke berbagai negara, dan sejumlah perusahaan industri kayu ringan dan menengah yang mengolah hasil hutan serta melayani kebutuhan kayu antar kota dan antar propinsi.

5. Memiliki jalur transportasi sungai yang dapat dilalui kapal-kapal besar dari muara hingga di daerah industri Kota Pangkalan Bun, dan untuk menuju kota-kota di bagian pedalaman biasanya digunakan kapal klotok dan sejenisnya yang berukuran kecil.
6. Memiliki dermaga sungai yang digunakan sebagai tempat transit hasil hutan dan kayu olahan untuk selanjutnya didistribusikan ke berbagai wilayah di Indonesia.
7. Memiliki pusat perdagangan kayu mentah dan olahan serta bentuk-bentuk usaha pendukungnya yang menyebar di sekitar tepian sungai Arut dan Kumai.
8. Memiliki akses transportasi darat yang memadai yang menghubungkan ke berbagai kota terutama yang menuju kota Kumai.
9. Berdekatan dengan obyek wisata Tanjung Puting yang sudah dikenal di manca negara sebagai cagar alam dan observasi orang utan.
10. Fungsi kota sebagai pusat pemerintahan memiliki arti penting bagi daerah-daerah dalam wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat untuk mendapat akses ke kota tersebut.

Dari uraian potensi wilayah yang dimiliki kota Pangkalan Bun -Kumai maka dalam kurun waktu yang relatif singkat terlihat adanya indikasi yang menunjukkan perkembangan dan perubahan pada tata ruang dan tata guna lahan, antara lain :

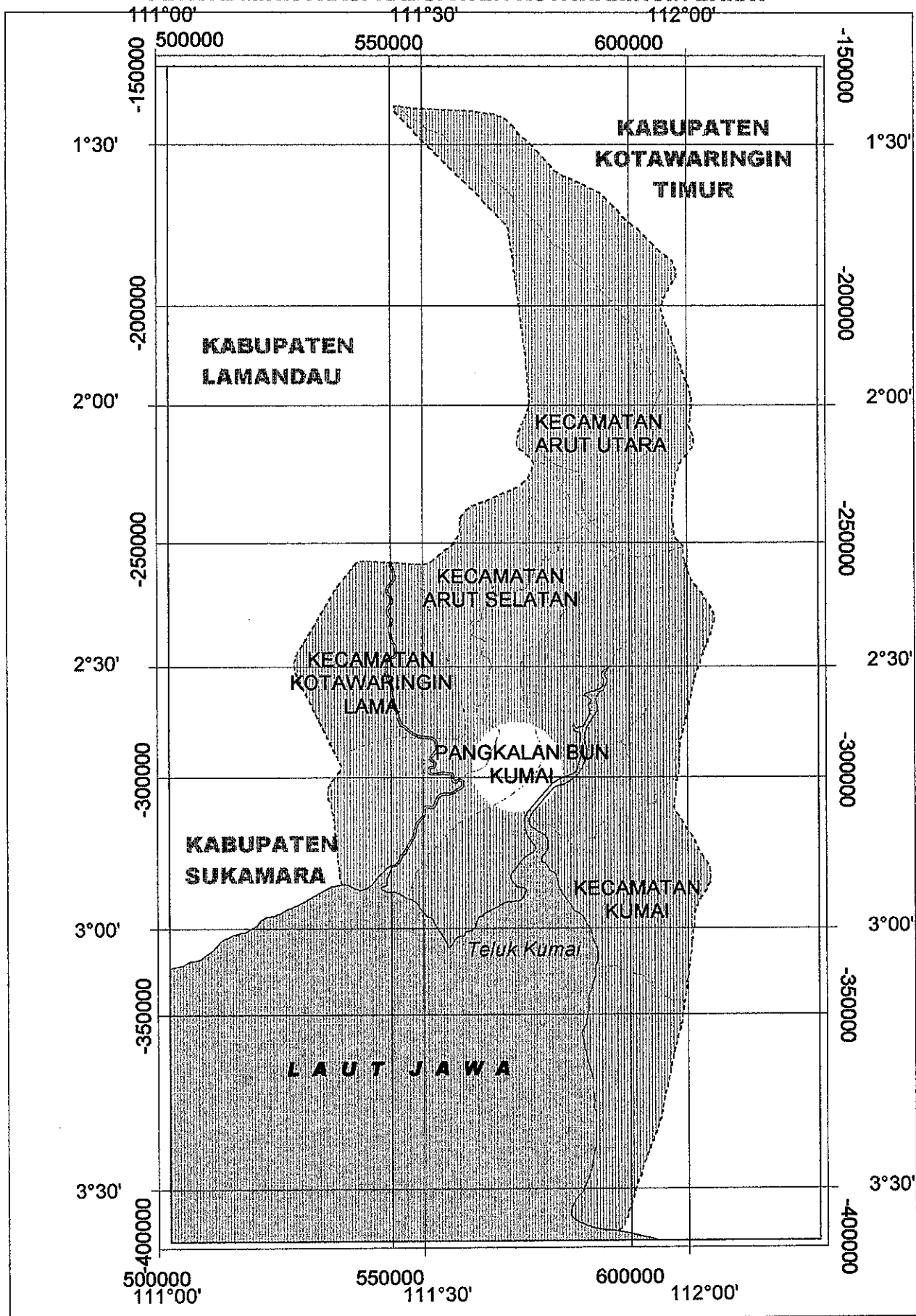
1. Dari sisi permintaan berupa arus pergerakan penumpang dan barang yang masuk Pangkalan Bun semakin meningkat yang kemudian diikuti oleh :
 - peningkatan kapasitas prasarana terminal bus antar kota.
 - peningkatan pelayanan sarana angkutan sungai yang menghubungkan kota Pangkalan Bun dengan kota-kota lainnya di Kabupaten Kotawaringin Barat,

- peningkatan intensitas pergerakan lalu lintas udara dari dan ke Pangkalan Bun melalui bandar udara Iskandar untuk rute penerbangan ke Palangkaraya, Pontianak, Semarang, dan beberapa kota lainnya.
 - penambahan kapasitas terpasang sarana telekomunikasi.
2. Dari sisi penawaran, dukungan potensi sumber daya alam di wilayah belakang yang sangat besar mengakibatkan penambahan investasi terutama di bidang pertanian (kehutanan dan perkebunan), industri (pengolahan kayu) dan pariwisata (taman nasional Tanjung Puting). (Lihat gambar 1.2. Peta Administrasi Kotawaringin Barat).



Beberapa indikasi tersebut di atas secara tidak langsung akan menyebabkan proses perubahan baik secara fisik, sosial budaya maupun ekonomi ke dalam tatanan ruang di kota Pangkalan Bun. Hal yang nyata dapat dilihat pada sepanjang lintasan sungai Arut yang sekarang ini telah dipenuhi berbagai kegiatan industri dan perdagangan kayu sehingga mendorong untuk munculnya permukiman baru dan apabila tidak dikendalikan akan merusak terhadap kualitas lingkungan yang berwujud pendangkalan sungai, pencemaran lingkungan dan sosial budaya masyarakat serta rusaknya ekosistem air akibat limbah industri dan limbah domestik.

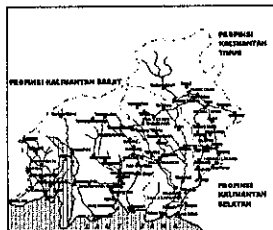
Sedangkan keberadaan kota Pangkalan Bun dan Kumai dalam konstelasi regional yang strategis tersebut adalah dari posisi geografis wilayah serta fungsinya sebagai pintu masuk dan keluar Kalimantan Tengah bagian Barat yang berimplikasi terhadap pola aliran barang dari arah Utara menuju ke lokasi kedua kota tersebut untuk di distribusikan secara luas ke wilayah luar Kalimantan dan begitu pula sebaliknya. Secara fungsional kedua kota ini merupakan kawasan pusat kegiatan perdagangan dan pusat koleksi perdagangan antar wilayah. Dengan adanya potensi tersebut diharapkan bermacam ragam komoditas yang berasal dari wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat dan hinterlandnya akan dapat disebar

PETA ADMINISTRASI KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT



ETERANGAN :

-  Batas Kabupaten
-  Batas Kecamatan
-  Sungai

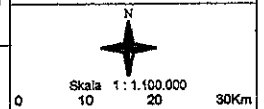


PROGRAM PASCA SARJANA
 MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
 UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

ARAH PERKEMBANGAN, BENTUK
 DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN
 KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
 KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT
 PROPINSI KALIMANTAN TENGAH

Sumber :
 Kantor BAPPEDA Kotawaringin Barat

Nomor Gambar / Halaman : 1.2 / 4



Digambar oleh :
 TRI JOKO, NIM : L4D 000 105

luaskan menuju pasar yang lebih luas sehingga dapat menambah pemasukan bagi daerahnya. Infrastruktur lain yang mendukung fungsi ini adalah tersedianya jaringan jalan trans Kalimantan bagian Selatan yang berperan sebagai jalur pendistribusian barang dan jasa di Propinsi Kalimantan Tengah. Dalam lingkup kota permasalahan sistem transportasi pada saat ini adalah belum optimalnya ketersediaan sarana terminal dan jaringan pelayanan angkutan umum bagi pergerakan baik dari Pangkalan Bun menuju Kumai maupun sebaliknya.

Apabila dikaitkan dengan pengembangan di sektor ekonomi dan jasa maka kota Pangkalan Bun - Kumai merupakan wilayah strategis yang mampu untuk mendukung percepatan pertumbuhan dan perkembangan serta mobilitas produksi antar Kabupaten dan Propinsi. Potensi fisik keruangan kedua kota tersebut dalam mendukung pertumbuhan dan perkembangan wilayahnya adalah berupa ketersediaan lahan kosong yang cukup luas yang memenuhi syarat secara fisik untuk digunakan sebagai built up area karena topografinya yang relatif datar.

Terkait dengan berbagai fungsi dan peran yang diemban oleh kota Pangkalan Bun dan Kumai berimplikasi semakin meningkatnya arus modal menuju kedua kota tersebut sehingga beragam pola kegiatan perkotaan akan semakin berkembang. Sebagai contoh nyata adalah perkembangan kebutuhan ruang kota untuk menampung berbagai kegiatan yang perkembangannya cenderung ekspansif pada beberapa koridor jalan Pangkalan Bun Kumai bagian barat dan tengah, koridor jalan Pangkalan Bun – Sampit dan Kumai – Sampit, sehingga untuk dapat mengoptimalkan fungsi dan peran kotanya diperlukan perencanaan dan penataan keseluruhan secara berkesinambungan terutama pada kawasan yang memiliki laju perkembangan fisik yang tinggi.

Berkaitan dengan proses tumbuh kembangnya kota tadi menarik untuk dicermati ke arah mana perkembangan kota ini akan diarahkan, sehingga aspek potensi wilayah yang dimiliki kota Pangkalan Bun – Kumai dapat berfungsi secara optimal dan dirasakan manfaatnya oleh warga kota dan warga luar kota yang memiliki kepentingan terhadap kedua kota tersebut.

Dengan mengetahui secara mendalam arah perkembangan kota, maka akan dapat diprediksi bentuk tata ruang dan tata guna lahan kota yang sesuai dengan potensi yang ada sehingga sedini mungkin dapat dilakukan antisipasi terhadap munculnya permasalahan ketidakteraturan kota yang menurunkan kualitas lingkungan dan sosial ekonomi kota di belakang hari yang pada akhirnya terdapat kemudahan untuk menata kota itu sendiri. Implikasi dari kesemuanya itu adalah pertimbangan-pertimbangan pada penentuan arah dan kebijakan pengembangan kota guna mengantisipasi pengembangan wilayah yang sudah tumbuh agar tidak lepas dari tata ruang dan tata guna lahan yang ada.

Untuk itu kajian terhadap aspek dan faktor yang menentukan dalam pertumbuhan dan perkembangan kota Pangkalan Bun dan Kumai merupakan landasan utama didalam menentukan arah kebijakan pemerintah.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka permasalahan yang dikemukakan dalam tesis ini, adalah kecenderungan arah perkembangan fisik keruangan Kota Pangkalan Bun-Kumai berdasarkan potensi yang dimilikinya. Implikasi dari hal tersebut adalah pada pola dan bentuk perkembangan kota di masa yang akan datang.

Pertanyaan penelitian yang dapat dikemukakan dalam studi ini adalah, bagaimana arah perkembangan dan bentuk fisik keruangan kota Pangkalan Bun-Kumai?

1.3. Tujuan dan Sasaran Studi

1.3.1. Tujuan Studi

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui arah perkembangan fisik keruangan kota Pangkalan Bun - Kumai dan implikasinya terhadap bentuk dan struktur kota Pangkalan Bun-Kumai.

1.3.2. Sasaran Studi

Sasaran yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi kecenderungan arah perkembangan fisik keruangan kota Pangkalan Bun-Kumai.
2. Mendeskripsikan variasi perkembangan kota Pangkalan Bun-Kumai.
3. Menyusun strategi pengembangan aktivitas kota Pangkalan Bun-Kumai.
4. Merumuskan arahan perkembangan kota Pangkalan Bun-Kumai.
5. Menetapkan bentuk dan struktur kota Pangkalan Bun-Kumai berdasarkan arah pengembangan yang berhasil dirumuskan.

1.4. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dilakukannya penelitian adalah :

1. Bagi pemerintah daerah, adalah sebagai bahan masukan dan saran-saran dalam penyusunan konsep kebijakan tata ruang wilayah khususnya bagi masalah penataan tata ruang kota dimasa yang akan datang.

2. Bagi masyarakat, merupakan informasi tentang dampak lingkungan yang ditimbulkan oleh tumbuh kembangnya kawasan perkotaan.
3. Bagi ilmu pengetahuan, bisa memberikan tambahan wawasan bagi *planner* kota dalam merencanakan dan merancang perkotaan yang memiliki beberapa macam potensi wilayah yang menuntut perkembangan.
4. Bagi peneliti, dapat menjadi tambahan informasi untuk penelitian-penelitian lain yang berkaitan dengan masalah pertumbuhan dan perkembangan kota.

I.5. Ruang Lingkup Studi

I.5.1. Ruang lingkup substansial (Materi)

Lingkup materi dalam penelitian ini pada hakikatnya adalah dalam konteks perspektif teoritis pertumbuhan dan perkembangan kota. Memahami pertumbuhan dan perkembangan kota tersebut, uraian dilakukan dalam tiga bagian yang satu sama lain saling berkaitan, yaitu :

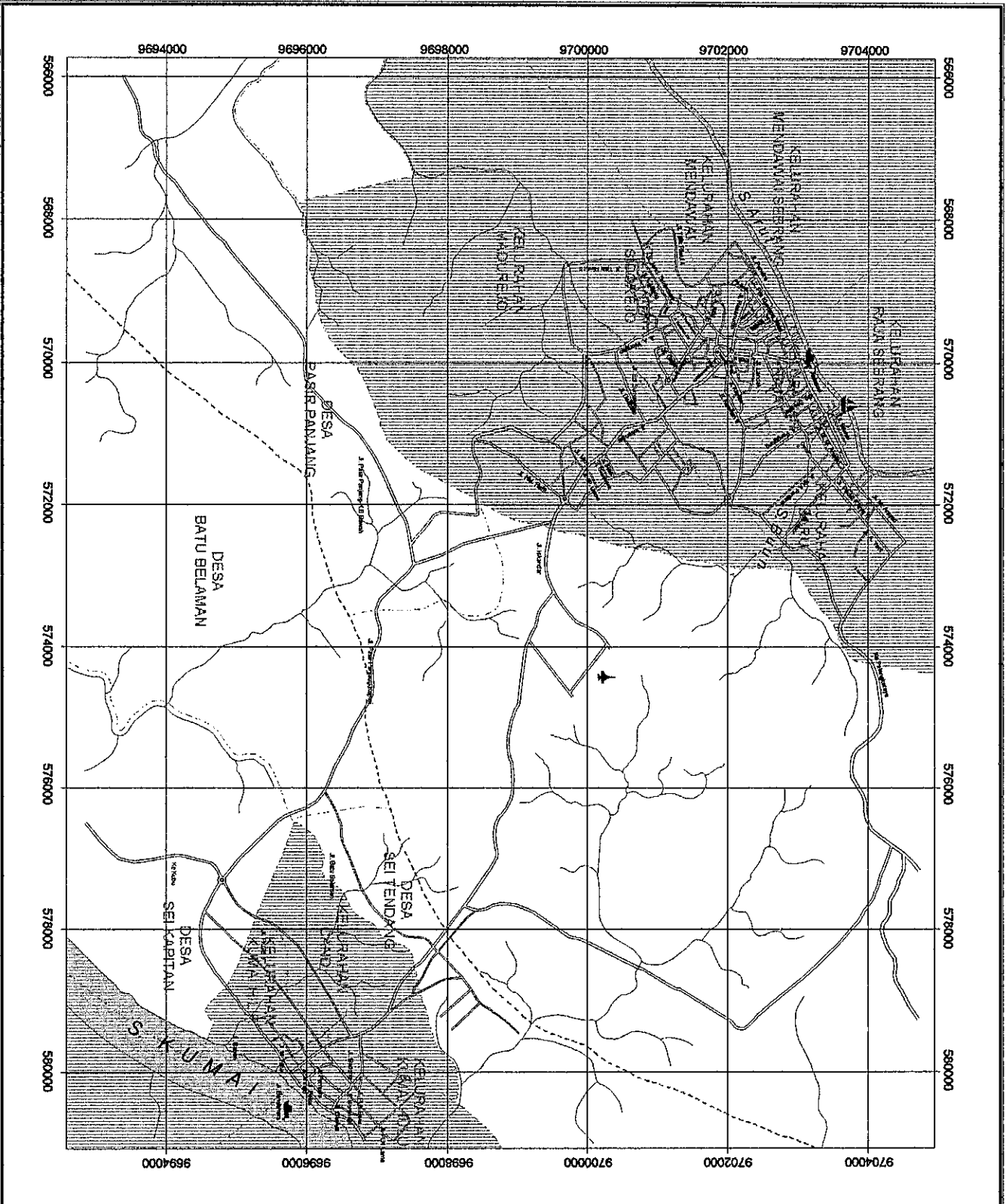
1. Mengidentifikasi perkembangan aspek fisik, aspek sosial budaya dan aspek ekonomi di kota Pangkalan Bun-Kumai.
2. Mendeskripsikan arah perkembangan fisik keruangan kota sebagai akibat dari mekanisme atau proses aktivitas yang digerakkan oleh kekuatan permintaan dan penawaran yang ada dalam struktur ruang kota. Perwujudan dari arah perkembangan ini adalah pada kecenderungan bentuk struktur kota yang muncul.
3. Arahan pengembangan aktivitas kota yang menunjukkan input sektoral sebagai rekomendasi untuk menggerakkan kegiatan kota di masa yang akan datang.

I.5.2. Ruang lingkup spasial (Wilayah)

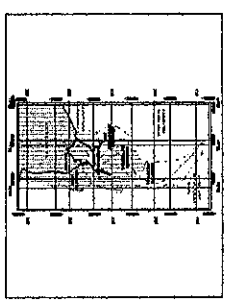
Lingkup wilayah penelitian adalah kota Pangkalan Bun-Kumai, Kabupaten Kotawaringin Barat. Secara spesifik, yang dimaksud dengan kota Pangkalan Bun adalah kawasan yang termasuk dalam wilayah kecamatan Arut Selatan. Dalam penelitian ini, wilayah Kecamatan Kumai sebagai pelabuhan laut yang menjadi pintu gerbang masuk ke kota dimasukkan sebagai bagian dari unit spasial penelitian, karena secara fungsional tidak dapat dilepaskan keterkaitannya dengan dinamika perkotaan Pangkalan Bun. Jadi ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah kawasan perkotaan Pangkalan Bun dan perkotaan Kumai. Unit spasial kawasan perkotaan dalam pemilihan ini adalah kelurahan yang terdapat di kedua wilayah kecamatan. Jumlah kelurahan mengacu pada Data Wilayah Administrasi berdasarkan Kepmendagri No. 13/2001. Untuk kawasan wilayah Arut Selatan, terdiri dari tujuh kelurahan yaitu : Mendawai, Mendawai Seberang, Raja, Sidorejo, Madurejo, Baru dan Raja Seberang. Sedangkan untuk wilayah Kumai, terdiri dari tiga kelurahan yaitu : Kumai Hilir, Candi dan Kumai Hulu. (Lihat gambar 1.3. "Peta Daerah Penelitian).

1.6. Kerangka Pemikiran

Dari kerangka pemikiran dapat dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan kebutuhan ruang kota adalah tuntutan wadah kegiatan kota akibat dari kegiatan masyarakatnya, sedangkan peningkatan peran kota adalah semakin banyaknya usaha yang dilakukan oleh penduduk kota sehingga bervariasi bentuk-bentuk kegiatan yang terjadi. Dengan demikian akan muncul dinamika perkembangan kota, yaitu berbagai faktor-faktor yang berperan dalam pertumbuhan dan perkembangan kota yang antara lain : faktor fisik, meliputi kemampuan tanah, kualitas dan kuantitas lingkungan tanah, sifat iklim, harga dan



PETA DAERAH PENELITIAN



KETERANGAN :

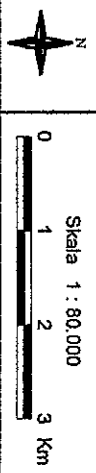
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan/Desa
- ===== Jalan Aspal
- Jalan Kerikil
- Jalan Tanah
- ~~~~~ Sungai
- ~~~~~ Pelabuhan Udara
- ~~~~~ Pelabuhan Kapal Laut
- ~~~~~ Pelabuhan Kapal Sungai
- ~~~~~ Daerah Penelitian



PROGRAM PASCA SARJANA
 MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
 UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

ARAH PERKEMBANGAN, BENTUK
 DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN
 KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
 KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT
 PROPINSI KALIMANTAN TENGAH

Sumber : Kantor BAPPEDA Kotawaringin Barat
 Nomor Gambar / Halaman : 13 / 11

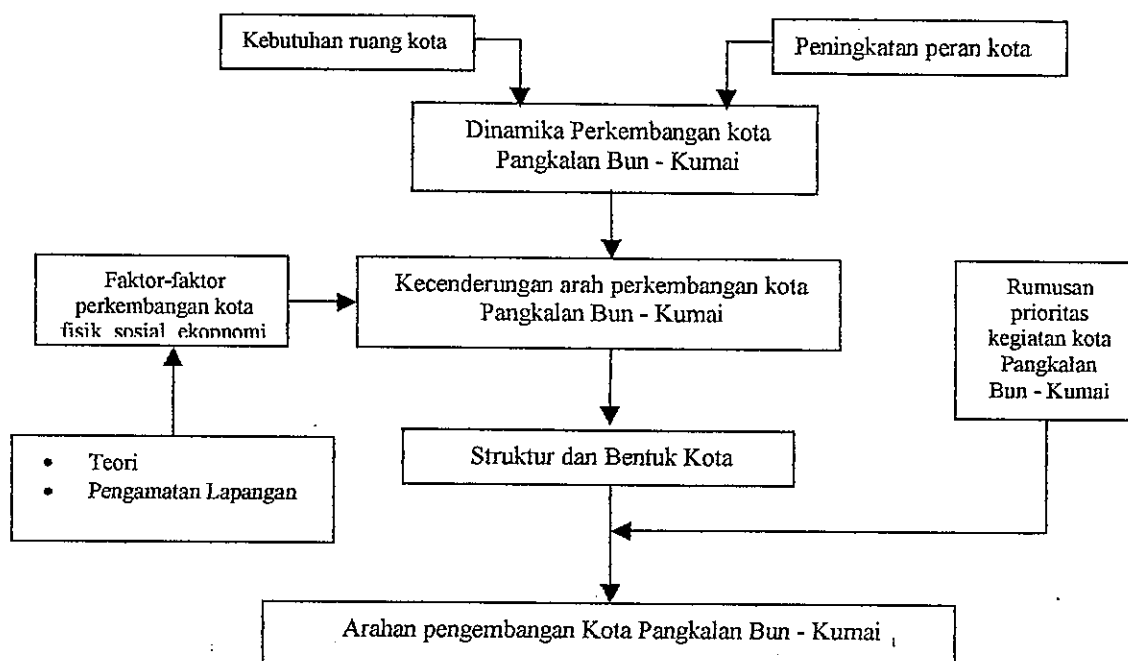


Digambar oleh :
 TRI JOKO, NIM. : L4D 000 105

nilai tanah, manfaat lingkungan, pola penggunaan lahan, distribusi ruang, tata bangunan, dan pola tata jaringan prasarana. Faktor lainnya yaitu faktor sosial budaya, meliputi : jumlah penduduk dan kualitas kehidupan bermasyarakat. Sedangkan untuk faktor ekonomi meliputi: kegiatan usaha, politik ekonomi, faktor lahan. Dari ketiga faktor tersebut apabila dikaitkan dengan kajian teori dan pengamatan lapangan maka akan diketahui kecenderungan arah perkembangan fisik keruangan kota yaitu apa yang akan dan telah dicapai oleh kota Pangkalan Bun-Kumai (hasil analisis skoring), dari hasil skoring tersebut kemudian dibuat prioritas aktivitas perkotaan (hasil analisis Location Quotient/LQ) untuk selanjutnya dijadikan rumusan arahan pengembangan kota Pangkalan Bun-Kumai.

Kerangka pemikiran pada penelitian ini dapat dilihat pada gambar dibawah ini :

GAMBAR 1.4.
BAGAN ALUR KERANGKA PEMIKIRAN



1.7. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini termasuk pada jenis penelitian deskriptif analitis. Maksud dari deskriptif analitis adalah suatu jenis penelitian yang bertujuan untuk memaparkan secara sistematis faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat populasi tertentu. Jadi penelitian ini mengacu pada upaya memaparkan sesuatu keadaan, apakah merupakan penjelasan keadaan masa lalu maupun masa kini.

Penelitian ini akan menganalisa tentang keadaan kota pada tahun 1996 dan akan dibandingkan dengan tahun 2000. Jadi disini akan terlihat berapa besar perkembangan kota dan faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan kota tersebut.

Adapun maksud dari penelitian deskriptif analitis ini adalah mengukur suatu fenomena sosial tertentu, dan dalam penelitian deskriptif analitis ini peneliti akan mengembangkan konsep dan menghimpun fakta. Tujuan dari penelitian deskriptif ini untuk memaparkan secara sistematis faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat dari populasi tertentu. Jadi sifat dari penelitian ini adalah mengacu pada suatu upaya untuk memaparkan keadaan dengan memberikan penjelasan keadaan masa lalu dan masa kini. Penelitian ini akan menganalisa tentang pertumbuhan kota pada tahun 1996 sampai tahun 2000. Dari analisa nanti akan didapatkan prosentase pertumbuhan atau penurunan dari potensi kota Pangkalan Bun-Kumai. Sehingga bisa dilihat potensi apa yang sangat mendukung untuk pertumbuhan dan perkembangan kota.

1.8. Cara Perolehan Data

Metode pengumpulan data yang dipakai dalam penelitian ini adalah:

a. Observasi

Penelitian ini menggunakan observasi partisipan dimana peneliti tidak dapat bertindak untuk mengendalikan jalannya situasi. Sebagai partisipan, peneliti turut dalam arus dinamika dan perkembangan situasi, dan sebagai peninjau dia berdiri di luar dinamika dan perkembangan itu (Sutrisno Hadi, 1992: 10). Teknik ini digunakan untuk mendapatkan data tentang pengamatan tentang kondisional yang ada baik fisik maupun non fisik yang tidak didapat dari data sekunder.

b. Wawancara (interview)

Interview atau wawancara yaitu suatu cara untuk mendapatkan informasi dengan cara bertanya langsung dengan orang yang menjadi sumber data (Sutrisno Hadi, 1982: 192). Menurut Sutrisno Hadi, wawancara merupakan pengumpul data dengan jalan tanya jawab sepihak yang dikerjakan secara sistematis dan berlandaskan tujuan penelitian.

c. Dokumentasi

Dalam penelitian, dokumen sudah lama digunakan sebagai sumber data karena dalam banyak hal dokumen sebagai sumber data dapat dimanfaatkan untuk menguji, menafsirkan, bahkan untuk meramalkan. Dalam penelitian ini teknik dokumentasi digunakan untuk memperoleh data tentang rencana-rencana yang ada (Pemda dan lain-lain).

Trianggulasi data adalah upaya untuk mengecek kebenaran data tertentu dengan data yang diperoleh dari sumber lain (Nasution, 1988: 15). Menurut Moleong, triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar

data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu. Keuntungan metode triangulasi data adalah mempertinggi validitas memberi kedalaman hasil penelitian. Sebagai pelengkap apabila data dari sumber pertama masih ada kekurangan (Nasution, 1988: 115-116). Maka agar data yang diperoleh itu semakin dapat dipercaya maka data yang diperoleh itu tidak hanya dicari dari satu sumber saja. Adapun langkah-langkah triangulasi data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan jalan melakukan cross – check, yakni menyilangkan checking data yang diperoleh dari berbagai sumber data dan metode pengumpulan data serta menyilangkan data wawancara dengan data dokumentasi, serta menyilangkan data dokumen dengan data observasi. Dengan jalan ini maka diharapkan data yang diperoleh semakin dapat dipercaya.

1.9. Metode Pengambilan Sampel

Sampel adalah sebagian dari populasi yang karakteristiknya hendak diselidiki dan dianggap bisa mewakili keseluruhan populasi. Dalam penelitian ini menggunakan teknik pengambilan sampel metode *Stratified Random Sampling*, yaitu membagi populasi menjadi sub populasi atau strata dan menggunakan acak sederhana pada masing-masing strata. Alasan metode pengambilan sampling ini untuk meningkatkan efisiensi statistik sampel, dan menyediakan data yang cukup untuk analisis (Cooper, 1997).

Narasumber untuk pengambilan sampling ini dibedakan menjadi 3 (tiga) kelompok, berdasarkan peran masing-masing dalam pembangunan yaitu : masyarakat, pihak swasta, dan pihak pemerintah. Untuk komposisi, masing-masing dirinci berdasarkan variasi aktivitas yang ada. Adapun kompisisinya yaitu:

- Masyarakat terdiri dari : tokoh masyarakat, pemuka agama, tokoh pemuda.
- Pihak swasta terdiri dari : pengusaha kecil dan menengah.

- Pihak pemerintah terdiri dari : BAPPEDA, Dinas PU, Dinas Pertanian Tanaman Pangan, Dinas Perkebunan, Dinas Peternakan, Dinas Perikanan, Kantor Kecamatan, dan Kantor Kelurahan, kantor Statistik, PLN dan Telkom.

Macam dan jenis data sampel yang akan dikumpulkan adalah meliputi:

1. Data Primer, yaitu dengan cara :

a. Wawancara.

Wawancara ini digunakan untuk melakukan studi pendahuluan tentang permasalahan yang akan diteliti. Tujuan dari wawancara ini antara lain :

- bahwa responden adalah orang yang paling tahu tentang permasalahan yang diteliti,
- bahwa apa yang dinyatakan oleh responden kepada peneliti adalah benar dan bisa dipercaya,
- dan interpretasi responden terhadap pertanyaan-pertanyaan yang diajukan peneliti adalah sama dengan yang dimaksudkan oleh peneliti. Data primer dari hasil wawancara ini didapatkan dari masyarakat setempat, pihak swasta, pihak pemerintah daerah yang terlibat langsung dengan lokasi penelitian.

b. Kuisisioner, yaitu mencari data dengan memberikan sejumlah pertanyaan kepada responden. Kuisisioner ini diperoleh dari variabel-variabel yang berhubungan dengan penelitian. Diharapkan dengan kuisisioner ini responden lebih memahami dan mengerti arah dan tujuan dari penelitian.

2. Data Sekunder, yaitu data yang nantinya diperoleh dari pihak pemerintah daerah setempat. Adapun instansi yang berkaitan langsung dengan penelitian ini adalah : BAPPEDA Kotawaringin Barat, Dinas PU, Dinas Kehutanan, Dinas Pertanian, Dinas

Perkebunan, Dinas Perhubungan Kotawaringin Barat, Kantor Statistik, PLN dan Telkom.

1.10. Tahapan Penelitian

Adapun materi yang akan disusun ke dalam konsep penelitian ini didapat melalui:

1. Mengidentifikasi kecenderungan arah perkembangan fisik keruangan kota merupakan tahapan untuk mengetahui variasi tingkat perkembangan ruang kota berdasarkan sudut pandang variabel penentu perkembangan kota. Variasi tingkat dilihat dari aspek fisik, sosial budaya dan ekonomi masing-masing unit spasial kota. Adapun alat yang digunakan analisis skoring yaitu dengan mengoverlay keadaan fisik pada tahun 1996 dengan tahun 2000 dimana hasil selisih tersebut menunjukkan kecenderungan arah perkembangan masing-masing unit spasial.
2. Mendeskripsikan variasi perkembangan kota ke dalam struktur tata ruang kota, sehingga tergambar pola bentuk perkembangan kota. Variasi perkembangan kota diperoleh dari analisis kualitatif yaitu dengan menggabung hasil dari aspek fisik, ekonomi dan sosial budaya. Analisis ini berupa penterjemahan hasil dari arah perkembangan kedalam bentuk zonasi/perwilayahan yang tergolong tinggi kemudian akan dibandingkan dengan pilihan model struktur kota apakah linier, berkelompok dan terserak berdasarkan teoritis.
3. Merumuskan arahan pengembangan kota Pangkalan Bun–Kumai atas dasar kecenderungan pola yang dihasilkan pada tahap sebelumnya, melalui penyusunan strategi pengembangan aktivitas tata ruang kota yang berdasarkan pada jenis aktivitas yang mampu menggerakkan tumbuh kembangnya kota di masa yang akan datang. Jenis aktivitas/kegiatan yang dapat menggerakkan tumbuh kembangnya kota dimasa yang

akan datang diperoleh dengan analisis Location Quotien (LQ). Pada masing-masing kelurahan, adapun indikator yang digunakan adalah tenaga kerja.

1.11. Teknik Analisis

1. Teknik skoring

Analisis skoring bertujuan untuk melihat arah perkembangan berdasarkan unit spasial di tiap kelurahan. Dari potensi daerah yang diteliti maka didapati beberapa variabel yang dipergunakan untuk menentukan skor baik dari segi permintaan maupun penawaran pada masing-masing kelurahan yang diteliti.

Adapun langkah-langkah yang diterapkan dalam penelitian ini, adalah:

1. Menentukan jenis responden, dalam hal ini adalah: pihak masyarakat, swasta dan pemerintah.
2. Menyusun materi pertanyaan yang akan disebarakan kepada responden dengan mengacu kepada permasalahan kota yang akan diteliti.
3. Menentukan jumlah skor untuk masing-masing kriteria dalam kuesioner, dalam hal ini ditentukan 6 kategori, antara lain:

0 = Tidak Ada

1 = Sangat tidak baik (STB)

2 = Tidak baik (TB)

3 = Ragu-ragu (R)

4 = Baik (B)

5 = Sangat baik (SB)

4. Membuat tabel jumlah nilai yang didapat dari ke-3 jenis responden, antara lain:

NO	URAIAN	JENIS RESPONDEN			JUMLAH SKOR	RATA RATA	PENILAIAN
		MASYARAKAT	SWASTA	PEMERINTAH			
I	Aspek Fisik Wilayah	5	5	5	15	5	Sangat baik
II	Aspek Sosial Budaya	3	3	3	9	3	Sedang
III	Aspek Sosial Ekonomi	1	1	1	3	1	Sangat tidak baik

5. Menyusun hasil penilaian kuisioner untuk dijadikan bahan pertimbangan secara kualitatif terhadap perkembangan kota yang terjadi.

2. Analisis Kualitatif

Dalam analisis ini berupa penterjemahan hasil dan arah perkembangan ke dalam bentuk zonasi / perwilayahan. Yang tergolong tinggi kemudian akan dibandingkan dengan pilihan model struktur kota apakah linier, berkelompok dan terserak berdasarkan teoritis.

3. Analisis Location Quotient (LQ)

Analisis ini digunakan untuk mengetahui sejauh mana tingkat spesialisasi sektor-sektor di suatu daerah atau sektor-sektor apa saja yang merupakan sektor basis atau sektor leading. LQ banyak digunakan sebagai alat yang sederhana untuk mengukur spesialisasi relatif suatu daerah pada sektor-sektor tertentu. Ilustrasi yang umum digunakan adalah alat ukur yang paling umum yaitu kesempatan kerja (*employment*). Untuk menghitung LQ kesempatan kerja, maka kesempatan kerja pada sektor-sektor tertentu suatu daerah dikaitkan dengan peubah acuan (*reference variable*), yakni kesempatan kerja total pada tingkat daerah dan tingkat wilayah acuan. Hubungan antara kedua tingkat tersebut dibandingkan dan dianalisis. Kesempatan kerja suatu sektor yang disebut peubah spesialisasi, dikaitkan dengan kesempatan kerja total atau peubah acuan melalui suatu rasio yang sederhana, kemudian rasio tingkat daerah dan tingkat wilayah acuan dibandingkan melalui rasio yang lain.

$$LQ = \frac{\frac{\text{Peubah spesialisasi daerah}}{\text{peubah acuan daerah}}}{\frac{\text{Peubah spesialisasi wilayah acuan}}{\text{peubah acuan wilayah acuan}}}$$

dalam kasus kesempatan kerja ini, rumus diatas menjadi :

$$LQ = \frac{\frac{\text{jumlah tenaga kerja suatu sektor daerah}}{\text{jumlah tenaga kerja seluruh daerah}}}{\frac{\text{Jumlah tenaga kerja sektor yang sama wilayah acuan}}{\text{Jumlah tenaga kerja seluruh sektor wilayah acuan}}}$$

Dari perhitungan LQ suatu sektor, kriteria umum yang digunakan adalah :

- Jika $LQ > 1$, disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.
- Jika $LQ < 1$, disebut sektor non-basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih rendah daripada tingkat wilayah acuan.
- Jika $LQ = 1$, tingkat spesialisasi daerah sama dengan tingkat wilayah acuan.

1.12. Sistematika Penulisan

BAB I : PENDAHULUAN

Berisi tentang uraian masalah secara umum, pentingnya materi yang diusulkan sebagai tesis, tujuan yang hendak dicapai dari tesis, penjelasan penelitian itu sendiri dan teknik-teknik analisa yang dipakai, variabel yang digunakan, cara pengumpulan data-data, cara menganalisa dan menyimpulkan hasil penelitian.

BAB II : PERTUMBUHAN DAN PERKEMBANGAN KOTA

Dalam bab ini akan dijelaskan tentang teori-teori yang melandasi dari masalah yang hendak dibahas, juga hal-hal yang lain yang berkaitan dan dapat dijadikan sebagai dasar teori.

BAB III : TINJAUAN KONSTELASI WILAYAH DAN GAMBARAN FISIK DASAR WILAYAH STUDI

Dalam bab ini akan disajikan tentang konstelasi wilayah serta gambaran fisik dasar wilayah penelitian

BAB IV : ANALISIS ARAH PENGEMBANGAN, BENTUK DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN KOTA PANGKALAN BUN - KUMAI

Dalam bab ini disajikan tentang pembahasan dan analisa dari data-data yang diperoleh dari penyebaran kuisioner dan data dari pihak pemerintah setempat.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini menjelaskan tentang kesimpulan dan saran dari penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti.

BAB II PERTUMBUHAN DAN PERKEMBANGAN KOTA

2.1. Perspektif Teoritis Pertumbuhan dan Perkembangan Kota

Kota dapat diberikan arti dari berbagai sudut tinjauan yaitu :

- ◆ *Secara demografis*, kota merupakan suatu tempat dimana terdapat pemusatan atau konsentrasi penduduk yang sangat tinggi dibandingkan dengan wilayah sekitarnya.
- ◆ *Secara sosial budaya*, kota merupakan suatu lingkungan dengan pola sosial budaya yang sangat beragam dengan berbagai pergeseran dan perubahan.
- ◆ *Secara sosial ekonomis*, kota merupakan suatu lingkungan dengan kegiatan perekonomian dan kegiatan usaha yang beragam dan didominasi oleh kegiatan usaha bukan pertanian yaitu jasa, perdagangan, perangkutan dan perindustrian.
- ◆ *Secara fisik*, kota merupakan suatu lingkungan di mana terdapat suatu tatanan lingkungan fisik yang didominasi oleh struktur binaan.
- ◆ *Secara geografis*, kota merupakan suatu lingkungan yang menempati suatu lokasi yang strategis secara sosial, ekonomis dan fisik suatu wilayah.
- ◆ *Secara politis administratif*, kota merupakan suatu wilayah dengan batas kewenangan pemerintahan yang dibatasi oleh suatu batas wilayah administratif kota.

Menurut Bintarto (1994) , *kota* adalah suatu jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata sosial ekonomi yang heterogen dan coraknya materialistis. Kota merupakan pusat kegiatan sosial, kegiatan perekonomian, pusat-pusat hunian. Secara fisik kota selalu berkembang, baik melalui perembetan wilayah perkotaan, maupun pemekaran kota. ¹

Wilayah perkotaan adalah suatu kota dengan wilayah pengaruhnya. Seperti hubungan ketergantungan antara suatu wilayah perkotaan dengan kota-kota kecil atau desa-desa dan sebaliknya.

Wilayah kota adalah wilayah kota yang secara administratif berada di wilayah yang dibatasi oleh batas administratif yang berdasarkan kepada peraturan perundangan yang berlaku.

Selanjutnya dalam memberikan pengertian tentang kota, ada tiga sudut pandang (Branch, 1995), yaitu :

1. *Kota secara fisik*, kota secara fisik terdiri atas tiga tingkatan, yakni bangunan dan kegiatan yang berada atau dekat dengan muka tanah, instalasi-instalasi bawah tanah dan kegiatan-kegiatan dalam ruang kosong di angkasa.
2. *Kota secara sosial*, kota secara sosial dapat dapat ditinjau dari segi komposisi dan jumlah penduduk serta kemampuan untuk menyediakan kesempatan kerja dan besaran fasilitas yang diperlukan.
3. *Kota secara ekonomis*, dapat ditinjau dari bagian, yaitu kegiatan ekonomi yang dilakukan pemerintah, kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh swasta serta kegiatan ekonomi khususnya yang dilakukan oleh organisasi nirlaba yang dibebaskan dari pajak yang kesemuanya bukan dilakukan pemerintah atau perusahaan yang tujuan utamanya mencari keuntungan.

Variabel yang digunakan untuk menentukan skor, antara lain: sistem transportasi darat, sistem transportasi sungai, sistem transportasi laut, sistem transportasi udara, jumlah terminal, jumlah dermaga, jumlah bandara udara, jumlah pelabuhan laut, sarana pendidikan, sarana kesehatan, sarana ibadah, sarana perdagangan, sarana hiburan, sarana keamanan, jaringan listrik, jaringan telpon, jaringan PDAM, jaringan sampah

kota, jaringan drainase, pertumbuhan penduduk, pertumbuhan pemukiman, perindustrian, kehutanan, pertanian, perkebunan, perikanan, pertambangan dan pariwisata. Dari masing-masing daerah yang menjadi objek penelitian, antara satu daerah dengan daerah lainnya berbeda potensinya, sehingga dari teknik skor bisa dilihat potensi daerah tersebut.

2.2. Proses Pertumbuhan dan Perkembangan Kota

Telah menjadi kenyataan yang umum, bahwa di kota selalu terjadi aglomerasi penduduk dan berbagai kegiatan ekonomi, politik dan kebudayaan yang cukup besar. Pada umumnya juga terjadi pengelompokan kegiatan di suatu lokasi tertentu, sehingga di kota terjadi berbagai pusat kegiatan, seperti pusat perkantoran, pusat perdagangan, pendidikan dan sebagainya. Gejala yang kemudian timbul adalah terjadinya persaingan untuk memperebutkan lokasi-lokasi di sekitar pusat kegiatan atau paling dekat dengan pusat bangkitan kegiatan. Gejala ini menunjukkan bahwa masalah permukiman tidak hanya menyangkut perbandingan antara jumlah penduduk yang terus bertambah dan luas tanah yang tersedia, tetapi juga menyangkut persaingan yang makin lama makin intensif dalam mendapatkan lahan. Persaingan ini tidak hanya timbul karena luas tanah yang terbatas, tetapi juga karena kecenderungan orang untuk memilih lokasi yang terdekat dengan pusat kegiatan dan pusat fasilitas kota.

Perkembangan kota secara fisik ditandai dengan semakin bertambahnya luas daerah yang pada umumnya tidak hanya berupa penebalan pada kawasan terbangun yang sudah ada, akan tetapi juga berkembang ke luar dari pusat kota sebagai akibat dari berkembangnya kegiatan manusia (masyarakat kota) untuk memenuhi kebutuhan hidup dan ruang hidupnya.

Sebagian besar terjadinya kota adalah berawal dari desa yang berhasil menjadi pusat-pusat kegiatan tertentu, misalnya desa menjadi pusat pemerintahan, pusat perdagangan, pusat pertambangan, pusat pergantian transportasi (*break transportation*) seperti menjadi pelabuhan, pusat persilangan/pemberhentian kereta api, terminal bus dan sebagainya.

Dalam masalah *pertumbuhan penduduk*, menurut Polard (1989) bahwa ada empat komponen penting penduduk, yaitu :

- Kelahiran
- Kematian
- Imigrasi
- Emigrasi.

Widiyanti (1987) mengemukakan bahwa pertumbuhan penduduk terjadi karena selisih antara jumlah kematian dan kelahiran, yaitu jumlah kelahiran lebih besar dari jumlah kematian, serta jumlah orang-orang yang datang lebih banyak dari orang-orang yang pergi.

Ahli perkotaan Lewis Mumford, dalam Djoko Sujarto PL-485 Perencanaan Kota Baru, 1997, memberikan gambaran tahapan *perkembangan kota seperti proses biologis*, dimulai dari proses *eopolis* (eo = baru, polis = kota), menjadi *polis metropolis* (metro = induk), menjadi *megapolis* (megalo = besar), menjadi *tiranopolis* (tiran = kejam), kemudian pada akhirnya menjadi *nekropolis* (neko = bangkai). Dengan demikian dapat diperkirakan bahwa kota dalam proses perkembangannya bisa bersifat positif maupun negatif, dapat berjalan cepat perkembangannya, atau dapat juga mengalami kemunduran bahkan dapat menjadi mati.

2.3. Fungsi dan Peranan Kota

Fungsi dan peranan kota pada hakekatnya ditentukan oleh keadaan geografis dan potensi daerah sekelilingnya. Dengan adanya potensi tertentu yang berkembang, maka akan terbentuk kota dengan ciri atau fungsi tertentu, misalnya sebagai Kota Pendidikan, Kota Pariwisata dan sebagainya. Dengan demikian fungsi dan peranan tiap-tiap kota berbeda, baik dalam proses maupun perkembangannya, semakin besar peranan kota maka fungsi kota tersebut juga cenderung berkembang. Tingkat perkembangan fungsi dan peranan suatu kota sejalan dengan perkembangan fisik dan ekonomi kota serta kawasan hinterland pendukungnya.

2.4. Pertumbuhan, Ukuran dan Besar Kota

Dari sisi jumlah penduduk di Indonesia menurut Biro Pusat Statistik (BPS) yang dimaksud dengan *kota* adalah suatu wilayah tetap dengan jumlah penduduk minimum 20.000 jiwa. Sedangkan National Urban Development Strategi/NUDS (1985) mendefinisikan bahwa daerah fungsional perkotaan dirinci menjadi:

- 1) Kota besar dan metropolitan dengan penduduk 500.000 jiwa atau lebih
- 2) Kota sedang dengan jumlah penduduk 100.000 jiwa – 500.000 jiwa
- 3) Kota kecil dengan penduduk 20.000 jiwa – 75.000 untuk wilayah Jawa sedangkan diluar jawa jumlah penduduk 20.000 jiwa – 50.000 jiwa
- 4) Pusat pelayanan lingkungan melayani jumlah penduduk kurang dari 20.000 jiwa

Tingkat perkembangan ukuran besarnya (*size*) kota sangat ditentukan oleh tingkat perkembangan penduduk serta aktivitas penduduknya. Karakteristik tingkat pertumbuhan ukuran besarnya kota di Indonesia mulai sekitar tahun 1960 secara umum adalah sebagai berikut :

- 1) Karena perpindahan penduduk yang besar dari desa ke kota (urbanisasi). Timbulnya urbanisasi karena anggapan bahwa di kota terbuka kesempatan untuk memperoleh kehidupan yang lebih baik. Perpindahan penduduk ke kota ada yang bersifat tetap/permanen dan ada yang bersifat sementara/non permanen/perpindahan musiman. Arus perpindahan penduduk dari desa ke kota disebabkan tiga faktor, yaitu :
- a. Arus perpindahan dari desa ke kota,
 - b. Bertambahnya penduduk secara alami,
 - c. Tertariknya pemukiman pedesaan ke dalam konteks kota, karena perkembangan kota yang kuat.

Sebab-sebab pendorong dan penarik (*push and pull factor*) antara lain :

- Kemiskinan di desa,
 - Daya tarik ekonomi kota,
 - Daya tarik pekerjaan yang sesuai dengan pendidikan,
 - Fasilitas pendidikan, fasilitas sosial,
 - Menghindarkan diri dari kontrol sosial yang ketat, menyangkut segi posisi sosial yang rendah,
 - Kota sebagai pusat kesenangan/hiburan.
- 2) Keadaan kota masih memungkinkan untuk menerima pendatang walaupun kesempatan itu semakin lama semakin terbatas, sehingga timbul sekelompok penduduk di daerah pinggiran kota yang makin lama makin bertambah padat. Menurut Yunus (2000) bahwa perkembangan atau perembetan kota (*urban sprawl*) secara garis besar ada 3 (tiga) macam, yaitu :

- ◆ *Concentric development atau low density continous development*, yaitu perembetan kota yang biasanya mengikuti pola jaringan jalan, dengan kecenderungan lamban hingga memperlihatkan morfologi (bentuk fisik) kota yang menyatu.
- ◆ *Ribbon development atau linier development*, yaitu perembetan kota yang biasanya mengikuti pola jaringan jalan, dengan kecenderungan tidak sama pada setiap bagian kota, atau jenis perembetan ini disebut perembetan memanjang.
- ◆ *Leap frog development atau checker development*, perembetan kota yang tidak mengikuti pola tertentu atau perembetan yang tidak beraturan (lompat katak).

Salah satu pemicu perkembangan kota yang begitu pesat adalah adanya pembangunan infrastruktur seperti jalan, sekolah, pusat pelayanan, pusat kegiatan ekonomi. Akibatnya semakin tinggi pula konversi lahan pertanian menjadi lahan pemukiman.

Pertumbuhan suatu kota dapat diindikasikan oleh besaran faktor produksi yang dipergunakan dalam sistem ekonomi kota tersebut. Semakin besar produksi berarti permintaan meningkat sehingga berpengaruh terhadap mekanisme yang menjadikan suatu kota tumbuh dan berkembang. Secara umum kota akan mengalami pertumbuhan dan perkembangan melalui keterlibatan dari aktivitas sumber daya manusia yang berupa peningkatan jumlah penduduk dan peningkatan pemanfaatan sumber daya alam di dalam kota yang bersangkutan.

Perkembangan kota sebagai konsekuensi dari peran fungsional menyebabkan munculnya perubahan-perubahan, baik perubahan sosial ekonomi, sosial budaya maupun fisik. Perubahan ini ditandai dengan perubahan fungsi kota yang selanjutnya diikuti dengan perubahan fisik sebagai dampak dari perkembangan aktivitas masyarakat secara keseluruhan (aktivitas ekonomi masyarakat kota).

2.5. Faktor-faktor Perkembangan Tata Ruang Permukiman

Kota dipandang sebagai suatu ekosistem yang mempunyai arti bahwa kota sebagai panggung kehidupan merupakan lingkungan tersendiri terhadap daerah-daerah diluarnya dan didalam kota terdapat berbagai unsur yang merupakan komponen-komponen lingkungan antara lain komposisi penduduk, struktur sosial, struktur ekonomi, keadaan demografi dan perilaku penduduk (Bintarto, 1986).

Menurut Sujarto (1997) ada 3 (tiga) faktor perkembangan permukiman dilihat dari segi kegiatan manusia dan pola pergerakan manusia yaitu :

- Faktor Manusia, yaitu hubungan dengan ketenaga kerjaan, status sosial dan keterampilan
- Faktor kegiatan manusia, yaitu termasuk didalamnya fungsional, perekonomian dan hubungan regional (antar wilayah)
- Faktor Pola pergerakan, merupakan integrasi dari kedua faktor tersebut diatas yang mengakibatkan terjadinya hubungan antara pusat-pusat kegiatan

Kawasan permukiman dapat berkembang lebih cepat apabila didalam kawasan tersebut terdapat akses yang mudah ke pusat-pusat kegiatan diperkotaan. Oleh karena itu penduduk perkotaan memanfaatkan tanah untuk perumahan yang mengikuti jalur transportasi kota atau tempat-tempat yang mempunyai kemudahan untuk mencapai jalur utama transportasi dalam kota (Northam, 1975).

Menurut Daldjoeni (1987) dikatakan bahwa faktor-faktor yang mendorong perkembangan kota yaitu :

- Pertambahan penduduk kota itu sendiri.
- Industri atau pabrik yang besar dapat menarik banyak tenaga kerja.
- Peranan transportasi dan komunikasi dikota.

- Adanya fasilitas kesehatan dan pendidikan yang cukup sebagai sarana-sarana jenjang sosial.

Lebih jauh Bintarto (1994) mengemukakan bahwa perkembangan kota karena adanya tuntutan Internal dan Eksternal, dimana pengaruh dari dalam berupa rencana atau program pembangunan daerah, sedangkan desakan warga kota dari luar karena adanya berbagai daya tarik merupakan faktor eksternal sehingga perkembangan kota akan terjadi lebih cepat bila kedua pengaruh tersebut berpadu.

Menurut Yunus (1994) memperluas aspek yang mempengaruhi perkembangan kota dengan mengemukakan pandangannya bahwa semakin tinggi aksesibilitas suatu kota, maka akan semakin tinggi pula kemungkinan munculnya pusat-pusat kegiatan baru dan *leaf frog development* akan berkembang dengan pesat.

Masih menurut Yunus (1994) dengan berkembangnya suatu wilayah juga berpengaruh terhadap strata sosial pada suatu permukiman, ini terlihat dari perilaku masyarakat dalam menentukan pilihan tempat tinggal, yaitu :

1. *Bridgeheaders* (golongan yang baru datang kekota). Golongan ini mempunyai kemampuan ekonomi rendah, sehingga terpaksa menyewa tempat tinggal. Golongan ini lebih suka memilih tempat tinggal didekat tempat kerja.
2. *Consolidator* (golongan yang sudah agak lama tinggal di perkotaan). Golongan ini mulai memikirkan adanya perumahan dengan kualitas sedang. Mereka mulai mencari tempat tinggal dipinggiran kota untuk mendapatkan kualitas lingkungan yang lebih baik. Ketergantungan terhadap kedekatan dengan tempat kerja mulai menurun.
3. *Status Seeker*, golongan ini menginginkan suatu kondisi dan status yang lebih tinggi di dalam kehidupannya. Keinginannya mempunyai rumah mewah mendapat prioritas yang sangat tinggi.

Dari teori diatas dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi pendapatan seseorang berarti semakin tinggi pula prioritas untuk memperoleh perumahan yang lebih baik. Semakin tinggi pendapatan seseorang, semakin tidak memprioritaskan jarak dengan tempat kerja. Semakin rendah incomen, semakin rendah pula prioritas tentang keamanan keuangannya.

2.6. Esensi Aspek Fisik Dalam Perkembangan Kota

Perkembangan dan pertumbuhan kota pada hakekatnya disebabkan oleh penambahan penduduk baik secara alamiah maupun migrasi serta perubahan dan perkembangan kegiatan usaha yang disebabkan oleh perubahan pola sosial budaya dan sosial ekonomi penduduk sebagai masyarakat kota. Pertambahan penduduk dan perubahan serta perkembangan kegiatan usaha inilah sebenarnya yang kemudian menuntut kebutuhan ruang, maka konsentrasi penduduk dengan berbagai kegiatan usaha serta kehidupannya dapat berlangsung. Dalam hubungan inilah kemudian menjadikan kota sebagai suatu 'wadah' untuk penduduk dan kegiatan usahanya yang membentuk suatu produk fisik dari rangkaian perubahan dan perkembangan yang terjadi.

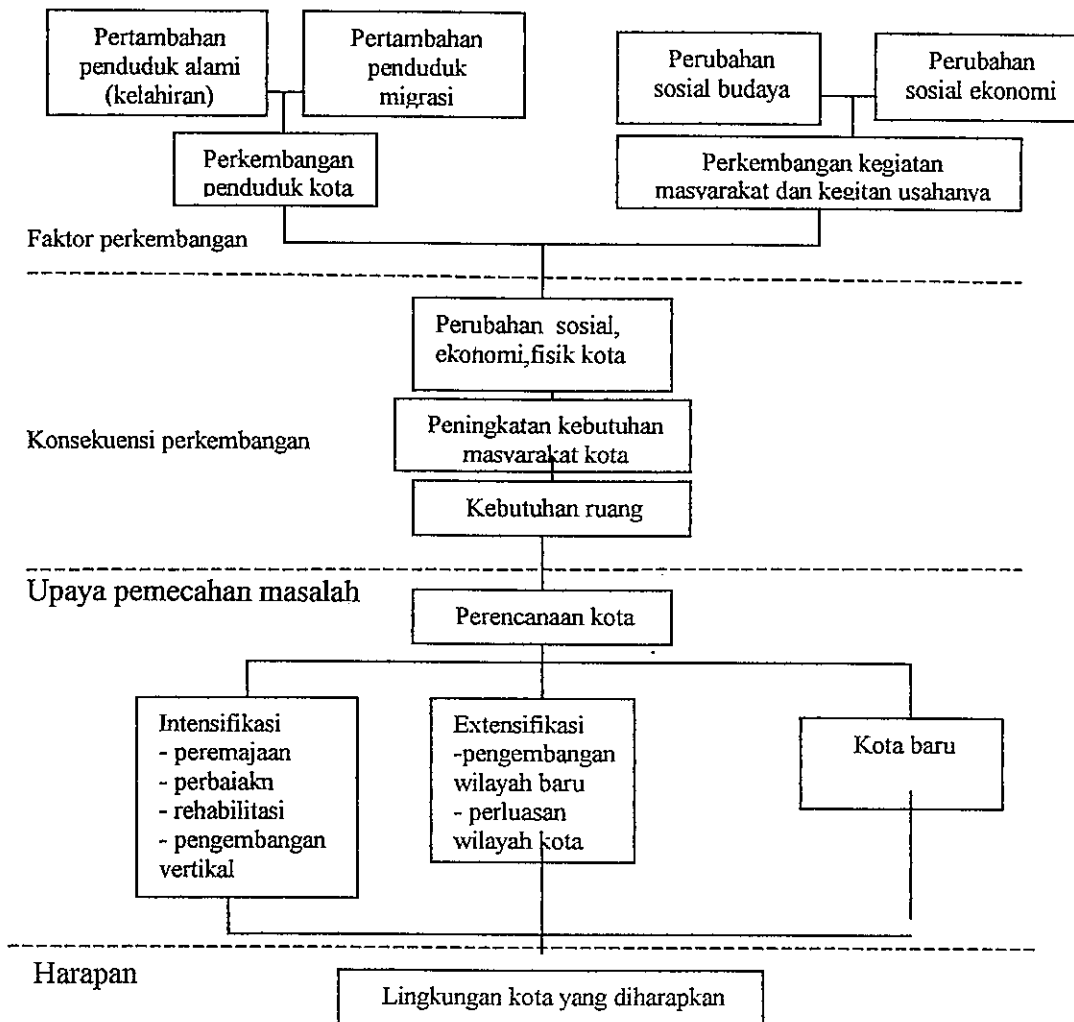
Di dalam keadaan dimana ruang kota sangat terbatas, dalam arti tidak bertambah maka suatu kegiatan penataan, perencanaan, pemanfaatan dan penggunaan lahan kota akan merupakan hal yang esensial. Di dalam peningkatan kemampuan serta pengadaan lahan untuk menampung berbagai perubahan dan perkembangan penduduk dan kegiatan usaha tersebut diperlukan upaya yang umumnya, meliputi :

- 1) Upaya peningkatan kemampuan atau intensitas ruang yang ada sehingga dapat memenuhi kebutuhan yang terjadi sebagai akibat dari perubahan dan perkembangan tersebut. Upaya ini disebut sebagai intensifikasi pembangunan kota atau pembangunan

kota secara intensif seperti : rehabilitasi atau perbaikan kualitas kota, peremajaan kota, pengembangan kota secara vertikal atau peningkatan daya dukung lahan, perbaikan kampung.

- 2) Upaya penambahan luas ruang secara ekstensif. Upaya ini disebut sebagai ekstensifikasi kota seperti : perluasan wilayah kota melalui penambahan wilayah administratif kota (wilayah kantong) atau di bagian pinggiran kota.
- 3) Upaya pengembangan kota yaitu pengembangan suatu permukiman berskala besar yang karena kemampuan daya tampungnya maupun komponen yang dikembangkan di dalamnya dapat dikategorikan sebagai suatu kota. Secara skematik hubungan unsur-unsur di dalam perkembangan kota tersebut dapat digambarkan sebagai berikut :

GAMBAR. 2.1
SKEMA HUBUNGAN ANTARA PERKEMBANGAN PENDUDUK
DAN PERKEMBANGAN KEGIATAN USAHANYA



Sumber : Djoko Sujarto, 1997

Pemanfaatan unsur fisik dalam perencanaan kota pada dasarnya dilandaskan kepada dua hal pokok yaitu : secara normatif dan secara fungsional.

Tinjauan terhadap aspek fisik di dalam perencanaan kota mengandung :

- 1) Tinjauan fisik secara 'bukan keruangan' (*a spatial*) yang mencakup :
 - Kemampuan tanah
 - Kualitas dan kuantitas lingkungan tanah

- Sifat iklim
 - Harga dan nilai tanah
 - Manfaat lingkungan
- 2) Tinjauan fisik secara 'keruangan' (*spatial*) yang mencakup :
- Pola penggunaan lahan
 - Pola lahan berdasarkan kualitasnya
 - Distribusi ruang
 - Pola jaringan pergerakan
 - Tata bangunan
 - Pola tata letak
 - Pola tata jaringan prasarana
 - Tata ruang kawasan dan interior bangunan

2.7. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Kota

Adapun faktor-faktor yang berpengaruh dan menentukan dalam perkembangan kota mencakup :

1. Faktor Sosial

Ada dua faktor sosial yang berpengaruh dan menentukan pengembangan dan perkembangan kota, yaitu :

- a. *Faktor Kependudukan*, kesempatan kerja yang semakin meningkat sehubungan dengan industrialisasi besar-besaran telah menyebabkan semakin meningkatnya penduduk kota industri (Lesley E.White, 1965 dalam Djoko Sujarto PL-485 Perencanaan Kota Baru, 1997).

- b. *Kualitas kehidupan bermasyarakat*, semakin padatnya penduduk kota industri maka semakin menurunnya pola-pola kemasyarakatan karena lingkungan kehidupan yang mengutamakan efisiensi ekonomis telah menimbulkan berbagai segi degradasi sosial.

2. Faktor Ekonomi

Faktor ekonomi yang berpengaruh dan menentukan di dalam pengembangan dan perkembangan kota dapat dikemukakan dua hal pokok (P.B.Desai, Ashish Bose, 1965; T.C.Peng, N.S.Verma,1972, dalam Djoko Sujarto PL-485 Perencanaan Kota Baru, 1997) yaitu:

- a. *Kegiatan Usaha*, kehidupan masyarakat umumnya dan khususnya di kota-kota akan sangat ditentukan pula oleh kegiatan usahanya. Terbukanya kesempatan kegiatan usaha pada pusat-pusat atau kota-kota yang baru akan memungkinkan membelokkan perhatian aliran penduduk ke arah tersebut (P.B.Desai ; Ashish Bose, 1965, dalam Djoko Sujarto PL-485 Perencanaan Kota Baru, 1997).
- b. *Politik Ekonomi*, berdasarkan sistem politik perekonomian T.C. Peng dan N.S. Verma mengemukakan tiga jenis pembangunan kota yaitu : kota yang dikembangkan dengan sistem ekonomi terpusat, sistem ekonomi bebas dan campuran.
- c. *Faktor Lahan*, dua hal dari faktor pertanahan yang berpengaruh dan menentukan di dalam perencanaan dan pembangunan kota yaitu :
 - 1). *Pola penggunaan Lahan* (Robin H.Best, 1981, dalam Djoko Sujarto PL-485 Perencanaan Kota Baru, 1997), perkembangan kota merupakan suatu proyek pembangunan pemukiman berskala besar yang akan memerlukan lahan yang luas. Salah satu yang menjadi permasalahan adalah pembangunan kota menyebabkan perubahan pola penggunaan lahan pertanian atau lahan konservasi menjadi lahan terbangun. Lebih jauh lagi bahwa perubahan penggunaan lahan ini juga mempunyai

dampak terhadap perubahan sosial ekonomi di wilayah pertanian. Para petani yang semula menggarap lahan sebagai lahan pertanian terdesak dan harus mencari lapangan pekerjaan lain. Dengan demikian maka pertimbangan pola penggunaan lahan merupakan faktor yang sangat penting di dalam perencanaan pembangunan kota.

- 2). Harga Lahan (P.A.Stone, 1970, dalam Djoko Sujarto PL-485 Perencanaan Kota Baru, 1997), kenaikan nilai dan harga lahan umumnya merupakan suatu konsekuensi dari suatu perubahan penggunaan dan pemanfaatan lahan yang dinilai dari segi nilai ekonomisnya.

Perkembangan pola struktur sebuah kota secara umum menurut Branch (1995) sangat dipengaruhi oleh 2 faktor, yaitu :

1. *Faktor internal, yang mencakup :*

- a. *Keadaan geografis*, berpengaruh terhadap fungsi dan bentuk fisik kota. Kota sebagai simpul distribusi, misalnya terletak disimpul jalur transportasi dipertemuan jalur transportasi regional atau dekat pelabuhan laut, kota dipantai misalnya akan cenderung berbentuk setengah lingkaran, dengan pusat lingkarannya adalah pelabuhan laut.
- b. *Tapak (site)* meliputi kondisi topografi wilayah. Kota yang berlokasi didataran yang rata akan mudah berkembang kesemua arah (sebagaimana kota metro) dibandingkan dengan yang berada di wilayah pergunungan.
- c. *Fungsi Kota*, kota-kota yang mempunyai banyak fungsi biasanya secara ekonomi akan lebih kuat dan berkembang lebih pesat daripada kota memiliki satu fungsi.
- d. *Sejarah dan kebudayaan dari kota*, kota sebagai ibukota kerajaan akan mempengaruhi karakter dan sifat masyarakat.

- e. *Unsur-unsur umum* seperti misalnya; jaringan jalan, penyediaan air bersih dan jaringan penerangan listrik yang berkaitan dengan kebutuhan masyarakat luas. Ketersediaan unsur-unsur umum akan menarik perkembangan kota kearah tertentu.
2. *Factor Eksternal yang mempengaruhi perkembangan kota yaitu :*
- a. *Fungsi primer dan sekunder kota* yang tidak terlepas dari keterkaitan dengan daerah lain apakah itu dipandang secara makro (nasional dan internasional), maupun secara mikro (regional) antar daerah dengan daerah atau wilayah yang ada disekitarnya, dimana keterkaitan ini akan menimbulkan arus pergerakan orang dan barang yang tinggi memasuki kota secara kontinental.
 - b. *Fungsi kota* yang sedemikian rupa merupakan daya tarik bagi wilayah sekitarnya untuk masuk ke kota tersebut (urbanisasi), karena kota adalah tempat terkonsentrasinya kegiatan.
 - c. *Sarana dan prasarana transportasi yang lancar*, semakin baik sarana transportasi kekota, maka akan semakin berkembang kota tersebut, baik transportasi udara, laut dan darat, karena perkembangan kota adalah juga merupakan keterjangkauan transportasi.

2.8. Bentuk-bentuk Kota

Dari hasil penetapan batas kota yang ditetapkan dalam Permendagri Nomor 7 Tahun 1986 dapat diketahui keragaman bentuk-bentuk kota sesuai dengan kondisi fisik (fungsional) maupun administrasi desanya.

Dari berbagai prosedur teknis penetapan batas wilayah kota maka pertimbangan pembentukan kota antara lain :

- Pertimbangan efisiensi optimasi dan efektivitas dari fungsi kegiatan tertentu.
- Intensitas hubungan antara suatu kegiatan dengan kegiatan yang lain secara fungsional.

- Orientasi dari kegiatan tertentu berkaitan dengan fungsinya.
- Frekuensi dan kualitas kebutuhan masyarakat terhadap kegiatan fungsional tertentu.
- Bertitik tolak dari berbagai pertimbangan analisis dan tujuan penetapan batas wilayah kota maka bentuk fisik kota yang terjadi akan berkisar pada bentuk :
 - a) Linier
 - b) Berkelompok
 - c) Tersebar

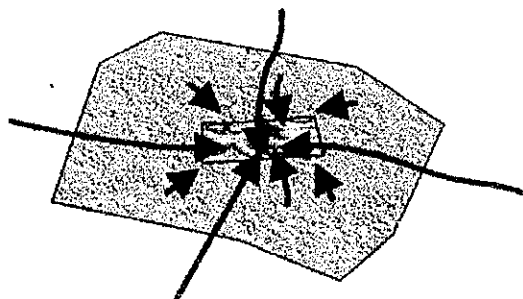
2.8.1. Bentuk kota di Pedalaman

Adapun bentuk kota di pedalaman, yaitu :

- *Memusat (konsentrik)*

Pemusatan terjadi karena adanya kegiatan fungsional yang tunggal di bagian tengah desa.

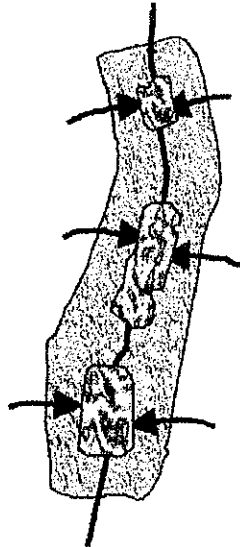
GAMBAR. 2.2
TIPE MEMUSAT / KONSENTRIK (PEDALAMAN)



- *Memanjang (linier)*

Memanjang karena adanya orientasi ke jalan utama dan adanya pusat-pusat kegiatan fungsional yang tersebar sepanjang Jalan Utama.

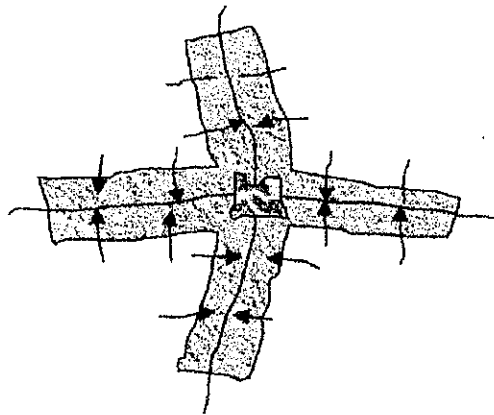
GAMBAR 2.3
TIPE MEMANJANG / LINEAR (PEDALAMAN)



- *Pita (Ribbon Development)*

Perkembangan pita terjadi karena adanya orientasi ke jalan utama dan ke desa-desa yang lebih besar lainnya atau ke kota-kota tertentu.

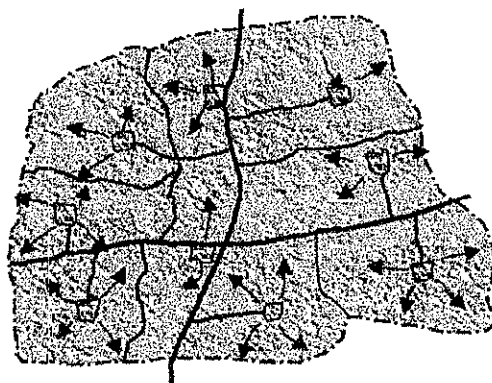
GAMBAR 2.4
TIPE PITA / RIBBON DEVELOPMENT (PEDALAMAN)



▪ *Terpencar (dispersed)*

Perkembangan desa bermotivasikan orientasi ke tempat bekerja di lapangan pertanian (sawah, ladang) dengan maksud agar perjalanan ke tempat kerja tidak terlalu jauh.

GAMBAR 2.5
TIPE TERPENCAR / DISPERSED (PEDALAMAN)



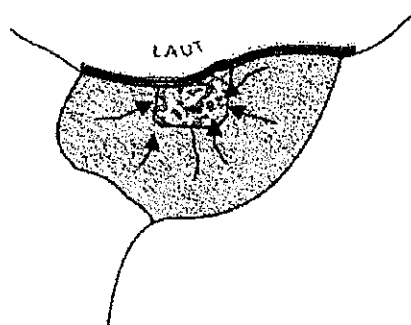
2.8.2. Bentuk Kota Pantai

Bentuk kota pantai, yaitu :

- *Memusat (konsentrik)*

Pemusatan terjadi karena adanya lokasi tunggal dari pusat-pusat kegiatan fungsional biasanya pelabuhan, pelelangan ikan, pasar.

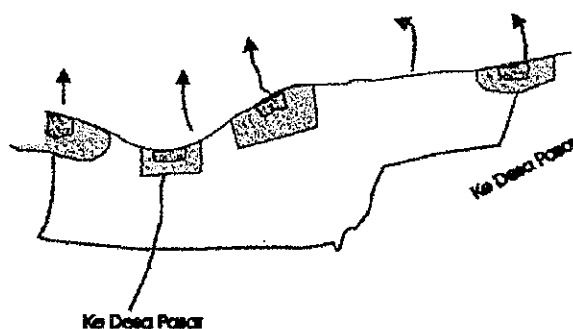
GAMBAR 2.6
TIPE MEMUSAT / KONSENTRIK (PANTAI)



- *Memanjang (linier)*

Desa dengan bentuk memanjang tampak pada desa-desa nelayan dimana laut merupakan sumber mata pencaharian.

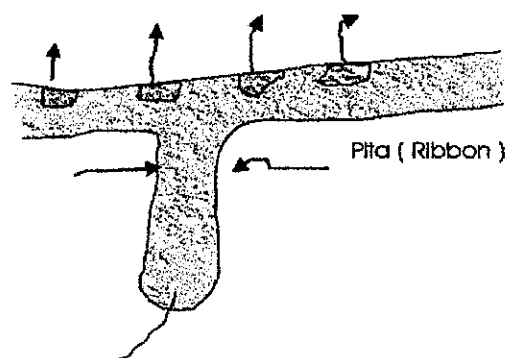
GAMBAR 2.7
TIPE MEMANJANG / LINIER (PANTAI)



- *Pita (ribbon)*

Pada desa-desa pantai maka desa yang berbentuk pita disebabkan oleh adanya dominasi pasaran di desa-desa lainnya maupun adanya orientasi ke laut sebagai sumber mata pencaharian. Jadi di sini dominasi laut dan pasaran seimbang. Biasanya ini merupakan perkembangan dari desa memanjang (linier).

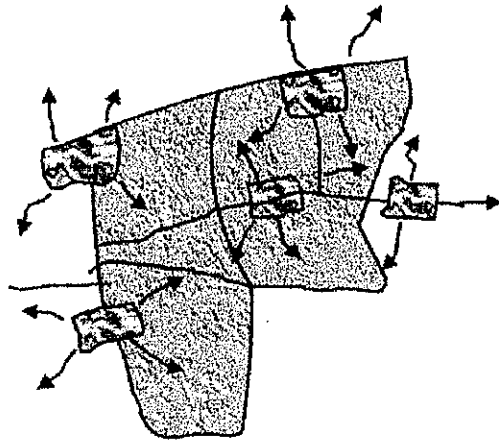
GAMBAR 2.8
TIPE PITA RIBBON (PANTAI)



- *Terpencar (dispersed)*

Adanya kombinasi kegiatan kerja penduduk dibidang perikanan dan pertanian menyebabkan terjadinya bentuk desa pantai yang terpencar.

GAMBAR 2.9.
TIPE TERPENCAR / DISPERSED



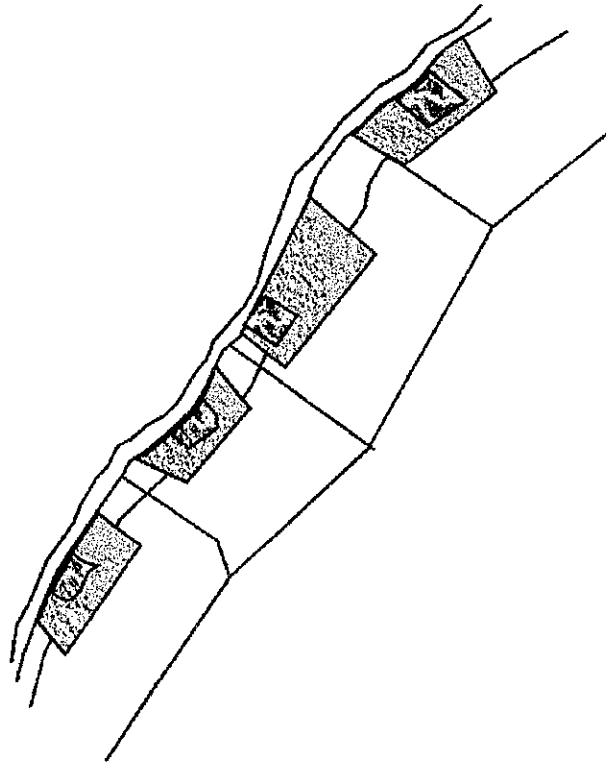
2.8.3. Bentuk kota sungai :

Bentuk kota sungai yaitu :

- *Memanjang (linier)*

Pada desa-desa sungai di mana selain sungai merupakan sarana pergerakan yang utama juga merupakan sumber mata pencaharian maupun sumber kebutuhan hidup sehari-hari (mandi, cuci, masak dan buangan) maka umumnya desa-desa sungai berbentuk memanjang (*linier*) sepanjang tepi sungai. Orientasi biasanya juga kearah daratan sebagai tempat tanah garapan pertanian

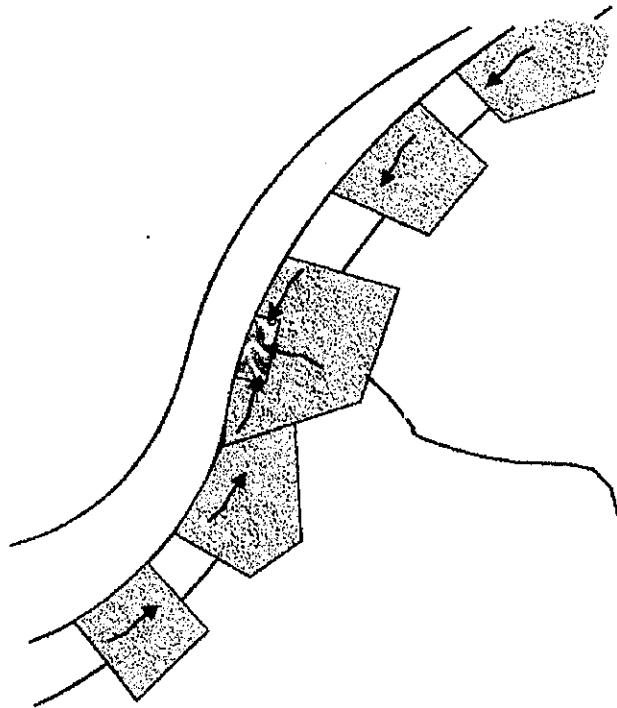
GAMBAR 2.10.
TIPE MEMANJANG / LINIER (SUNGAI)



- *Memusat (konsentrik)*

Pada desa-desa sungai yang berfungsi sebagai desa besar memang terdapat sifat memusat. Dalam hal ini kota besar tersebut berfungsi sebagai pusat administrasi, pasaran/distribusi dan pusat lalu lintas angkutan.

GAMBAR 2.11.
TIPE MEMUSAT / KONSENTRIK (SUNGAI)



2.9. Strategi Pengembangan Kota

Pada hakekatnya pengembangan kota merupakan suatu bentuk upaya untuk mengembangkan suatu permukiman yang didalamnya terdapat tempat tinggal, tempat bekerja atau berusaha dan tempat memenuhi kebutuhan kehidupan bagi penduduknya yang setara dan berkualifikasi 'kota'. Bertolak dari prinsip dasar inilah maka suatu pengembangan kota dalam pengertian sebenarnya mempunyai wawasan sebagai berikut:

- a. Unsur-unsur dari suatu sistem permukiman nasional yang perencanaan dan perancangannya memiliki perspektif untuk masa mendatang.
- b. Kriteria kinerja harus ditetapkan sebagai tolak ukur keberhasilan pembangunan kota.

- c. Dampak pengembangan kota harus diukur berdasarkan tiga peringkat yaitu: kontribusinya terhadap kinerja nasional, dampak terhadap wilayah sekitarnya serta kinerja kota yang mempengaruhi kehidupan penduduknya.

Dari ketiga prinsip dasar tersebut maka secara konseptual pengembangan kota harus dilandasi oleh prinsip-prinsip :

- ◆ *Eksternalitas* yaitu mendudukan kota tersebut di dalam konstelasi nasional dan regional untuk mendudukan fungsi dan peranannya sebagai pusat dan penggerak pengembangan wilayah (Mabogunje, 1980 ; Bor, 1980).
- ◆ *Internalitas* yaitu membentuk suatu tatanan lingkungan tempat tinggal kota yang memungkinkan tersedianya kenyamanan, kelengkapan pelayanan, prasarana dan lapangan kerja bagi berbagai lapisan sosial ekonomi masyarakat.

Bertolak dari prinsip dasar inilah maka suatu pengembangan kota selalu dikaitkan dengan sifat kemandirian (*self sufficiency*) yang memberikan kesempatan luas pada sektor swasta untuk melaksanakan kegiatan perekonomian kota Bertolak dari dua dasar konsepsi pengembangan kota yaitu *eksternalitas dan Internalitas* serta landasan kebijaksanaan pembangunan kota sebagaimana yang digariskan di dalam Repelita IV maka strategi pengembangan kota di Indonesia dapat didasarkan pada :

- Pengembangan kota sebagai pusat pengembangan wilayah, yaitu: pengembangan kota di '*wilayah frontier*' atau di dalam wilayah *metropolitan* agar diarahkan kepada tujuan pembentukan pusat kota sehingga dapat menunjang pengembangan wilayah tersebut. Strategi ini didasarkan pada upaya pemanfaatan potensi sosial ekonomi dan sumber daya alam.

- Pengembangan daya tarik bagi penanaman modal untuk bertempat tinggal di kota dengan berbagai bentuk keringanan seperti prosedur perijinan, peringanan perpajakan, toleransi standard perancangan dan kemudahan perangkutan.
- Pengembangan kinerja disain (*design performance*) yang sesuai untuk berbagai golongan tingkatan sosial ekonomi penduduk.

BAB III TINJAUAN KONSTELASI WILAYAH DAN GAMBARAN FISIK WILAYAH STUDI

3.1. Sejarah Perkembangan dan Pertumbuhan Kota Pangkalan Bun

Kerajaan Kotawaringin diperkirakan berdiri pada awal abad 17 (sekitar tahun 1679), merupakan satu-satunya kerajaan yang pernah ada di wilayah Kalimantan Tengah. Kerajaan Kotawaringin berdiri lebih dari 3 abad dengan mengalami satu kali perpindahan pusat kerajaannya yaitu dari Kotawaringin Lama ke Sukabumi yang dinamakan Pangkalan Bun. Kepemimpinan kerajaan dipegang oleh seorang Sultan, Pangeran Adipati Antakesuma bin Sultan Mustainubillah merupakan Sultan I dengan gelar Ratu Begawan Kotawaringin.

Kerajaan Kotawaringin yang dibangun pada awal abad 17 telah memacu perkembangan dan pertumbuhan pemukiman lain di sepanjang sungai yang berdekatan. Kenyataan bahwa sudah ada para pemukim di Kuala Pembuang menunjukkan bahwa kerajaan Kotawaringin bukanlah pemukiman pertama yang berada di daerah Kotawaringin Barat. Kemungkinan pemukiman awal telah muncul di berbagai kota seperti Pangkalan Bun (sebelumnya bernama Sukabumi), Kumai, Sukamara, sebagai salah satu ekonomi domain pemukiman embrio. Pemukiman ini memakai sungai sebagai alat transportasi dan elemen primer kota.

Pada jaman Sultan ke IX Pangeran Ratu Imanudin keraton kerajaan Kotawaringin dipindah ke pinggir sungai Arut. Tempat ini dinamai Sukabumi. Sebagai gerbang Sukabumi dipilih pangkalan Bapak Buun, yang kemudian oleh Belanda disebut dengan Pangkalan Bun. Hingga akhir masa penjajahan belanda masih dinamai Pangkalan Buun, tetapi setelah masa kemerdekaan disebut Pangkalan Bun. Pembangunan Pangkalan Buun

Sukabumi Kotawaringin dimulai pada tahun 1809 M, dan pemindahan Ibukota Kerajaan Kotawaringin baru dilakukan pada tahun 1811 M. Sedangkan Kota Kumai dan Sukamara sudah lama ada, bahkan sebelum sultan membangun keratonnya di Pangkalan Bun. Teori pemukiman ini didasari oleh pertumbuhan kota di Kalimantan Tengah yang organik, mulai dari pemukiman pedesaan dan kemudian menjadi kota.

Pada masa Pemerintahan Kerajaan berada dalam kekuasaan Pangeran Ratu Sukma Alamsyah Sultan ke 14, Kerajaan Kotawaringin dapatlah dikatakan sebagai awal dari masa pertumbuhan dan perkembangan, baik di bidang ekonomi, pendidikan dan kebudayaan, kesehatan dan sebagainya.

Awal mundurnya kerajaan Kotawaringin adalah pada saat diserahkannya kerajaan Kotawaringin oleh Kerajaan Banjar kepada Belanda. Dengan segala bentuk campur tangannya, telah mengubah pola perkembangan dan pertumbuhan wilayah ke depannya. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1965 ditetapkanlah Kabupaten Daerah Tingkat II Kotawaringin Barat dengan ibukota Pangkalan Bun.

3.2. Tinjauan dalam Konstelasi Wilayah

Secara geografis, wilayah pangkalan Bun berada pada letak yang strategis dilihat berdasar karakteristik wilayah yang lebih luas. Selain itu, terdapatnya prasarana perhubungan skala regional yaitu pelabuhan laut dan udara di pangkalan Bun memberikan dampak yang besar terhadap proses pertumbuhan dan perkembangan wilayah tersebut. Implikasi tidak langsung mengakibatkan wilayah Pangkalan Bun berfungsi peran sebagai outlet – inlet (pintu gerbang) bagi pola atau jalur pergerakan kegiatan penduduk yang datang atau keluar menuju Propinsi Kalimantan Tengah pada umumnya ataupun menuju sebagian wilayah propinsi Kalimantan Barat. Letak wilayah yang berdekatan dengan

pantai dengan kelengkapan prasarana perhubungan yang memadai merupakan daya dukung besar, terutama dikaitkan dengan kemudahan hubungan dengan wilayah-wilayah luarnya.

Berkaitan dengan fungsi dan peran yang diemban, baik sebagai ibukota kabupaten dan pusat pengembangan utama wilayah pembangunan propinsi Kalimantan Tengah, Kota Pangkalan Bun memiliki potensi strategis dalam konstelasi wilayah yang lebih luas yaitu :

1. Merupakan salah satu kota perdagangan dan industri serta berperan sebagai kota pelabuhan ekspor utama Propinsi Kalimantan Tengah, yang pada masa mendatang diharapkan dapat menjangkau pasar-pasar yang lebih luas, baik tingkat regional, nasional, maupun internasional.
2. Kota ini juga merupakan pusat pengembangan dalam kebijaksanaan perwilayahan pembangunan Propinsi Kalimantan Tengah untuk wilayah pembangunan barat sehingga akan berperan besar dalam upaya pengembangan wilayah yang lebih luas terutama pengembangan wilayah kabupaten Kotawaringin Barat.

3.3. Deskriptif Wilayah dan Potensi Kotawaringin Barat

3.3.1. Letak Wilayah

Kabupaten Kotawaringin Barat merupakan salah satu Kabupaten di Propinsi Kalimantan Tengah terletak di Bagian Barat dan memiliki daerah aliran sungai Arut dan sungai Kumai. Ibukota Kabupaten Kotawaringin Barat adalah Pangkalan Bun.

3.3.2. Luas dan Batas Wilayah

Luas wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat 10.759 Km², atau sekitar 12,12% dari luas wilayah Propinsi Kalimantan Tengah. Dari segi geografis, Kotawaringin Barat

berada antara 110°25' sampai dengan 112°50' Bujur Timur dan antara 1°19' sampai dengan 3°36' Lintang Selatan dengan batas-batas sebagai berikut :

- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Lamandau dan Kabupaten Sukamara
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Kotawaringin timur
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Jawa
- Sebelah Utara berbatasan dengan Propinsi Kalimantan Barat.

3.3.3. Iklim

Kabupaten Kotawaringin Barat secara umum termasuk daerah yang beriklim tropis basah dengan suhu rata-rata 31°C karena dipengaruhi oleh musim hujan dan musim kemarau. Musim kemarau berkisar antara bulan Juni sampai September, sedangkan musim hujan berkisar antara bulan Oktober sampai Mei. Suhu maksimum berkisar antara 31,7°C sampai 33,2°C dan suhu minimum berkisar antara 21,6°C sampai 23,4°C. Sedangkan untuk kelembaban udara berkisar antara 83,89% dan curah hujan antara 2.000 – 3.000 mm/tahun.

3.3.4. Topografi dan Bentang Alam

Ketinggian wilayah kecamatan Arut Selatan berkisar antara 0-100 m diatas permukaan laut dengan tingkat kemiringan antara 0-40 %. Bentuk topografi wilayah kecamatan Arut Selatan terdiri dari :

- Sebelah utara adalah berbukit-bukit dan macam tanah yang tahan terhadap erosi.
- Bagian tengah terdiri dari tanah merah, kuning, danau dan rawa.

- Sebelah selatan terdiri dari rawa, tanah jenis alluvial/organosol yang banyak mengandung air.

Kecamatan Arut Selatan dikategorikan termasuk pada daerah pantai, dengan bentuk dataran tergolong rendah dan bergelombang. Berdasarkan Data Pokok Pembangunan Kabupaten Kotawaringin Barat maka kemiringan lahan di kecamatan Arut Selatan bervariasi antara 0 hingga 40 % yang diklasifikasikan :

- 0 – 25 % meliputi kawasan seluas 37,32 persen
- 2 – 15 % mencakup 58,33 persen
- 15 – 40 % mencakup 4,35 persen

Terkait dengan semakin berkembangnya aktivitas-aktivitas pembangunan di wilayah Arut Selatan, seperti pembangunan pemukiman, jalan, pelabuhan, reservoir, dan pengembangan agroindustri dan sebagainya akan menimbulkan perubahan terhadap bentuk bentang alam, stratifikasi batuan, profil tanah, struktur tanah, erosi dan kesuburan tanah. Perubahan bentang alam ini diperkirakan akan terjadi pada unsur-unsur bentang alam seperti sudut lereng, panjang lereng, dan bentuk lereng. Implikasi lebih lanjut dari perubahan bentang alam ini adalah berubahnya pola drainase aliran permukaan.

3.3.5. Hidrologi

Seperti pada umumnya wilayah-wilayah di dataran Kalimantan, jaringan hidrologi yang berupa aliran sungai sangat mewarnai rona fisik wilayah. Keberadaan jaringan hidrologi sungai merupakan aset wilayah untuk dimanfaatkan sebagai jaringan perhubungan inter maupun intra wilayah serta sebagai salah satu sumber penghasilan penduduk.

Wilayah kabupaten Kotawaringin Barat dilintasi oleh Sungai Kumai dan Arut yang oleh penduduk difungsikan, antara lain sebagai prasarana transportasi hasil-hasil pertanian antar desa dan dari desa ke kota. Berkaitan dengan lokasi wilayah penelitian yang berada dalam wilayah Kecamatan Arut Selatan dan Kumai, keberadaan sungai-sungai tersebut sangat mempengaruhi proses perkembangan dan pertumbuhan kawasan, terutama sungai Sungai Kumai. Dengan kapasitas pelayanan sungai ini merupakan peluang yang besar bagi pengembangan ekonomi wilayah baik dalam rangka untuk kemudahan perangkutan hasil-hasil pertanian maupun peningkatan jangkauan pemasaran ke wilayah yang lebih luas.

3.3.6. Sumber Daya Alam

Luas Kabupaten Kotawaringin Barat 10.759 km² terdiri dari :

- Hutan Belantara	:	9352,5 Km ² (88,60%)
- Rawa	:	554,1 Km ² (5,15 %)
- Sungai, danau, Genangan	:	328,1 Km ² (3,05 %)
- Tanah lainnya	:	344,3 Km ² (3,20%)

JUMLAH : 10.759,0 Km² (100%)

Melihat kondisi sumber dayanya, maka sebagian besar lahan sangat cocok untuk tanaman keras dan perkebunan, sedangkan untuk usaha pertanian tanaman pangan masih terbatas. Dari hutan belantara seluas 9352,5 Km² (88,60%) merupakan kawasan pengembangan hutan yang terdiri dari : hutan produksi tetap, hutan produksi terbatas, hutan yang dapat dikonversi, hutan lindung, hutan pariwisata, taman nasional. Untuk

potensi sumber daya alam terdapat deposit yang cukup besar berupa tambang, antara lain : batubara muda, emas, besi, dan batu aji.

3.3.7. Administrasi Pemerintahan

Kabupaten Kotawaringin Barat merupakan salah satu Kabupaten di Propinsi Kalimantan Tengah yang secara administratif pemerintahan terdiri dari: 4 Kecamatan, 10 Kelurahan dan 61 Desa.

3.3.8. Penduduk

Sampai dengan akhir tahun 2000 penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat berjumlah 154.733 jiwa, dengan pertumbuhan penduduk rata-rata 2,91%. Arut Selatan sebagai Ibukota Kabupaten merupakan Kecamatan dengan tingkat kepadatan paling tinggi yaitu sebesar 27,85 jiwa/km², disusul dengan Kecamatan Kumai sebesar 15,44% jiwa/km² dan yang paling rendah Kecamatan Arut Utara sebesar 1,62% jiwa/km².

3.3.9. Pertanian

Sektor pertanian ini mencakup sub sektor tanaman pangan, tanaman perkebunan, peternakan dan hasil-hasilnya, kehutanan dan perikanan. Sektor ini merupakan sektor andalan dalam menunjang pendapatan daerah. Sektor ini sangat berperanan penting untuk pertumbuhan kota, meskipun sektor lainnya terus berkembang. Nilai kontribusi sektor pertanian ini terhadap PDRB adalah :

**TABEL 3.1.
SEKTOR PERTANIAN**

Tahun	Kenaikan (%)
1996	34,12
1997	37,32
1998	43,35
1999	45,27
2000	46,86

Sumber : Pendapatan Regional Kotawaringin Barat Tahun 2000

Kenaikan ini disebabkan peranan dari sub sektor kehutanan dan sub sektor perkebunan. Kontribusi dari sub sektor kehutanan terhadap nilai PDRB mencapai sekitar 19,45% pada tahun 1998 dan 18,43% pada tahun 2000. Untuk sub sektor perkebunan merupakan salah satu potensi yang perlu dikembangkan, dengan nilai kontribusinya terhadap PDRB sebesar 11,46% pada tahun 1996 dan meningkat sebesar 13,67 pada tahun 2000.

3.3.10. Pertambangan dan Penggalian

Sektor ini mencakup sub sektor pertambangan non migas dan sub sektor penggalian. Kontribusi sektor ini pada umumnya selalu meningkat, hanya peranan dari sektor ini cukup kecil. Dalam tahun 1996 sebesar 0,42%, meningkat menjadi 0,68% pada tahun 1998 dan tahun 2000 turun menjadi 0,58%.

3.3.11. Industri Pengolahan

Pertumbuhan ekonomi Kotawaringin Barat tidak dapat dipisahkan dari peranan sektor ini. Pada tahun 2000 sektor ini mengalami penurunan akibat kondisi ekonomi yang terjadi sejak pertengahan tahun 1997. Diharapkan sektor ini bisa mengalami kenaikan

dalam era perdagangan bebas mendatang (terutama agro ekonomi) dengan didukung oleh sumber daya yang berpotensi dan berkualitas.

3.3.12. Perhubungan

Transportasi merupakan tulang punggung bagi hampir seluruh kegiatan perekonomian di seluruh daerah. Keberhasilan dan kontinuitas dari sektor lainnya misalnya sektor pertanian, industri, dan perdagangan sangat tergantung pada tersedianya transportasi. Untuk wilayah Kotawaringin Barat ada empat roda perhubungan, yaitu :

a. Perhubungan Darat

Sampai dengan tahun 1999, panjang jalan diseluruh wilayah Kotawaringin Barat mencapai 1.553,03 Km yang terdiri :

- Jalan aspal sepanjang 509,33 Km
- Kerikil sepanjang 432,01 Km
- Tanah sepanjang 591,66 Km

Dalam rangka untuk peningkatan transportasi strategis baik sosial ekonomi maupun hankam, maka salah satu upaya yang dilakukan adalah mewujudkan jalan lintas Kalimantan Poros Selatan yang sampai saat ini wilayah Kalimantan Tengah yang menghubungkan ke wilayah Kalimantan Barat telah terhubung dengan jalan darat dalam kondisi yang cukup, meskipun masih ada beberapa Km yang masih dalam kondisi perbaikan.

b. Perhubungan Sungai

Dalam Kabupaten Kotawaringin Barat, sungai memegang peranan penting baik sebagai sarana transportasi maupun sebagai sarana penghidupan untuk memenuhi kebutuhan akan sumber air bersih, serta sumber perikanan. Adapun potensi prasarana angkutan

sungai yang terpenting dan dapat dilayani di Kotawaringin Barat adalah Sungai Arut dan Sungai Kumai beserta anak-anak sungainya. Untuk jenis alat pengangkutan biasanya memakai perahu tradisional, perahu motor, kapal-kapal kayu dan *long boat* dengan kapasitas yang terbatas. Namun dengan semakin banyaknya jenis alat pengangkutan tersebut maka akan sangat membantu dalam membuka wilayah pedalaman.

c. Perhubungan Laut

Untuk menunjang kegiatan ekspor, import, maupun perdagangan antar pulau serta pelayanan angkutan penumpang, maka terdapat beberapa pelabuhan laut, yaitu Kumai, Pangkalan Bun, Sukamara, beberapa pelabuhan tersebut yang terbesar di Kumai.

d. Angkutan Udara

Sub sektor perhubungan udara selain melaksanakan mobilitas manusia dari suatu tempat ke tempat yang lain, juga merupakan salah satu faktor yang berkaitan erat dengan sektor pariwisata. Pintu gerbang utama memasuki wilayah Kotawaringin Barat melalui udara adalah Bandara Iskandar Pangkalan Bun.

3.3.13. Pariwisata dan Perhotelan

Saat ini sektor pariwisata menjadi sektor penting dalam menghasilkan devisa negara. Selain itu pula sektor ini diharapkan sebagai sektor yang memanfaatkan padat karya yakni sektor yang banyak menyerap tenaga kerja dan berperan dalam meningkatkan pendapatan masyarakat. Keberhasilan dari sektor ini tercermin dari semakin meningkatnya kunjungan wisatawan baik wisatawan domestik/nusantara maupun wisatawan manca negara. Dengan meningkatnya pariwisata maka tingkat hunian dari hotel tentunya juga akan semakin bertambah. Tetapi sejak krisis ekonomi sekitar pertengahan tahun 1997,

sektor ini mengalami penurunan baik dari jumlah kunjungan wisatawan yang datang dan otomatis akan berpengaruh dengan menurunnya tingkat hunian hotel. Tetapi menurunnya jumlah wisatawan ini, tidak mempengaruhi dari perkembangan pembangunan hotel di Kotawaringin Barat.

Adapun potensi dari objek pariwisata di Kotawaringin Barat antara lain Wisata Pantai Kubu, Tanjung Keluang, Teluk Bogam, Sungai Uambang, Danau Gatal, Tanjung Penghujan, Wisata Alam Taman Nasional Tanjung Putting.

BAB IV ANALISIS ARAH PENGEMBANGAN, BENTUK DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN KOTA PANGKALAN BUN - KUMAI

4.1. Dinamika Perkembangan Kota

Dalam lingkup wilayah karakter perekonomian Arut Selatan ditandai oleh jenis kegiatan usaha dagang dan jasa dalam lingkup perkotaannya, sedangkan usaha pertanian dan perkebunan pada umumnya dilakukan oleh sebagian masyarakat pedesaan (bagian dari wilayah hinterland kota). Karakter perkonomian wilayah hinterland inilah yang sebenarnya menjadi tulang punggung bagi pengembangan wilayah perkotaan Pangkalan Bun di masa yang akan datang.

Berkaitan dengan aspek sosial budaya masyarakat telah terjadi percampuran antar etnis yang merupakan dampak dari diadakannya program transmigrasi oleh pemerintah maupun perorangan. Ciri budaya yang khas bagi penduduk asli adalah di bidang pertanian yaitu kegiatan berladang berpindah, sedangkan bagi masyarakat pendatang yang umumnya memiliki bekal pengalaman dan teknologi memanfaatkan lahan yang ada dengan lebih optimal dibandingkan penduduk asli sehingga dengan adanya asimilasi kebudayaan ini dapat menambah wawasan bagi penduduk asli.

Kegiatan di bidang penangkapan ikan juga lebih didominasi oleh etnis Madura dan Sulawesi sehingga bagi penduduk asli lebih cenderung berkarya di sektor informal, yang meliputi: berdagang, industri kecil, jasa bangunan dan angkutan darat.

4.1.1. Fungsi dan peran Kota Pangkalan Bun - Kumai.

Sektor perdagangan dan jasa merupakan peran kota Pangkalan Bun yang dominan, sedangkan di kota Kumai cenderung ke arah perhubungan laut yang berupa jasa pengangkutan barang dan orang. Kota Kumai sebagai pintu masuk dan keluar menuju Kotawaringin Barat dari berbagai tujuan dari luar Kalimantan Tengah lebih disibukan oleh kegiatan yang terkait dengan potensi wilayah tersebut, diantaranya agen-agen perhubungan laut dan berbagai sarana pendukung jasa pendistribusian barang dan jasa dari darat ke laut begitupun sebaliknya, sehingga akumulasi kegiatan perekonomiannya cenderung mengelilingi fungsi dan fasilitas yang ada.

Lain halnya dengan kota Pangkalan Bun sebagai kota yang didominasi oleh kegiatan perdagangan, industri dan pemerintahan, maka dengan berbagai fasilitas lingkungan yang ada akan menarik urbanisasi dan tenaga kerja dari luar sehingga pertumbuhan fisik akibat tuntutan wadah kegiatan dan hunian tersebut menimbulkan permasalahan akan lahan kota di masa yang akan datang.

4.1.2. Sebaran penduduk

Sebaran penduduk dan permukiman di wilayah Pangkalan Bun dan Kumai cenderung mengumpul pada daerah-daerah yang sudah maju, baik dari segi ketersediaan sarana dan prasarana kota juga potensi perekonomian yang dikembangkannya. Bagi beberapa kelurahan yang masuk dalam cakupan pelayanan dari fasilitas kota yang berkembang batas-batas wilayahnya sudah tidak terlihat lagi dan pada umumnya kepadatan tertinggi meliputi sebagian daerah tepian sungai yang bergantung pada moda transportasi sungai, karena kebanyakan tempat kerja yang berupa industri perikanan dan pengolahan hasil hutan berada di wilayah tepian sungai. Bagi daerah luar yang berdekatan dengan

pusat-pusat kegiatan pada umumnya sudah tersedia jaringan transportasi darat yang memadai sehingga pertumbuhan fisik di wilayah luar juga mulai berkembang antara lain: permukiman, perkantoran dan pemerintahan serta fasilitas kota lainnya, sedangkan daerah luar yang jauh dari pusat kegiatan kota masih merupakan lahan hutan dan kebun campuran dengan desa-desa kecil yang berada di tepi jalan.

Dalam tabel 4.1. mengenai pertumbuhan penduduk di wilayah Pangkalan Bun dan Kumai terlihat ada beberapa daerah yang mengalami penurunan jumlah penduduk yang diakibatkan oleh dibangunnya sejumlah industri besar yang membutuhkan luas lahan yang besar pula, sehingga terjadi perpindahan penduduk dari desa satu ke desa lainnya. Adapun penambahan jumlah penduduk yang terjadi selain diakibatkan oleh pertumbuhan penduduk alami juga dikarenakan arus urbanisasi dari berbagai daerah sebagai tenaga industri dan mata pencaharian lainnya.

TABEL 4.1.
JUMLAH PENDUDUK DI WILAYAH PENELITIAN

No	Desa/Kelurahan	Jumlah Penduduk					Rata-rata Pertumbuhan
		1996	1997	1998	1999	2000	
	Kecamatan Arut Selatan						
1	Mendawai	14572	14,812	14,798	14,338	13,948	-0,5 %
2	Mendawai Seberang	1520	1,602	1,634	1,649	1,641	-0,97 %
3	Raja	7318	7,552	7,565	6,943	6,731	-2,25 %
4	Sidorejo	7119	7,391	7,391	7,521	10,584	7,74 %
5	Madurejo	6739	6,856	6,956	7,460	8,333	4,19 %
6	Baru	9891	9,929	9,968	9,969	14,013	3,44 %
7	Raja Seberang	1193	1,238	1,242	2,231	1,905	-9,29 %
	Kecamatan Kumai						
1	Kumai Hilir	5513	5,580	5,631	5,631	6,397	0,75 %
2	Candi	2830	2,850	2,886	2,910	3,467	1,24 %
3	Kumai Hulu	5719	5,736	5,736	5,740	6,702	0,12 %

Sumber : Badan Pusat Statistik Kotawaringin Barat Thn. 2000

4.1.3. Ketersediaan sarana kota

Dalam menunjang struktur tingkat pendidikan formal di kecamatan Arut Selatan bisa dikatakan sudah lengkap mulai dari pendidikan dasar (taman Kanak-Kanak) sampai dengan pendidikan tinggi (Akademi dan Sekolah Tinggi) yang lebih banyak dikelola oleh pihak Swasta. Lihat tabel 4.2.

TABEL 4.2.
FASILITAS PENDIDIKAN DI KECAMATAN ARUT SELATAN-KUMAI
TAHUN 2000

No	Nama Kelurahan	TK		SD		SLTP		SLTA		AKADEMI Swasta	SLB Negeri	Pondok Pesantren	Madrasah Diniyah
		Negeri	Swasta	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta				
1	Mendawai	-	5	9	-	1	1	-	-	-	-	-	1
2	Mendawai Seberang	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	Raja	1	3	7	1	1	3	1	1	2	-	-	1
4	Sidorejo	-	4	4	1	-	2	2	3	1	-	1	-
5	Madurejo	-	2	7	-	1	-	-	1	-	1	1	-
6	Baru	-	1	6	-	-	1	1	-	-	-	1	1
7	Raja Seberang	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	Kumai Hulu	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	Candi	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1
10	Kumai Hilir	-	3	3	-	-	1	1	-	-	-	-	1
	Jumlah :	1	23	42	2	5	8	5	5	3	1	3	5

Sumber: Potensi Desa Kecamatan Arut Selatan-Kumai Tahun 2000

Sedangkan fasilitas kesehatan dan unit-unit pelayanan kesehatan lainnya sudah tersebar di tiap-tiap desa diantaranya PUSKESMAS Pembantu yang hampir dimiliki oleh masing-masing kelurahan. Lihat tabel 4.3.

Fasilitas peribadatan yang dominan adalah tersedianya sejumlah mesjid dan mushola bagi umat Islam di setiap kelurahan dan desa, sedangkan bagi umat agama lainnya yaitu gereja terdapat di beberapa kelurahan dan desa sedangkan vihara hanya ada 2 yaitu di kelurahan Baru dan Desa Pasir Panjang, lebih rincinya dapat dilihat pada tabel 4.4.

4.1.4. Jaringan utilitas perkotaan

Jaringan air bersih di wilayah kecamatan Arut Selatan bisa dikatakan masih tergolong rendah baik dari segi kualitas dan kuantitasnya. Dari segi kualitas adalah masih banyaknya anggota masyarakat yang memanfaatkan air tanah berupa sumur-sumur dangkal dan air sungai di dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari, sedangkan dari segi kuantitas adalah masih minimnya ketersediaan jaringan air bersih dari instansi pemerintah (PDAM) yang baru mencakup kawasan kota Pangkalan Bun saja.

Jaringan listrik di wilayah Kalimantan Tengah dilayani oleh PT. PLN Wilayah VI Cabang Palangka Raya dengan kemampuan daya maksimum sebesar 42,90 MW dengan sistem pelayanan sebagai berikut:

- Pelayanan 24 jam sebanyak 23 kelurahan dan desa atau 44%
- Pelayanan 12 jam sebanyak 21 desa atau 39%
- Pelayanan 6 jam sebanyak 9 desa atau 17%

Berdasarkan data dari PEMDA Kotawaringin Barat sistem pelayanan diatas baru mencapai 80% dari cakupan wilayah pelayanan sehingga sisanya 20% dari desa-desa yang ada belum mampu untuk dilayani. Lihat tabel 4.5.

TABEL 4.3.
FASILITAS KESEHATAN DI KECAMATAN ARUT SELATAN-KUMAI
TAHUN 2000

No.	Nama Kelurahan	Rumah Sakit	RS. Bersalin	Rumah Bersalin	Poliklinik	PUSKESMAS	PUSKESMAS Pembantu	Balai Pengobatan	Praktek Dokter	Praktek Bidan	POS YANDU	Pondok Bersalin	Apothik	POS Obat Desa	Toko Jamu
1	Mendawai	-	-	-	-	1	-	-	3	-	12	-	-	1	-
2	Mendawai Seberang	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	-	1	-
3	Raja	-	-	4	1	1	-	-	7	4	3	-	1	-	5
4	Sidorejo	-	-	1	-	-	-	-	2	1	7	-	-	-	-
5	Madurejo	1	1	-	1	1	1	1	3	1	6	1	-	1	-
6	Baru	-	-	1	-	-	1	-	1	1	10	1	1	1	5
7	Raja Seberang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-
8	Kumai Hulu	-	-	-	-	-	1	-	1	1	3	-	-	-	-
9	Candi	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	-	-	-
10	Kumai Hilir	-	-	-	-	-	1	-	1	1	4	-	-	-	-
	Jumlah :	1	1	6	2	3	6	1	18	9	49	3	2	5	10

Sumber: PEMDA Kotawaringin Barat Tahun 2000

TABEL 4.4.
FASILITAS PERIBADATAN DI KECAMATAN ARUT SELATAN-KUMAI
TAHUN 2000

No	Nama Kelurahan	Mesjid	Surau/ Langgar	Gereja/ Protestan	Gereja Katolik	Pura	Vihara
1	Mendawai	9	9	1	-	-	-
2	Mendawai Seberang	1	1	-	-	-	-
3	Raja	3	8	-	-	-	-
4	Sidorejo	5	20	5	1	-	-
5	Madurejo	4	19	-	-	-	-
6	Baru	4	6	1	-	-	1
7	Raja Seberang	1	1	1	-	-	-
8	Kumai Hulu	2	4	1	-	-	-
9	Candi	1	3	-	-	-	-
10	Kumai Hilir	3	5	1	-	-	-
	Jumlah :	33	76	10	1	0	1

Sumber: Potensi Desa Kecamatan Arut selatan - Kumai Tahun 2000

TABEL 4.5
FASILITAS PLN KECAMATAN ARUT SELATAN-KUMAI
TAHUN 2000

No	Nama Kelurahan	Rumah Tangga Pelanggan Listerik		Penerangan Jalan Utama	
		PLN	NON PLN	PLN	NON PLN
1	Mendawai	2922	238	1	-
2	Mendawai Seberang	282	-	1	-
3	Raja	871	-	1	-
4	Sidorejo	2140	-	1	-
5	Madurejo	1465	-	1	-
6	Baru	1917	-	1	-
7	Raja Seberang	175	-	1	-
8	Kumai Hulu	896	-	1	-
9	Candi	470	-	1	-
10	Kumai Hilir	1846	-	1	-
	Jumlah :	12984	238	10	0

Sumber: Potensi Desa Kecamatan Arut Selatan dan Kumai Tahun 2000

Jaringan telekomunikasi berupa STO propinsi Kalimantan Tengah sampai akhir tahun 1995 mencapai 15 unit dengan kapasitas sentral mencapai 38,582 SST yang terbagi menjadi: 15.081 SST berada di kota Pangkalan Raya, 6.592 SST berada di kota Sampit, **4.534 SST berada di kota Pangkalan Bun**, 3.719 SST di Kuala Kapuas, 2.008 SST di Muara Teweh dan sisanya 1.432 SST berada di Buntok.

4.1.5. Sistem transportasi wilayah

Sistem transportasi merupakan salah satu komponen pembentuk dan penunjang tata lingkungan hidup wilayah perkotaan sehingga aktivitas perpindahan barang dan jasa dapat terlayani. Adapun sistem transportasi yang melayani wilayah kecamatan Arut Selatan dan Kumai meliputi: sistem transportasi darat, sungai, laut dan udara.

Terdapat jalur transportasi darat yang menghubungkan Ibu Kota Kabupaten dengan Ibu Kota Propinsi Kalimantan Tengah yang berfungsi sebagai jalan arteri primer berada di bagian Timur Laut, sedangkan penghubung pelabuhan laut Kumai dan Pangkalan Bun lebih banyak menggunakan jalan Raya Pasir Panjang yang berada di bagian Selatan Kompleks AURI, walaupun demikian jalan private milik AURI tetap dibuka untuk umum namun secara terbatas.

Dengan sudah beroperasinya pelabuhan CPO di bagian timur laut kota juga akan menambah kesibukan pada jalur lalu lintas baik darat dan sungai sehingga menambah intensitas fisik dan perekonomian di sepanjang jalur yang dilaluinya. Begitupun dengan jalur transportasi darat yang menghubungkan Kota Pangkalan Bun-Kumai di lingkaran timur, yaitu dari pelabuhan Kumai menuju jalan arteri Palangka Raya yang direncanakan akan diperbaiki secara berkala sehingga jenis kendaraan berat yang beroperasi di jalan Pasir Panjang lambat laun akan berkurang, dengan berkembangnya lalu-lintas tersebut juga

diharapkan mampu untuk mendorong pertumbuhan perekonomian dan jasa di sepanjang jalur yang dilaluinya. Lihat gambar 4.2., 4.3. dan 4.4. Peta jaringan jalan dan fungsi jalan Pangkalan Bun-Kumai tahun 1996 dan tahun 2000

GAMBAR 4.1
JALAN KUMAI-PANGKALAN BUN

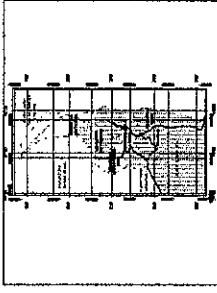


T-Tj

Di Propinsi Kalimantan Tengah terdapat 10 pelabuhan yang dikategorikan pelabuhan sungai dua diantaranya adalah: pelabuhan Kumai dan pelabuhan Pangkalan Bun. Pelabuhan Pangkalan Bun sampai saat ini masih berfungsi sebagai pelabuhan barang sedangkan pelabuhan Kumai lebih banyak melayani jasa pelayaran bagi masyarakat/umum. Sebagai pelabuhan barang di Pangkalan Bun adalah dalam kaitan pemenuhan kebutuhan 9 bahan pokok disamping kebutuhan industri pengolahan kayu dan hasil hutan yang banyak ditemui di sepanjang sungai Arut, sehingga karakteristik perkampungan dan kegiatan pinggir sungai tersebut disamping nelayan lebih didominasi oleh kegiatan industri dan perdagangan. Sedangkan Kumai sendiri karena memiliki lebar sungai yang cukup besar yakni kurang lebih 200 m sehingga kapal-kapal penumpang berskala besar dapat merapat disana karakteristik kegiatan yang terjadi juga menyesuaikan

potensi pelabuhan yang ada. Pengangkutan orang dan barang, kayu blok, kayu olahan dan truk-truk pengangkut juga dilayani di pelabuhan Kumai tersebut.

**PETA JARINGAN JALAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
TAHUN 1996**



KETERANGAN :

- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan/Desa
- ==== Jalan Aspal
- ==== Jalan Kenkil
- ==== Jalan Tanah
- ~~~~ Sungai
- ✈ Pelabuhan Udara
- ⚓ Pelabuhan Kapal Laut
- ⚓ Pelabuhan Kapal Sungai



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

ARAH PERKEMBANGAN, BENTUK
DAN STRUKTUR FISIK KERUJANGAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH

Sumber : Kantor BAPPEDA Kotawaringin Barat

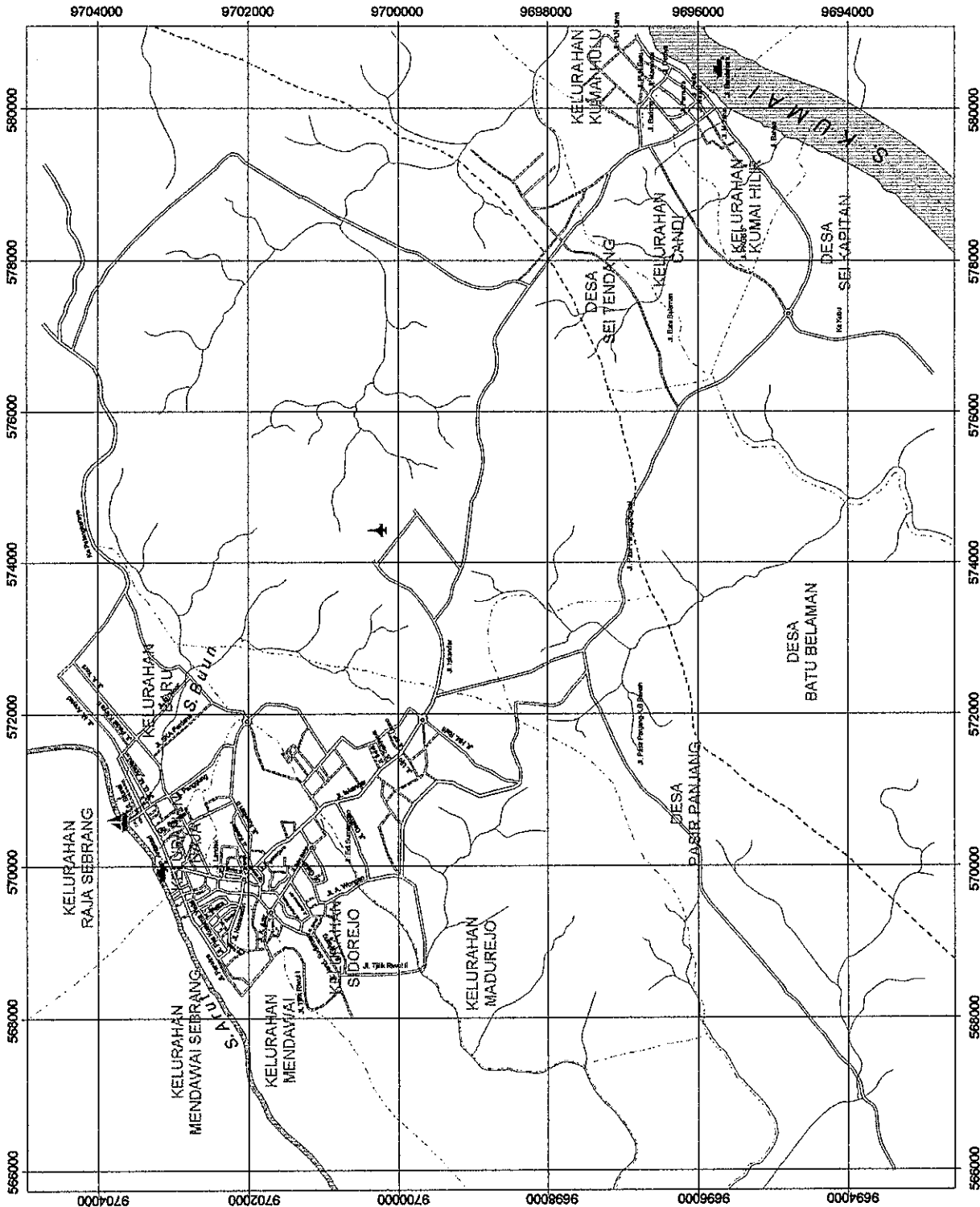
Nomor Gambar / Halaman : 42 / 71



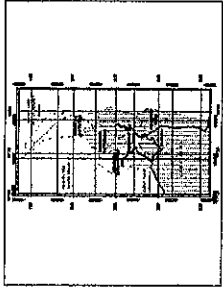
Skala 1 : 80.000



Digambar oleh :
TRI JOKO, NIM : L4D 000 105



**PETA JARINGAN JALAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
TAHUN 2000**



KETERANGAN :

- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan/Desa
- ===== Jalan Aspal
- ===== Jalan Kerikil
- ===== Jalan Tanah
- ~~~~~ Sungai
- ✈ Pelabuhan Udara
- ⚓ Pelabuhan Kapal Laut
- ⚓ Pelabuhan Kapal Sungai



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

ARAH PERKEMBANGAN, BENTUK
DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT
PROPINSI KALIMANTAN TENGAH

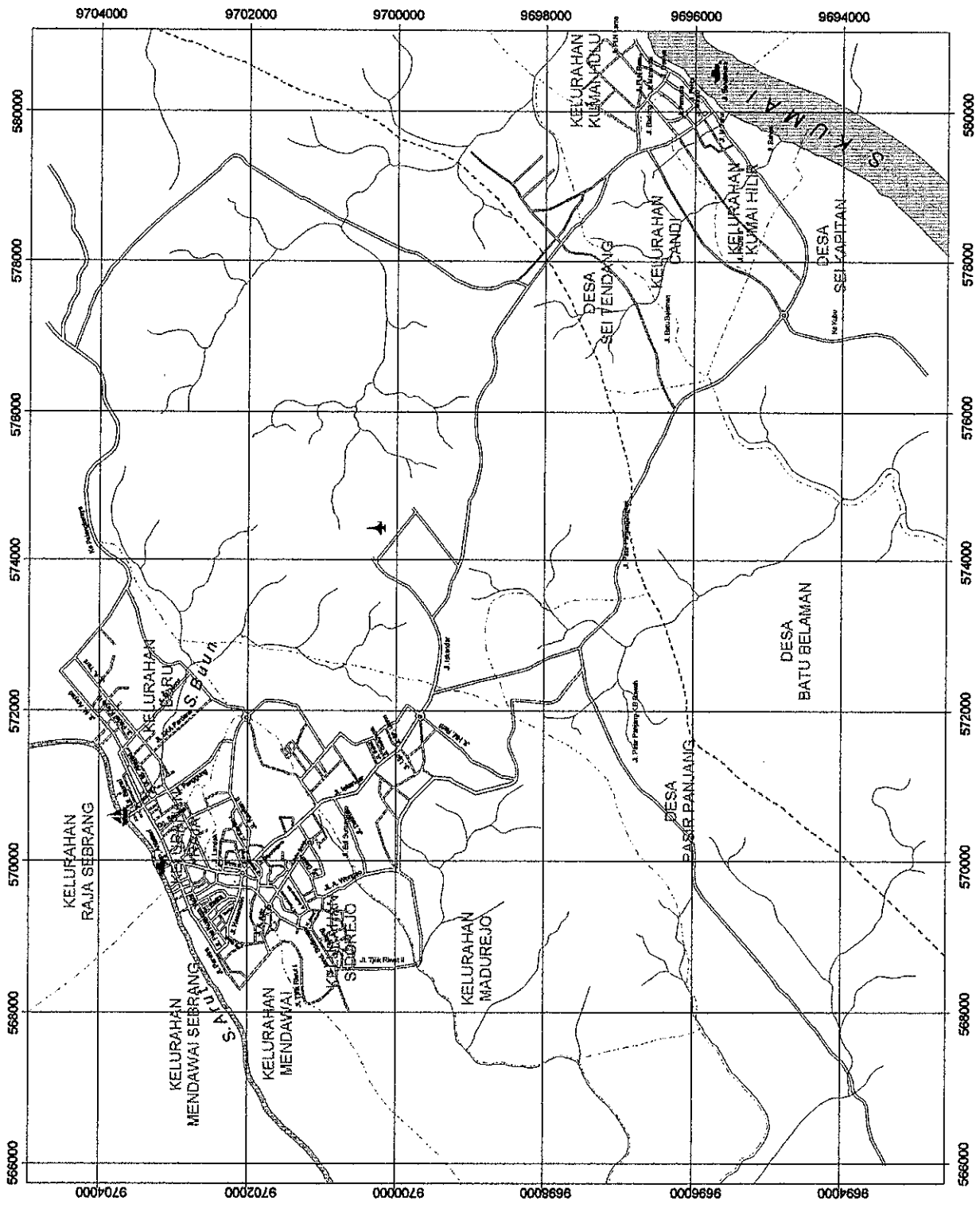
Sumber : Kantor BAPPEDA Kotawaringin Barat
Nomor Gambar / Halaman : 4.3 / 72



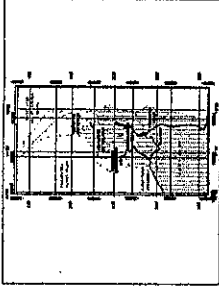
Skala 1 : 80.000



Digambar oleh :
TRI JOKO, NIM : L4D.000.105



**PETA FUNGSI JALAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI**



KETERANGAN :

- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan/Desa
- Jalan Aspal
- Jalan Kenikil
- Jalan Tanah
- ~~~~~ Sungai
- ✈ Pelabuhan Udara
- ⚓ Pelabuhan Kapal Laut
- ⚓ Pelabuhan Kapal Sungai
- Jalan Negara (Arteri Primer)
- Jalan Propinsi (Kolektor Primer)



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

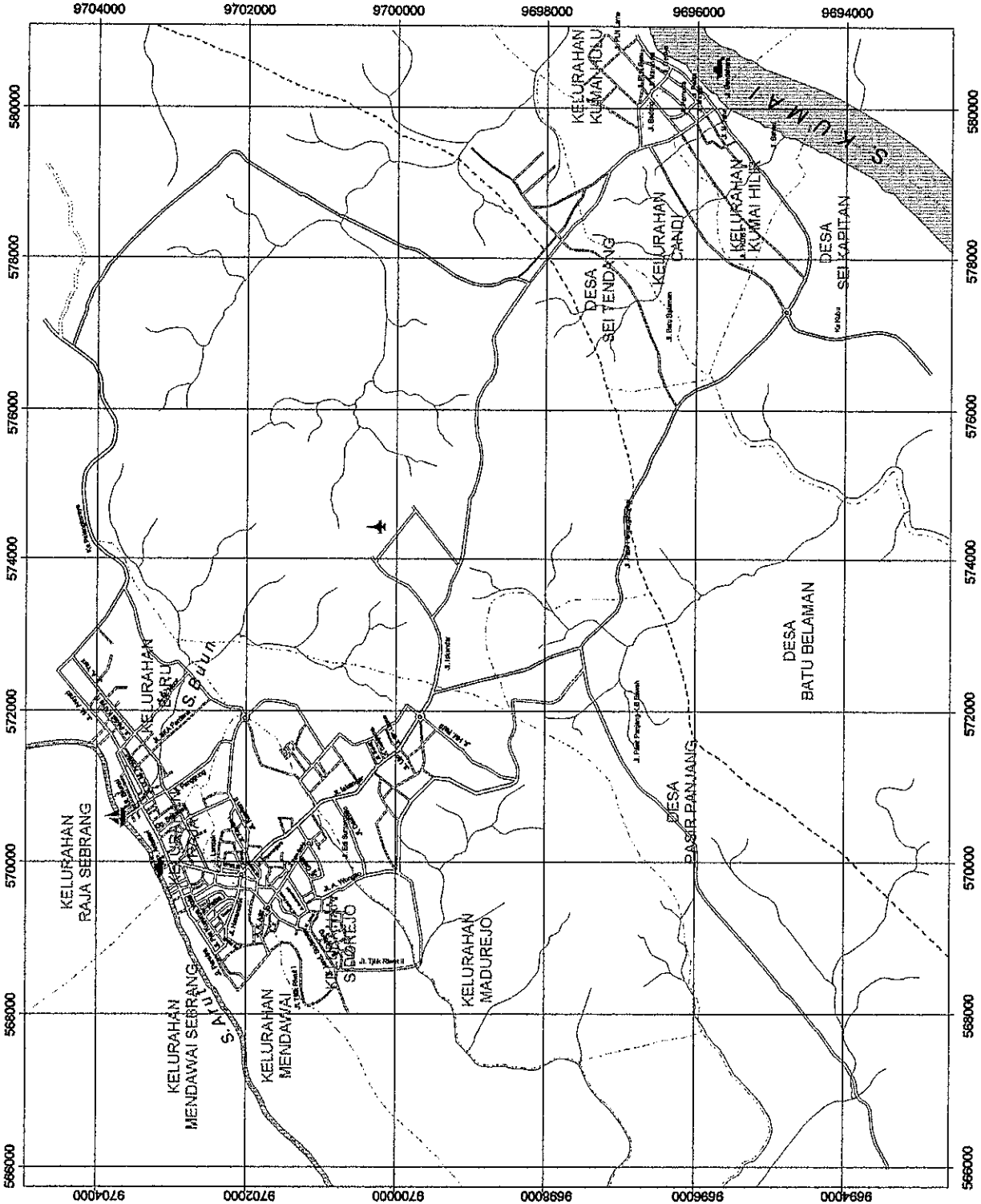
ARAH PERKEMBANGAN, BENTUK
DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH

Sumber : Kantor BAPPEDA Kotawaringin Barat
Nomor Gambar / Halaman : 4.4 / 73

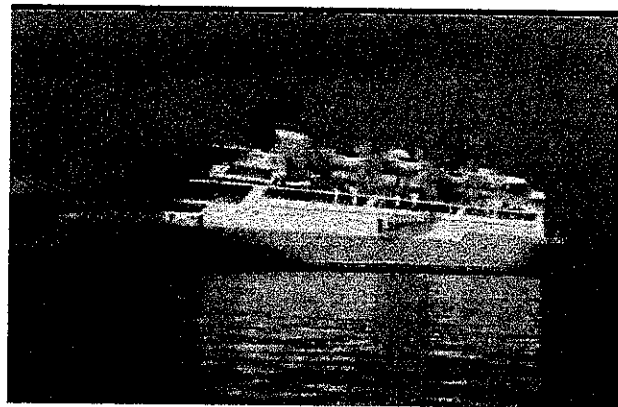


Skala 1 : 80.000
0 1 2 3 Km

Digambar oleh :
TRI JOKO, NIM : L4D.000.105



**GAMBAR 4.5.
PELABUHAN LAUT KUMAI**



T - Tj

Bandar udara yang terdapat di Kabupaten Kotawaringin Barat adalah Bandar udara Iskandar yang masuk dalam kategori kelas II A, dengan panjang landasan 1.650 meter dan lebar 30 meter baru mampu dilalui oleh pesawat jenis CN 235 memiliki rute perjalanan, antara lain:

- Pangkalan Bun – Banjarmasin
- Pangkalan Bun – Pontianak
- Pangkalan Bun – Sampit
- Pangkalan Bun – Semarang
- Pangkalan Bun – Ketapang - Jakarta
- Pangkalan Bun – Semarang - Jakarta

Adapun kegiatan cargo berskala kecil sudah mampu dilayani oleh Bandar Udara Iskandar hal ini dapat mempercepat proses pengembangan struktur perekonomian setempat khususnya untuk pengiriman hasil bumi yang mudah busuk atau membutuhkan kecepatan pelayanan jasa transportasi, contohnya adalah: agrobisnis dan perangkat lunak. Lihat gambar 4.6.

GAMBAR 4.6.
BANDAR UDARA ISKANDAR PANGKALAN BUN



T-Tj

4.1.6. Tata guna lahan

Daerah-daerah yang termasuk dalam obyek penelitian ini dibagi menjadi 2 karakter, yaitu: kelurahan yang berada di wilayah sungai atau yang dilewati oleh sungai dan daerah luar yang tidak dilewati sungai. Karakteristik tata guna lahan tersebut berkaitan dengan potensi sungai yang melewatinya, pada umumnya bagi daerah yang dilewati sungai area yang terbangun lebih padat dan mengelompok pada titik-titik pertemuan transportasi sungai ke darat/dermaga, sedangkan bagi daerah luar mengikuti perkembangan jaringan transportasi darat yang sudah ada.

Pola tata guna lahan di Pangkalan Bun yang memiliki luas kawasan fungsional sebesar 3.000 Ha, area yang sudah terbangun baru meliputi 644,53 Ha atau sekitar 21 %, agar lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.6. berikut ini.

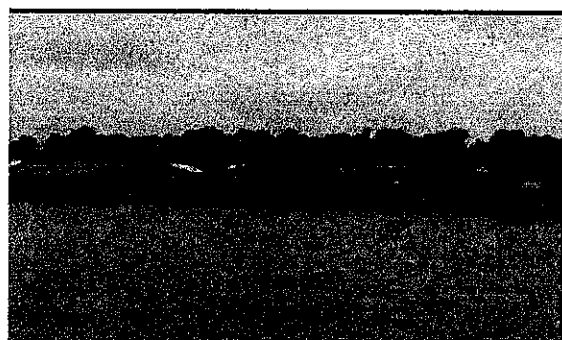
TABEL 4.6.
POLA PENGGUNAAN LAHAN DI KOTA PANGKALAN BUN

No.	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Prosentase
1	Perumahan	481.79	16.06
2	Perkantoran	47.3	1.58
3	Perdagangan dan Jasa	87.44	2.91
4	Fasilitas sosial	12.96	0.43
5	Campuran	15.04	0.50
6	Tanah kosong yang sudah diperuntukan	618.72	20.62
7	Tanah pertanian untuk sawah	235.78	7.86
8	Tanah pertanian untuk ladang dan kebun campuran	236.24	7.87
9	Tanah kosong tidak diusahakan	925.53	30.85
10	Hutan	252.7	8.42
11	Sungai	86.5	2.88
	Jumlah:	3000	100

Sumber: PEMDA KOTAWARINGEN BARAT THN 2000

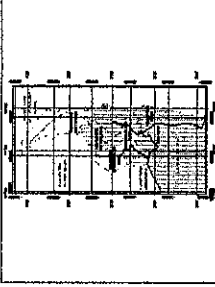
Adapun sebagai gambaran dapat dilihat pada gambar 4.7. dimana sebagian permukiman dan area perdagangan terjadi di sepanjang tepian sungai Arut di Kelurahan Baru, Mendawai dan Raja. Sedangkan pada gambar 4.8. "Peta Tata Guna Lahan" terlihat bahwa pola perkembangan area terbangun di Kota Pangkalan Bun cenderung mengumpul di pusat kota (sekitar Kelurahan Mendawai dan Raja) yang memiliki jalur transportasi sungai dan darat.

GAMBAR 4.7.
PEMUKIMAN DI TEPI SUNGAI ARUT KELURAHAN MENDAWAI



T-Tj

**PETA TATA GUNA LAHAN
KAWASAN TERENTU
KOTA PANGKALAN BUN-KUNAI**



KETERANGAN :

LANUD PANGKALAN BUN

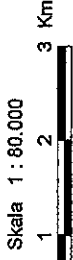
- Pertanian
- Pendidikan
- Pelayanan Sosial
- Konservasi
- Perkantoran
- Jalur Hijau
- Industri
- Hutan Kota
- Perdagangan dan Jasa
- Campuran
- Terminal Regional
- Terminal Lokal



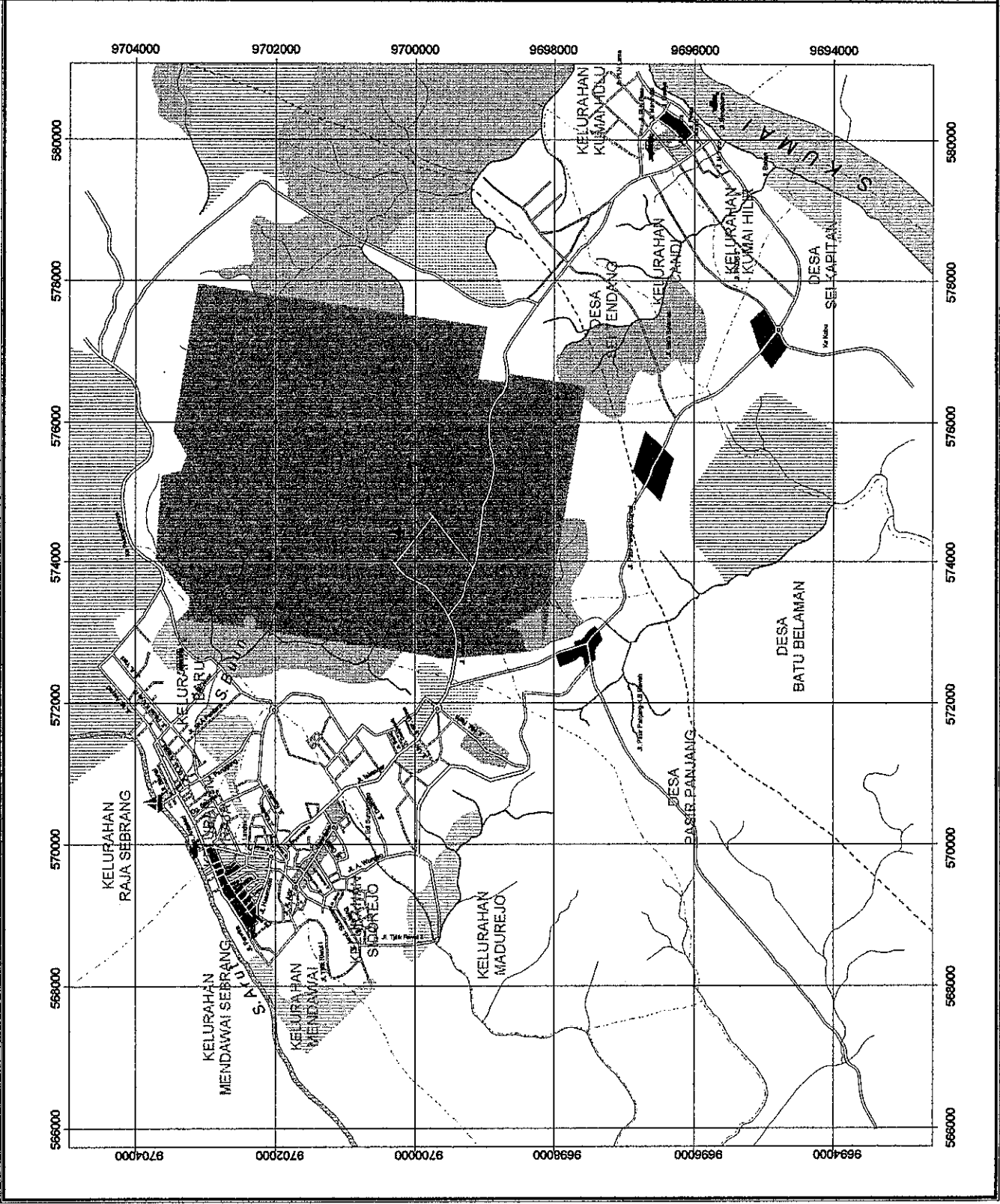
PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

ARAH PERKEMBANGAN, BENTUK
DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUNAI
KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH

Sumber : Kantor BAPPEDA Kotawaringin Barat
Nomor Gambar / Halaman : 4.6 / 77

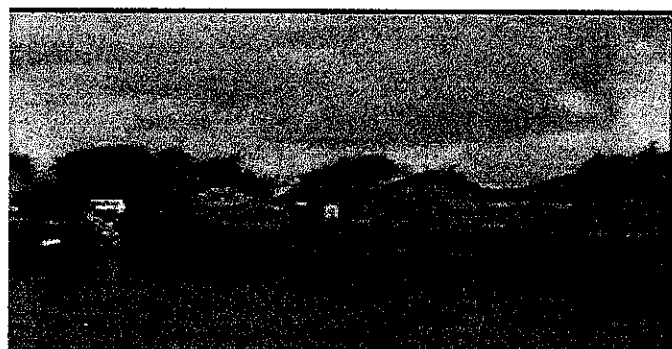


Digambar oleh :
TRI JOKO, NIM : L4D 000 105



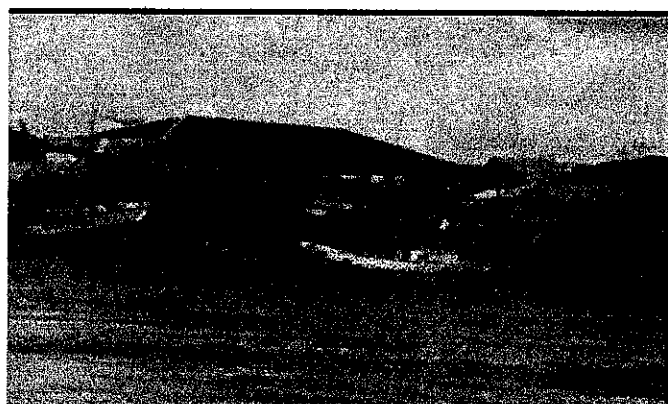
Sedangkan bagi wilayah Kota Kumai yang merupakan pintu gerbang Kotawaringin Barat, perkembangan tata guna lahan yang terjadi mengelompok di sekitar pelabuhan Kumai dengan variasi pola tata guna lahan sebagai lahan permukiman tepian sungai, dermaga kayu blok dan jasa perhubungan. Adapun sebagai gambaran dapat dilihat pada gambar 4.9, 4.10. berikut ini.

GAMBAR 4.9
DERMAGA KAYU BLOK DI SUNGAI KUMAI



T-Tj

GAMBAR 4.10.
PEMUKIMAN DI BANTARAN SUNGAI KUMAI



T - Tj

4.1.7. Kecenderungan perkembangan perekonomian kota

Kota Pangkalan Bun dan Kumai merupakan kota berbasis kegiatan perekonomian pada sektor jasa, sedangkan sektor lain yang memiliki peran adalah kegiatan agro bisnis dan agro industri yang meliputi: pertanian tanaman pangan, perkebunan dan perikanan. Adapun indikator dari masing-masing fungsi sektoral di Kotawaringin Barat terdiri dari:

A. Sektor primer meliputi :

1. Pertanian terdiri dari: padi, jagung, ketela pohon, ketela rambat, kacang tanah, kacang hijau, kentang, sayur mayur dan buah-buahan.
2. Perkebunan terdiri dari: karet, kelapa, kopi, cengkeh, lada, kelapa sawit, tebu dan jambu mete.
3. Peternakan terdiri dari: sapi, kambing/domba, babi, unggas, telur dan jasa pemotongan.
4. Kehutanan terdiri dari: kayu gelondongan, kayu bakar, arang, rotan dan lainnya.
5. Perikanan terdiri dari: perikanan darat, perikanan laut dan penggaraman.
6. Pertambangan dan penggalian terdiri dari: emas, pasir, batu, kerikil dan tanah urug.

B. Sektor sekunder meliputi:

1. Industri pengolahan terdiri dari : industri besar dan sedang (menyerap tenaga kerja > 20 orang) dan industri kecil kerajinan rumah tangga (menyerap tenaga kerja 1-19 orang)
2. Listrik terdiri dari: listrik PLN dan non PLN
3. Gas meliputi produksi gas negara
4. Air bersih meliputi air yang diproduksi oleh negara
5. Bangunan dan konstruksi meliputi kegiatan fisik yang dilakukan oleh AKI (Asosiasi Kontraktor Indonesia) dan yang non AKI.

C. Sektor tersier meliputi:

1. Perdagangan yang terdiri dari perdagangan besar dan eceran

2. Hotel terdiri dari: hotel berbintang dan yang tidak berbintang
3. Restaurant terdiri dari: restaurant dan warung makan
4. Pengangkutan terdiri dari: angkutan darat, sungai, laut dan udara beserta jasa penunjangnya (terminal, bongkar muat, ekspedisi dan pergudangan)
5. Komunikasi terdiri dari: Telkom, POS dan Giro, wartel dan warparpostel.
6. Keuangan terdiri dari: Bank dan lembaga non Bank serta valuta asing
7. Persewaan terdiri dari: sewa menyewa bangunan dan tempat usaha
8. Jasa terdiri dari jasa pemerintahan dan swasta

Sedangkan untuk PDRB dari masing-masing fungsi sektoral tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini. Dari tabel tersebut terlihat bahwa perekonomian di Kotawaringin Barat bertumpu pada sektor primer sebagai sektor yang memiliki kontribusi dominan terhadap pembentukan PDRB Kabupaten Kotawaringin Barat sampai dengan tahun 2000. (Pendapatan Regional Kotawaringin Barat 2000)

Bagi kota Pangkalan Bun dan Kumai sendiri diantara sektor sektor tersebut justeru sektor-sektor sekunder dan tersier yang mulai terlihat perkembangannya secara fisik hal ini dikarenakan pergeseran luasan tata guna lahan ke arah perkembangan kota di bidang jasa dan industri pengolahan.

TABEL 4.7.
STRUKTUR PEREKONOMIAN DI KOTAWARINGIN BARAT
TAHUN 2000 DALAM (%)

No	Uraian Sektoral	Pertumbuhan PDRB Kotawaringin Barat			
		1997	1998	1999	2000
I	Sektor Primer	37.32	43.35	45.27	46.86
II	Sektor Sekunder	25.08	18.33	16.79	17.66
III	Sektor Tersier	37.60	38.32	37.94	35.48
	Total PDRB	100.00	100.00	100.00	100.00

Sumber: Pendapatan Regional Kotawaringin Barat Tahun 2000

4.2. Analisis Terhadap Bentuk Fisik keruangan Kota Pangkalan Bun - Kumai

Adapun questioner yang meliputi: masyarakat, pemerintah dan pihak swasta yang diisi secara obyektif ini adalah untuk memperbandingkan hasil dari pengamatan lapangan dan data sekunder yang diberi oleh pihak pemerintah dan instansi terkait guna merujuk kepada tujuan dan sasaran pembahasan. Dalam questioner angka 0 diartikan tidak ada, angka yang rendah adalah $1 < 3$ sedangkan $3 < 5$ adalah termasuk angka yang tinggi.

4.2.1. Analisis terhadap potensi wilayah kota Pangkalan Bun-Kumai

Potensi wilayah di Pangkalan Bun berdasarkan hasil questioner teridentifikasi bahwa bidang industri memiliki nilai tertinggi atau dapat dikatakan kegiatan ini merupakan tulang punggung perekonomian yang ada dan berkembang sampai sekarang ini. Sedangkan sektor pertanian, perkebunan, kehutanan dan perikanan adalah menduduki peringkat kedua setelah industri hal ini dikarenakan Pangkalan Bun sendiri sudah memiliki ciri perkotaan yang lebih mengutamakan sektor jasa dan perdagangan, terbukti dengan kelengkapan prasarana dan sarana kota berupa: perhubungan darat, laut, sungai dan udara serta sejumlah zone industri dan perdagangan yang hampir ditemui di setiap sudut kota. Adapun zone

pertanian dan perkebunan yang masih berkembang adalah di wilayah Kelurahan Sidorejo dan Madurejo sedangkan potensi pertambangan sama sekali tidak didapati di wilayah penelitian ini, terdapat dua Kelurahan yang belum memiliki zone perdagangan yaitu: Kelurahan Mendawai Seberang dan Raja Seberang begitupun potensi kehutanan hanya ditemui di Kelurahan Mendawai.

Sama halnya dengan Pangkalan Bun di kota Kumai-pun kegiatan industri merupakan potensi wilayah yang tertinggi yang mana dapat ditemui di masing-masing daerah penelitian, karakteristik wilayah di tepian sungai (Kumai Hulu dan Kumai Hilir) keduanya memiliki potensi yang sama di bidang perdagangan dan industri, sedangkan kelurahan Candi yang berada di bagian luar karakteristik kegiatan di bidang pertanian dan perkebunan masih cukup kuat dan memiliki nilai tinggi dibandingkan sektor lainnya. Lihat tabel 4.8.,diagram 4.1. dan 4.2.

Apabila ditelaah secara nyata dengan keberadaan sungai Arut di Pangkalan Bun dan sungai Kumai di Kumai merupakan potensi geografis yang memacu perkembangan perekonomian terutama sektor industri hasil hutan di ke dua wilayah, karena dengan kapasitas sungai dan rute perjalanan yang ada memudahkan pendistribusian hasil-hasil hutan dari pedalaman Kalimantan Tengah menuju ke berbagai wilayah di Indonesia. Sedangkan sektor-sektor lain yang berkembang adalah di wilayah tepian sungai yang dimanfaatkan sebagai industri pengolahan hasil hutan yang menarik sejumlah tenaga kerja serta lapangan kerja baru disekitarnya.

TABEL 4.8.
POTENSI WILAYAH PANGKALAN BUN DAN KUMAI

NO	WILAYAH PENELITIAN	MASYARAKAT						
		Pertanian	Perkebunan	Kehutanan	Pertambangan	Perindustrian	Perdagangan	Pariwisata
KOTA PANGKALAN BUN								
1	Kelurahan Raja	0	0	0	0	3.25	4	0
2	Kelurahan Mendawai	0	0	0	0	4.5	4	0
3	Kelurahan Raja Seberang	0	0	0	0	3	0	0
4	Kelurahan Mendawai Seberang	3.5	0	0	0	2.75	0	0
5	Kelurahan Baru	2.75	0	0	0	3	4.5	0
6	Kelurahan Sidorejo	2.5	1.5	0	0	3.5	3.5	0
7	Kelurahan Madurejo	3	3.75	0	0	2.75	3.25	0
KOTA KUMAI								
1	Kelurahan Kumai Hilir	0	0	0	0	3.75	4	0
2	Kelurahan Candi	0	0	0	0	3	0	0
3	Kelurahan Kumai Hulu	0	0	0	0	3	1	0
Potensi Wilayah Penelitian		1.175	0.525	0	0	3.25	2.425	0
NO	WILAYAH PENELITIAN	PEMERINTAH						
		Pertanian	Perkebunan	Kehutanan	Pertambangan	Perindustrian	Perdagangan	Pariwisata
KOTA PANGKALAN BUN								
1	Kelurahan Raja	0	0	0	0	3	4	0
2	Kelurahan Mendawai	0	0	4	0	4.5	3.5	0
3	Kelurahan Raja Seberang	0	0	0	0	4	0	0
4	Kelurahan Mendawai Seberang	4	0	0	0	0	0	0
5	Kelurahan Baru	0	0	3	0	3.5	4.5	0
6	Kelurahan Sidorejo	4	4	0	0	4	4.5	0
7	Kelurahan Madurejo	0	4	0	0	4	4	0
KOTA KUMAI								
1	Kelurahan Kumai Hilir	0	0	4	0	4.5	4	0
2	Kelurahan Candi	0	0	0	0	2.5	2	0
3	Kelurahan Kumai Hulu	0	0	3.5	0	2.5	1	0
Potensi Wilayah Penelitian		0.8	0.8	1.45	0	3.25	2.75	0
NO	WILAYAH PENELITIAN	SWASTA						
		Pertanian	Perkebunan	Kehutanan	Pertambangan	Perindustrian	Perdagangan	Pariwisata
KOTA PANGKALAN BUN								
1	Kelurahan Raja	0	0	0	0	3	4	0
2	Kelurahan Mendawai	0	0	3.5	0	4.5	4	0
3	Kelurahan Raja Seberang	0	0	0	0	4	0	0
4	Kelurahan Mendawai Seberang	3.5	0	0	0	0	0	0
5	Kelurahan Baru	0	0	4	0	3	4.5	0
6	Kelurahan Sidorejo	3	2.5	0	0	4	4	0
7	Kelurahan Madurejo	0	3	0	0	4	4	0
KOTA KUMAI								
1	Kelurahan Kumai Hilir	0	0	3	0	4.5	2.5	0
2	Kelurahan Candi	4	4	3	0	3.5	2.5	0
3	Kelurahan Kumai Hulu	0	0	4	0	3	0	0
Potensi Wilayah Penelitian		1.05	0.95	1.75	0	3.35	2.55	0

Notasi

Nilai

TA : Tidak ada

0

STB : Sangat Tidak Baik

1

TB : Tidak Baik

2

R : Ragu-ragu

3

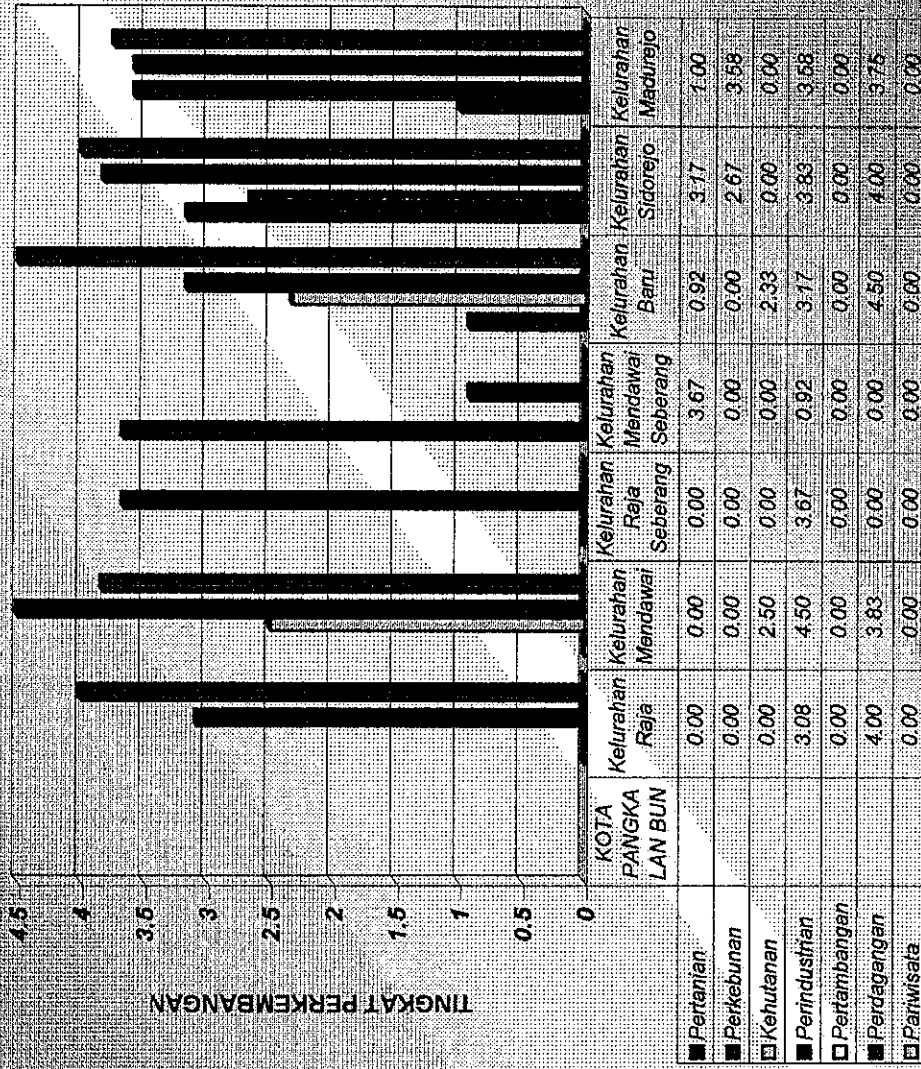
B : Baik

4

SB : Sangat Baik

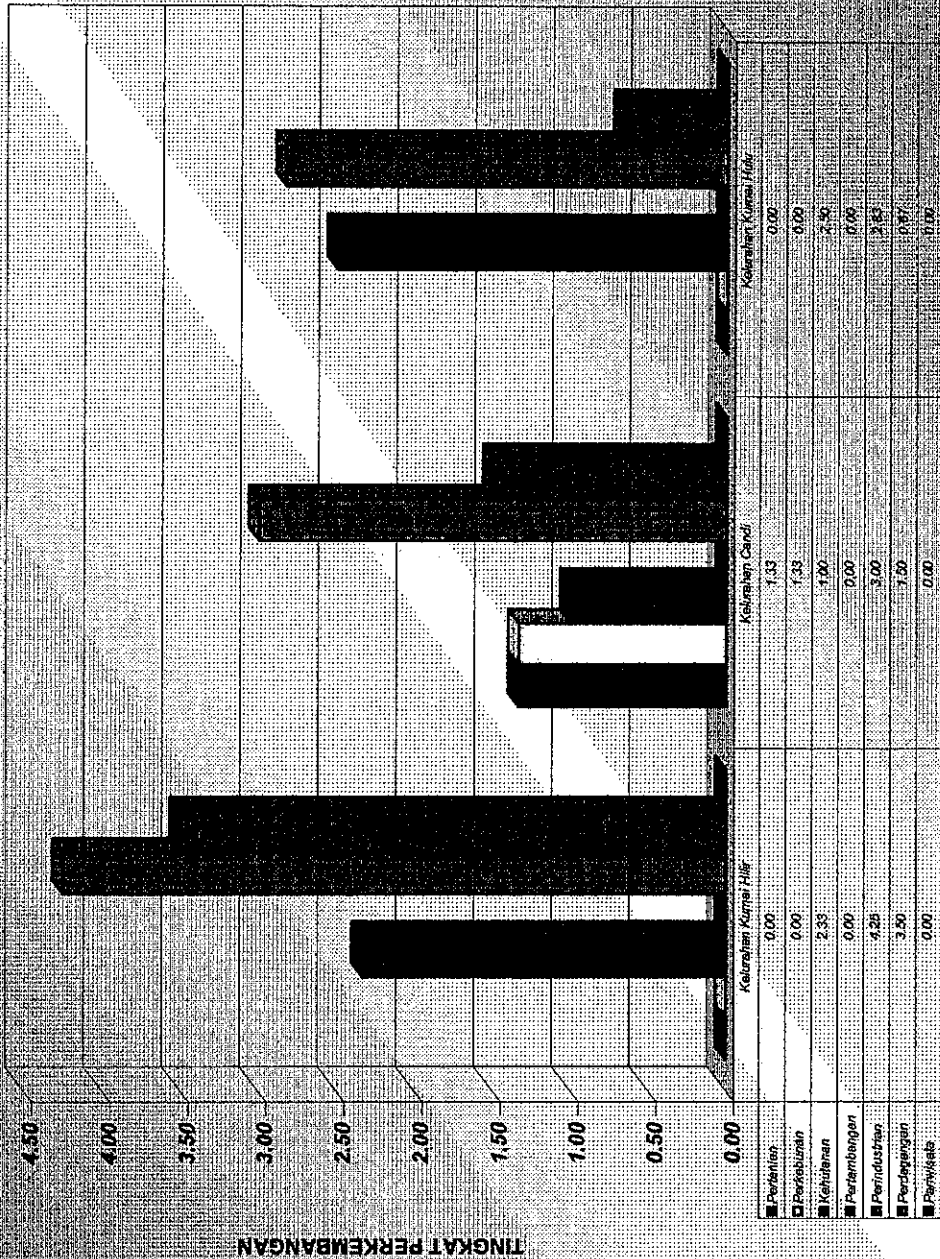
5

DIAGRAM 4.1.
POTENSI WILAYAH KOTA PANGKALAN BUN



DAERAH DAERAH PENELITIAN

**DIAGRAM 4.2.
POTENSI WILAYAH KOTA KUMAI**

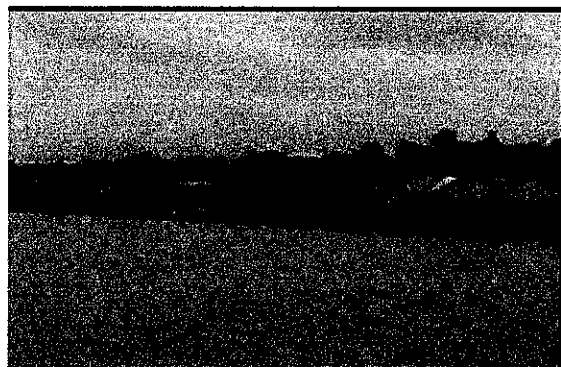


DAERAH-DAERAH PENELITIAN

4.2.2. Analisis terhadap aspek sosial ekonomi masyarakat

Kegiatan sosial yang berkaitan dengan peribadatan terutama bagi umat Islam di Pangkalan Bun menunjukkan angka yang tertinggi (sangat baik) begitu juga dengan sarana pendidikan, keamanan dan kesehatan dapat dikatakan mencukupi untuk perkembangan saat ini, hanya sarana hiburan yang lazim ditemui di kota-kota besar seperti: gedung bioskop, pentas seni dan lain-lain belum tersedia sehingga masyarakat lebih cenderung rekreasi dengan memanfaatkan suasana alam yang ada di wilayahnya. Kualitas hunian yang cenderung kumuh ada di wilayah Kelurahan Raja Seberang dan Mendawai Seberang akibat kondisi tanahnya tidak baik sedangkan daerah lainnya cukup baik. Lihat gambar 4.11. di bawah ini.

GAMBAR 4.11
SALAH SATU PERMUKIMAN DI WILAYAH KELURAHAN
MENDAWAI SEBERANG



T-Tj

Sama halnya dengan Kota Pangkalan Bun, di Kota Kumai kegiatan sosial masyarakat berupa: pendidikan, kesehatan, keamanan dan ibadah adalah cukup baik hanya saja untuk kualitas hunian di Kelurahan Kumai Hulu dan Kumai Hilir masih kurang baik karena kepadatan hunian yang berada di kedua kelurahan tersebut cukup padat, begitu

juga dengan sarana hiburan hampir di semua daerah penelitian belum tersedia fasilitas hiburan yang layak bagi masyarakat. Lihat tabel 4.9.,diagram 4.3. dan 4.4.

TABEL 4.9.
SARANA LINGKUNGAN DI PANGKALAN BUN DAN KUMAI

NO	WILAYAH PENELITIAN	MASYARAKAT				
		PENDIDIKAN	KESEHATAN	IBADAH	KEAMANAN	HIBURAN
KOTA PANGKALAN BUN						
1	Kelurahan Raja	4	4	5	4.5	3.5
2	Kelurahan Mendawai	4	4	4.75	4	3.5
3	Kelurahan Raja Seberang	0	0	4.5	4	0
4	Kelurahan Mendawai Seberang	4	3.75	4.25	3.5	0
5	Kelurahan Baru	3	3.5	4.25	4	3.25
6	Kelurahan Sidorejo	4.25	4.25	4.25	4.25	0
7	Kelurahan Madurejo	4	4	4.75	4.25	3.25
KOTA KUMAI						
1	Kelurahan Kumai Hilir	4	2.75	4.5	3.75	0
2	Kelurahan Candi	4	4	4.5	3.75	0
3	Kelurahan Kumai Hulu	3.5	4	4.5	3.5	0
Sarana Lingkungan		3.475	3.425	4.525	3.95	1.35
NO	WILAYAH PENELITIAN	PEMERINTAH				
		PENDIDIKAN	KESEHATAN	IBADAH	KEAMANAN	HIBURAN
KOTA PANGKALAN BUN						
1	Kelurahan Raja	4	4	4.5	4	4
2	Kelurahan Mendawai	4	4.5	4.5	4	0
3	Kelurahan Raja Seberang	3	4	4	3	0
4	Kelurahan Mendawai Seberang	4	4	4	4	0
5	Kelurahan Baru	4	4	4.5	4	0
6	Kelurahan Sidorejo	4	4	5	4.5	0
7	Kelurahan Madurejo	4	4	5	4	3.5
KOTA KUMAI						
1	Kelurahan Kumai Hilir	4	4	4	4	0
2	Kelurahan Candi	4	4	4	4	0
3	Kelurahan Kumai Hulu	4	4	4.5	4	0
Sarana Lingkungan		3.9	4.05	4.4	3.95	0.75
NO	WILAYAH PENELITIAN	SWASTA				
		PENDIDIKAN	KESEHATAN	IBADAH	KEAMANAN	HIBURAN
KOTA PANGKALAN BUN						
1	Kelurahan Raja	4	4	4.5	4	4
2	Kelurahan Mendawai	4	4	4	3	1.5
3	Kelurahan Raja Seberang	0	0	4.5	4	0
4	Kelurahan Mendawai Seberang	4	1	4	3	0
5	Kelurahan Baru	4	4	4	4	4
6	Kelurahan Sidorejo	4.5	3.5	3.5	4	3
7	Kelurahan Madurejo	4	4	4	4	3
KOTA KUMAI						
1	Kelurahan Kumai Hilir	4	4	5	4	1.5
2	Kelurahan Candi	4	4	5	4	0
3	Kelurahan Kumai Hulu	3.5	3	5	4	2
Sarana Lingkungan		3.6	3.15	4.35	3.8	1.9

Notasi

Nilai

TA : Tidak ada

0

STB : Sangat Tidak Baik

1

TB : Tidak Baik

2

R : Ragu-ragu

3

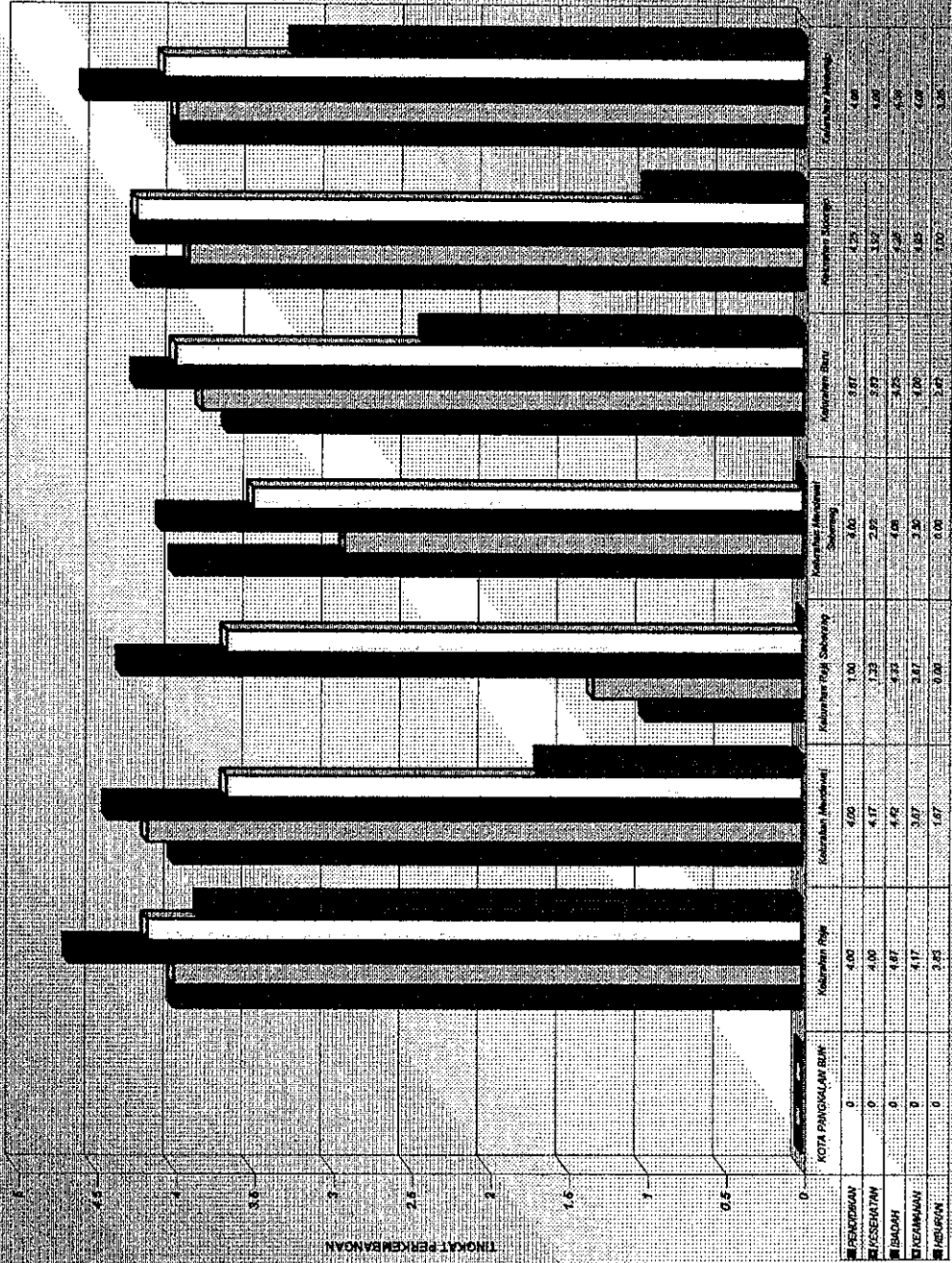
B : Baik

4

SB : Sangat Baik

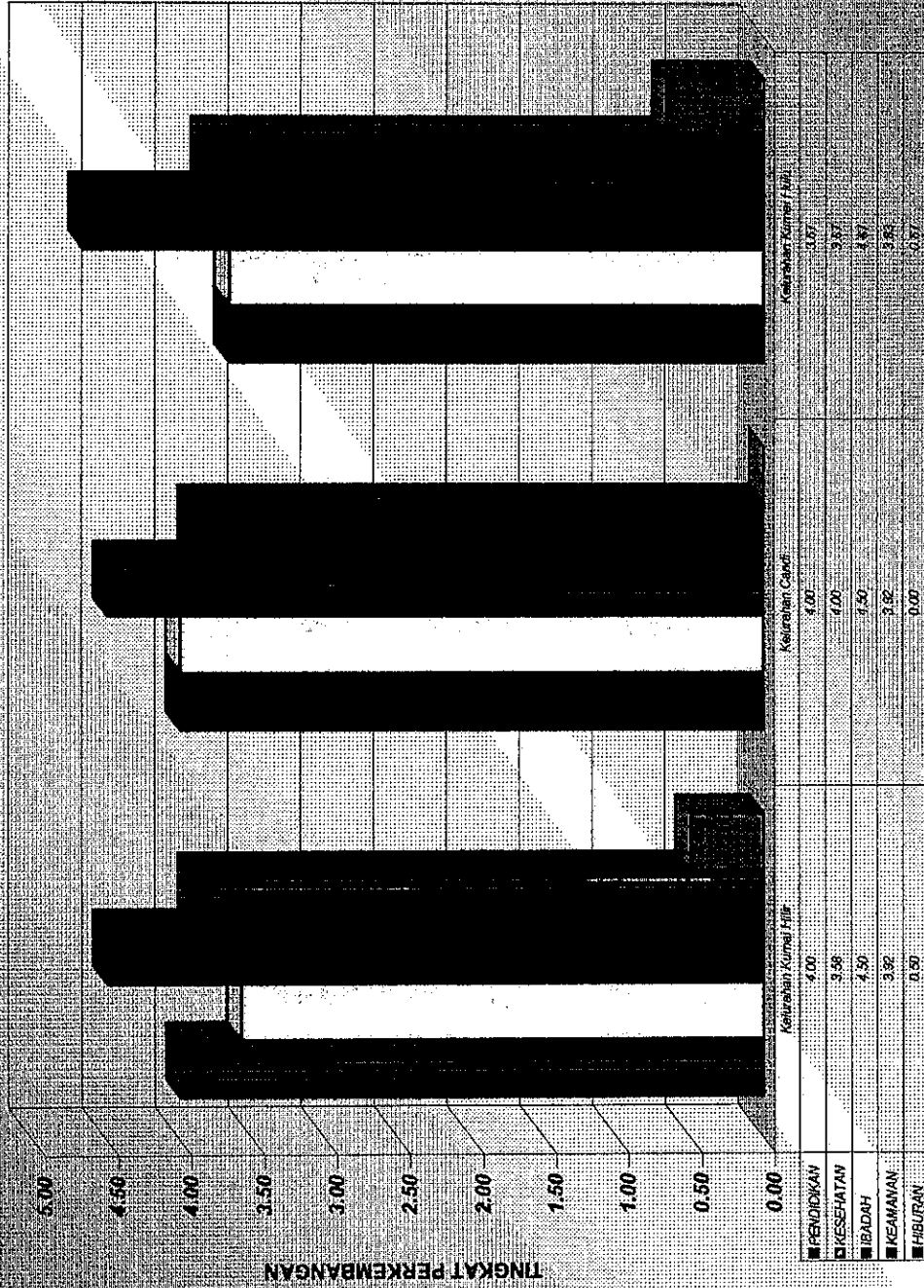
5

DIAGRAM 4.3.
SARANA KOTA DI PANGKALAN BUN



DAERAH-DAERAH PENELITIAN

DIAGRAM 4.4.
SARANA KOTA DI KUMAI



DAERAH-DAERAH PENELITIAN

	Keturehan Kumai Hilir	Keturehan Candi	Keturehan Kumai Hulu
■ PENDIDIKAN	4.00	4.00	3.07
■ KESEHATAN	3.48	4.00	3.87
■ IBADAH	4.30	1.50	2.87
■ KEAMANAN	3.92	3.92	3.92
■ HIBURAN	0.50	0.00	0.57

4.2.3. Analisis terhadap sistem transportasi kota

Transportasi darat di Kota Pangkalan Bun pada umumnya sudah tersedia secara layak hanya pada Kelurahan Raja Seberang dan Mendawai Seberang kondisinya masih memprihatinkan atau boleh jadi sampai saat ini masyarakatnya memiliki ketergantungan terhadap transportasi sungai terlihat dari tingginya nilai transportasi sungai pada questioner, simpul-simpul transportasi darat berupa terminal angkutan dapat ditemui di Kelurahan Baru.

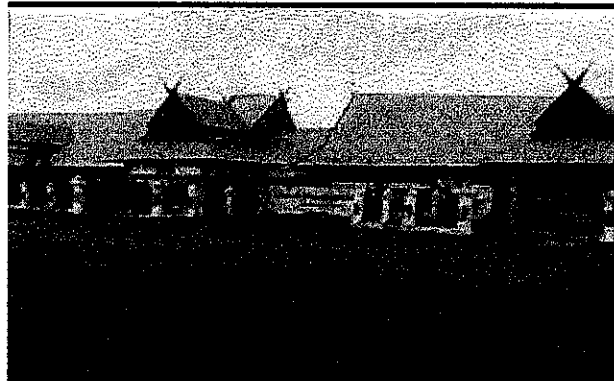
GAMBAR 4.12.
TERMINAL DI KELURAHAN BARU



T-Tj

Sistem transportasi sungai juga dimanfaatkan oleh sejumlah kelurahan di Kota Pangkalan Bun hal ini terlihat dari sejumlah dermaga yang dimiliki oleh masing-masing kelurahan, sedangkan dermaga yang oleh karena daya jangkau dan kapasitasnya besar seperti yang ada di Kelurahan Raja dan Mendawai berubah fungsi sebagai pelabuhan transito dari sungai menuju laut. Untuk sistem transportasi udara yaitu bandar udara didapati di Kelurahan Madurejo yang dirasa cukup memadai bagi masyarakat.

GAMBAR 4.13.
BANDAR UDARA ISKANDAR DI KELURAHAN MADUREJO



T-Tj

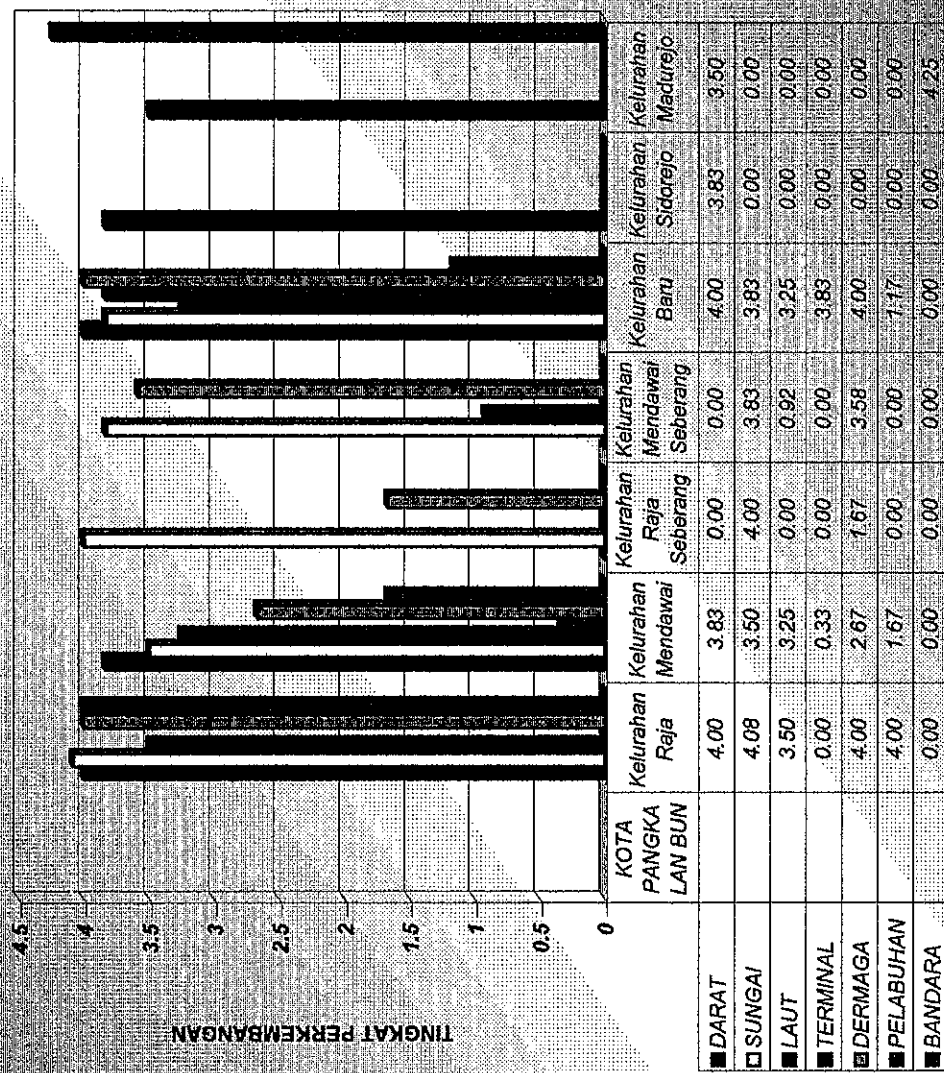
Berbeda dengan Kota Kumai, di sini sistem transportasi darat sudah memadai disemua kelurahan keistimewaannya adalah keberadaan transportasi laut yang melayani penumpang dan barang yang dimanfaatkan oleh masyarakat di Kabupaten Kotawaringin Barat sebagai sarana transportasi alternatif untuk menuju daerah yang lebih luas selain bandar udara di Pangkalan Bun. Dengan adanya pelabuhan dan sejumlah dermaga yang memiliki nilai tinggi tersebut menandakan bahwa sistem transportasi sungai memiliki arti penting bagi Kota Kumai sehingga segala aktivitas penduduknya bertumpu di wilayah tersebut. Lihat tabel 4.10., diagram 4.5. dan 4.6.

TABEL 4.10.
SISTEM TRANSPORTASI WILAYAH DI PANGKALAN BUN DAN KUMAI

NO	WILAYAH PENELITIAN	MASYARAKAT						
		DARAT	SUNGAI	LAUT	TERMINAL	DERMAGA	PELABUHAN	BANDARA
KOTA PANGKALAN BUN								
1	Kelurahan Raja	4	4.25	3.5	0	4	4	0
2	Kelurahan Mendawai	4	4	3.75	0	3	0	0
3	Kelurahan Raja Seberang	0	4	0	0	2	0	0
4	Kelurahan Mendawai Seberang	0	3.5	2.75	0	3.25	0	0
5	Kelurahan Baru	3.5	4	2.75	3.5	4	0	0
6	Kelurahan Sidorejo	3.5	0	0	0	0	0	0
7	Kelurahan Madurejo	4	0	0	0	0	0	4.25
KOTA KUMAI								
1	Kelurahan Kumai Hilir	3.5	4.25	4	0	3.25	1.25	0
2	Kelurahan Candi	4	0	0	0	0	0	0
3	Kelurahan Kumai Hulu	3.5	2.5	4.75	0	3.75	4.75	0
Potensi Wilayah Penelitian		3	2.65	2.15	0.35	2.325	1	0.425
NO	WILAYAH PENELITIAN	PEMERINTAH						
		DARAT	SUNGAI	LAUT	TERMINAL	DERMAGA	PELABUHAN	BANDARA
KOTA PANGKALAN BUN								
1	Kelurahan Raja	4	4	4	0	4	4	0
2	Kelurahan Mendawai	3.5	3.5	3	0	3	3	0
3	Kelurahan Raja Seberang	0	4	0	0	3	0	0
4	Kelurahan Mendawai Seberang	0	4	0	0	4	0	0
5	Kelurahan Baru	4.5	4	3.5	4	4	3.5	0
6	Kelurahan Sidorejo	4	0	0	0	0	0	0
7	Kelurahan Madurejo	4	0	0	0	0	0	4
KOTA KUMAI								
1	Kelurahan Kumai Hilir	4	4	4	0	3	4	0
2	Kelurahan Candi	4	0	0	4	0	0	0
3	Kelurahan Kumai Hulu	3	2.5	4	0	3.5	0	0
Potensi Wilayah Penelitian		3.1	2.6	1.85	0.8	2.45	1.45	0.4
NO	WILAYAH PENELITIAN	SWASTA						
		DARAT	SUNGAI	LAUT	TERMINAL	DERMAGA	PELABUHAN	BANDARA
KOTA PANGKALAN BUN								
1	Kelurahan Raja	4	4	3	0	4	4	0
2	Kelurahan Mendawai	4	3	3	1	2	2	0
3	Kelurahan Raja Seberang	0	4	0	0	0	0	0
4	Kelurahan Mendawai Seberang	0	4	0	0	3.5	0	0
5	Kelurahan Baru	4	3.5	3.5	4	4	0	0
6	Kelurahan Sidorejo	4	0	0	0	0	0	0
7	Kelurahan Madurejo	2.5	0	0	0	0	0	4.5
KOTA KUMAI								
1	Kelurahan Kumai Hilir	4	4	5	0	5	5	0
2	Kelurahan Candi	3.5	0	0	0	0	0	0
3	Kelurahan Kumai Hulu	4	3	5	0	3	4	0
Potensi Wilayah Penelitian		3	2.55	1.95	0.5	2.15	1.5	0.45

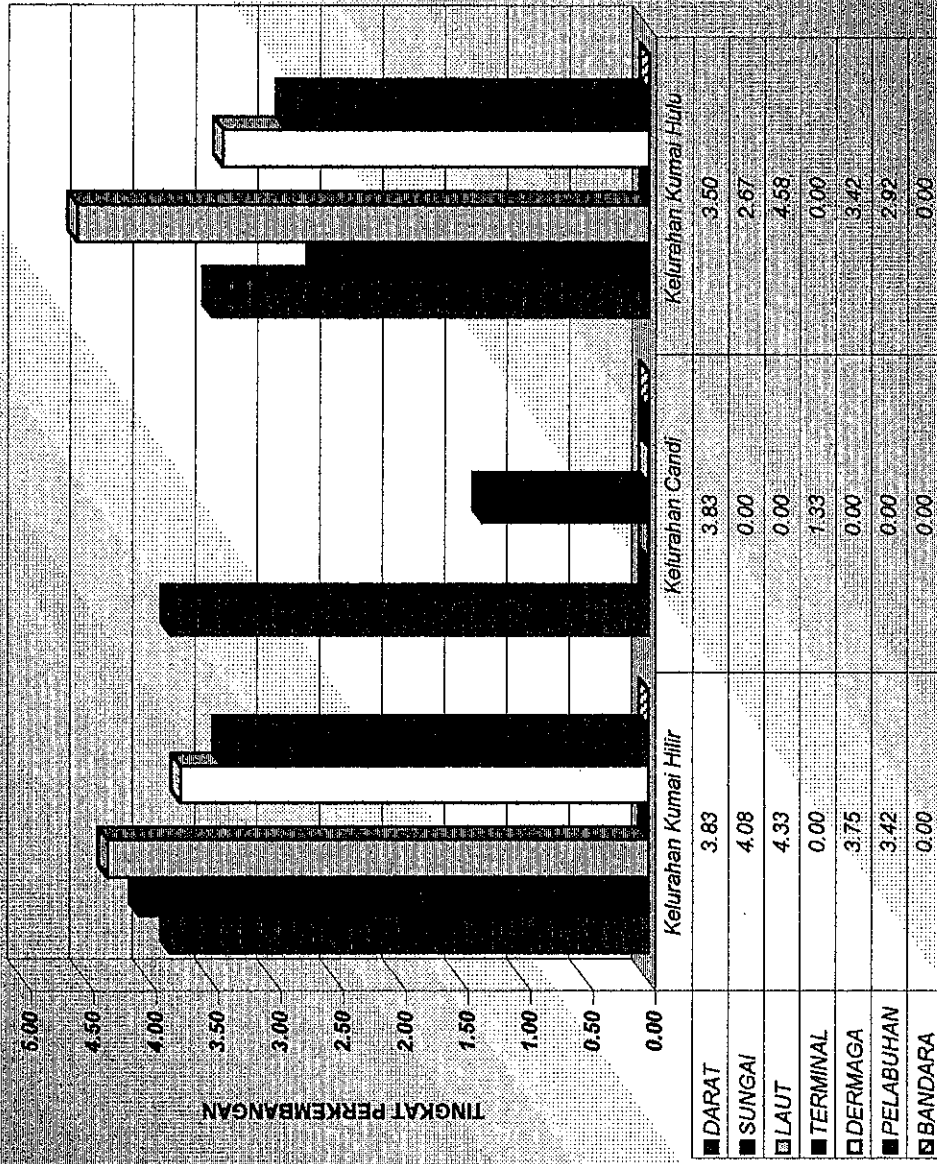
Notasi	Nilai
TA : Tidak ada	0
STB : Sangat Tidak Baik	1
TB : Tidak Baik	2
R : Ragu-ragu	3
B : Baik	4
SB : Sangat Baik	5

DIAGRAM 4.5.
SISTEM TRANSPORTASI KOTA PANGKALAN BUN



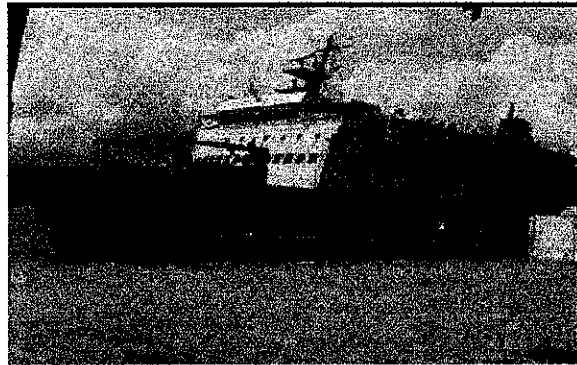
DAERAH-DAERAH PENELITIAN

**DIAGRAM 4.6.
SISTEM TRANSPORTASI KOTA KUMAI**



DAERAH-DAERAH PENELITIAN

GAMBAR 4.14
PELABUHAN LAUT KUMAI



T-Tj

4.2.4. Analisis terhadap sistem utilitas perkotaan

Kebutuhan listrik dan air PDAM untuk wilayah Pangkalan Bun sudah dapat dinikmati oleh semua kelurahan hanya saja jasa telekomunikasi, drainase kota dan sampah belum dapat dinikmati oleh Kelurahan Raja Seberang dan Mendawai Seberang.

Begitu juga kondisi utilitas kota di kota Kumai hampir keseluruhan fasilitas listrik, air PDAM, telepon sudah dinikmati oleh masing-masing daerah penelitian hanya saja sistem drainase dan sampah kota untuk Kelurahan Candi belum tersedia. Lihat tabel 4.11., diagram 4.7. dan 4.8.

Berdasarkan penilaian masyarakat, pemerintah dan swasta terhadap materi pertanyaan yang diajukan maka dapat dipilah menjadi 3 bagian, yaitu:

1. Aspek fisik yang terdiri dari:

- Utilitas kota : PLN , PDAM, telepon, sistem drainase dan sampah kota
- Transportasi terdiri dari: transportasi darat, laut dan udara

2. Aspek sosial terdiri dari:

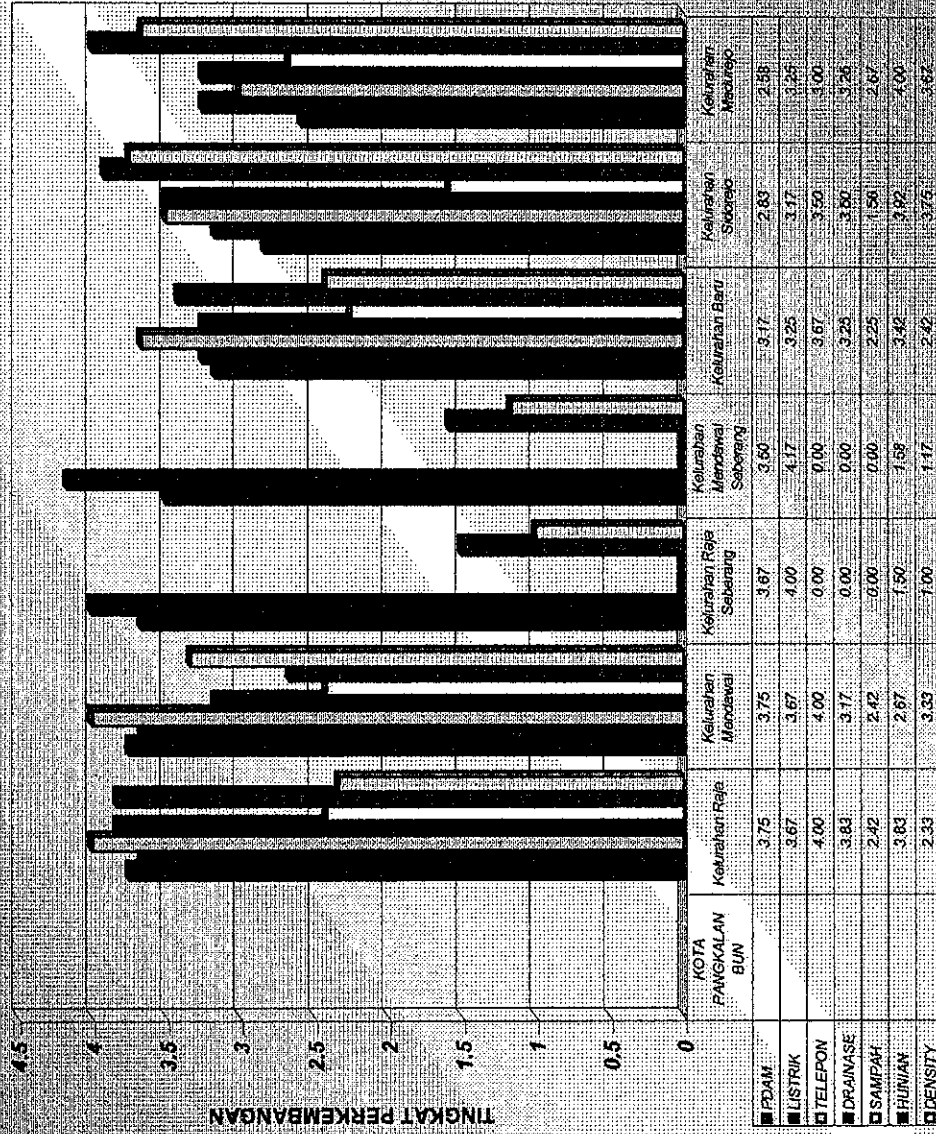
- Sarana terdiri dari : sarana pendidikan, kesehatan, ibadah, keamanan dan hiburan.
- Hunian meliputi: kualitas hunian dan kepadatannya.

TABEL 4.11.
PRASARANA LINGKUNGAN DI PANGKALAN BUN DAN KUMAI

NO	WILAYAH PENELITIAN	MASYARAKAT						
		PDAM	LISTRIK	TELEPON	DRAINASE	SAMPAH	HUNIAN	DENSITY
	KOTA PANGKALAN BUN							
1	Kelurahan Raja	3.25	3	4	3.5	3.25	3.5	3
2	Kelurahan Mendawai	3.25	4	3.5	3	3.25	3	2.5
3	Kelurahan Raja Seberang	3	4	0	0	0	1.5	1
4	Kelurahan Mendawai Seberang	3	4	0	0	0	1.75	1.5
5	Kelurahan Baru	2.5	3.25	3.5	2.25	3.25	3.25	3.25
6	Kelurahan Sidorejo	1.5	3	3	3	1.75	3.75	3.75
7	Kelurahan Madurejo	1.75	2.75	3	3.75	4	4	4
	KOTA KUMAI							
1	Kelurahan Kumai Hilir	2	2.5	4	3.25	0	2.25	3
2	Kelurahan Candi	2.5	4	3.5	0	0	3.5	3.5
3	Kelurahan Kumai Hulu	2.25	4	3.75	3.5	3.5	2.25	2
	Prasarana lingkungan	2.5	3.45	2.825	2.225	1.9	2.875	2.75
NO	WILAYAH PENELITIAN	PEMERINTAH						
	KOTA PANGKALAN BUN							
1	Kelurahan Raja	4	4	4	4	4	4	4
2	Kelurahan Mendawai	4	3.5	4	3	4	3	3.5
3	Kelurahan Raja Seberang	4	4	0	0	0	3	2
4	Kelurahan Mendawai Seberang	4	4.5	0	0	0	3	2
5	Kelurahan Baru	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	4
6	Kelurahan Sidorejo	3.5	3	4	4	3	4	3.5
7	Kelurahan Madurejo	4	4	4	3.5	4	4	3
	KOTA KUMAI							
1	Kelurahan Kumai Hilir	3.5	4	4	3	3	4	4
2	Kelurahan Candi	3	4	4	0	0	0	3
3	Kelurahan Kumai Hulu	2.5	4	4	3	4	4.5	4
	Prasarana lingkungan	3.6	3.85	3.15	2.4	2.55	3.3	3.3
NO	WILAYAH PENELITIAN	SWASTA						
	KOTA PANGKALAN BUN							
1	Kelurahan Raja	4	4	4	4	0	4	0
2	Kelurahan Mendawai	4	3.5	4.5	3.5	0	2	4
3	Kelurahan Raja Seberang	4	4	0	0	0	0	0
4	Kelurahan Mendawai Seberang	3.5	4	0	0	0	0	0
5	Kelurahan Baru	3.5	3	4	4	0	3.5	0
6	Kelurahan Sidorejo	3.5	3.5	3.5	3.5	0	4	4
7	Kelurahan Madurejo	2	3	2	2.5	0	4	4
	KOTA KUMAI							
1	Kelurahan Kumai Hilir	4	4	4	3	0	4	0
2	Kelurahan Candi	4	4	4	0	0	0	4
3	Kelurahan Kumai Hulu	3	3	4	3.5	0	4	0
	Prasarana lingkungan	3.55	3.6	3	2.4	0	2.55	1.6

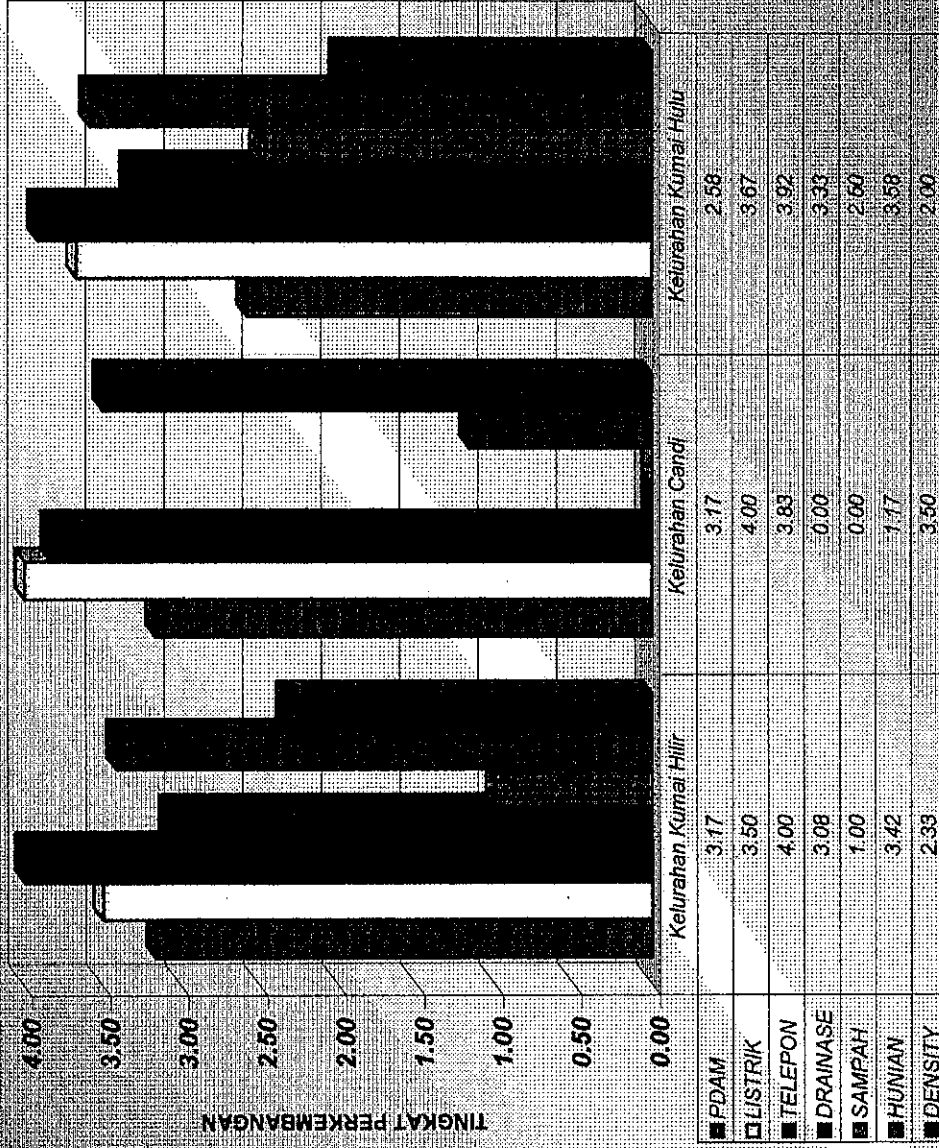
Notasi	Nilai
TA : Tidak ada	0
STB : Sangat Tidak Baik	1
TB : Tidak Baik	2
R : Ragu-ragu	3
B : Baik	4
SB : Sangat Baik	5

DIAGRAM 4.7.
PRASARANA LINGKUNGAN KOTA PANGKALAN BUN



DAERAH-DAERAH PENELITIAN

DIAGRAM 4.8.
PRASARANA LINGKUNGAN KOTA KUMAI



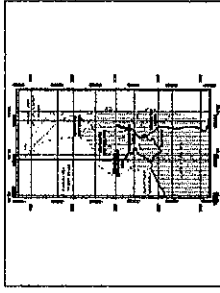
DAERAH-DAERAH PENELITIAN

3. Aspek ekonomi terdiri dari:

- Hasil bumi terdiri dari: pertanian, perkebunan dan kehutanan
- Industri terdiri dari: perdagangan dan pariwisata
- Pertambangan

Adapun penilaian untuk masing-masing aspek tersebut dibagi menjadi dua kategori yaitu: penilaian terendah dan tertinggi yang nantinya akan diilustrasikan dalam bentuk pemetaan tinggi rendah dari pengaruh aspek fisik, sosial dan ekonomi pada masing-masing kelurahan. Sedangkan arah perkembangan yang terjadi pada masing-masing kelurahan dapat dilihat dari selisih overlay daerah terbangun dari tahun 1996 dengan tahun 2000. Lihat tabel 4.12. dan gambar 4.15., 4.16., 4.17. dan 4.18.

**PETA DAERAH TERBANGUN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
TAHUN 1996**



KETERANGAN :

- Batas Kecamatan
- - - Batas Kelurahan/Desa
- ==== Jalan Aspal
- ==== Jalan Kerikil
- ==== Jalan Tanah
- ~ Sungai
- ✈ Pelabuhan Udara
- ✈ Pelabuhan Kapal Laut
- ✈ Pelabuhan Kapal Sungai
- Daerah Terbangun



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

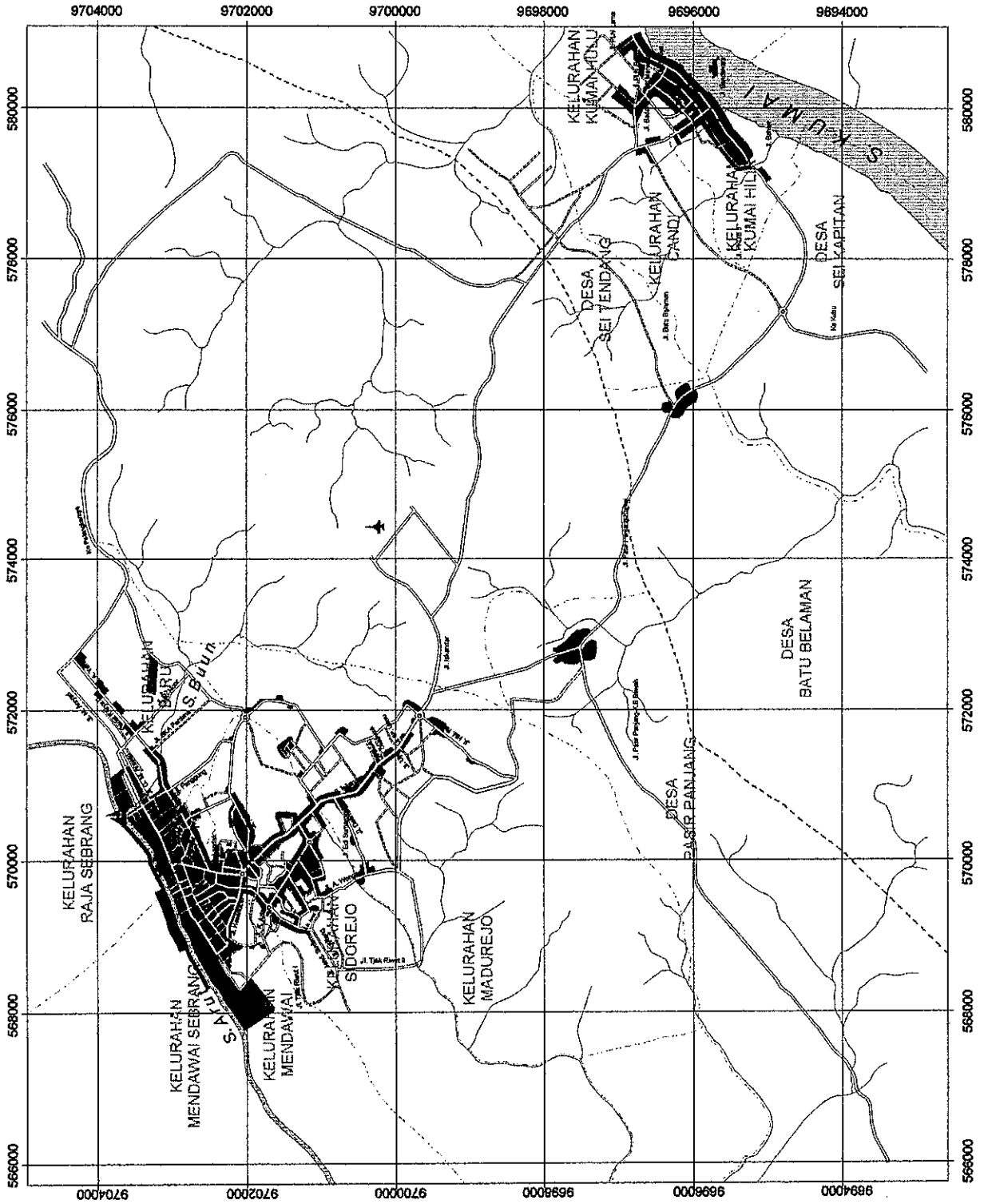
ARAH PERKEMBANGAN, BENTUK
DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH

Sumber : Kantor BAPPEDA Kotawaringin Barat
Nomor Gambar / Halaman : 4.15 / 102

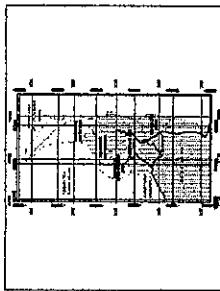


Skala 1 : 80.000
0 1 2 3 Km

Digambar oleh :
TRI JOKO, NIM : L4D 000 105



**PETA DAERAH TERBANGUN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
TAHUN 2000**



KETERANGAN :

- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan/Desa
- ==== Jalan Aspal
- ==== Jalan Kerikil
- ==== Jalan Tanah
- ~~~~~~ Sungai
- ✈ Pelabuhan Udara
- ⚓ Pelabuhan Kapal Laut
- ⚓ Pelabuhan Kapal Sungai
- Daerah Terbangun



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

ARAH PERKEMBANGAN, BENTUK
DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH

Sumber : Kantor BAPPEDA Kotawaringin Barat

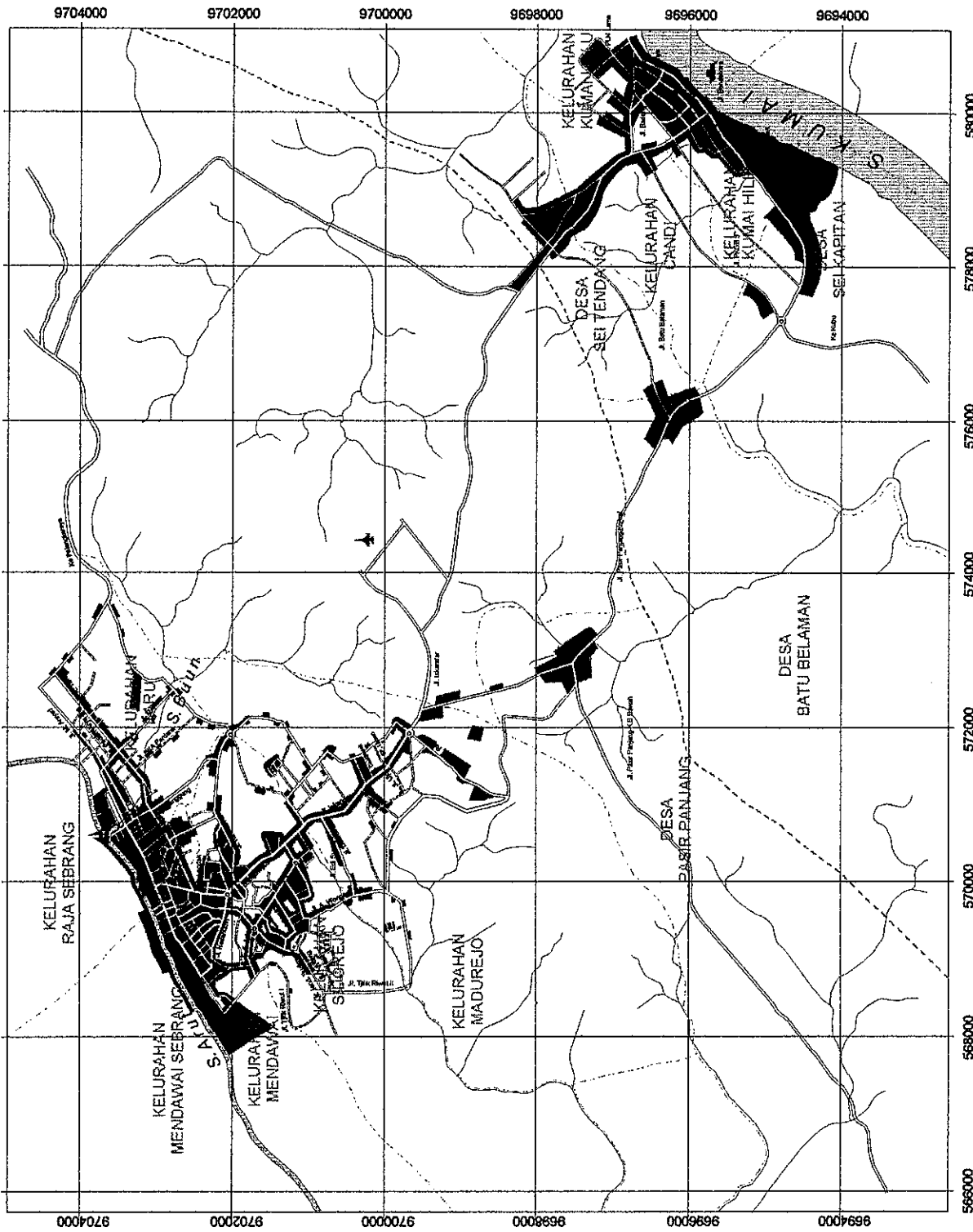
Nomor Gambar / Halaman : 4.16 / 103



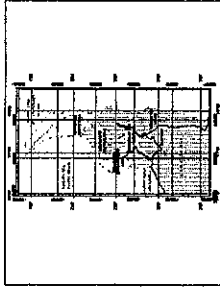
Skala 1 : 80.000



Digambar oleh :
TRI JOKO, NIM : L4D 000 105



**PETA ARAH PERKEMBANGAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI**



KETERANGAN :

- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan/Desa
- ==== Jalan Aspal
- ==== Jalan Kerikil
- ==== Jalan Tanah
- ~~~~~~ Sungai
- ✈ Pelabuhan Udara
- ⚓ Pelabuhan Kapal Laut
- ⚓ Pelabuhan Kapal Sungai
- Daerah Terbangun
- Arah Perkembangan



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

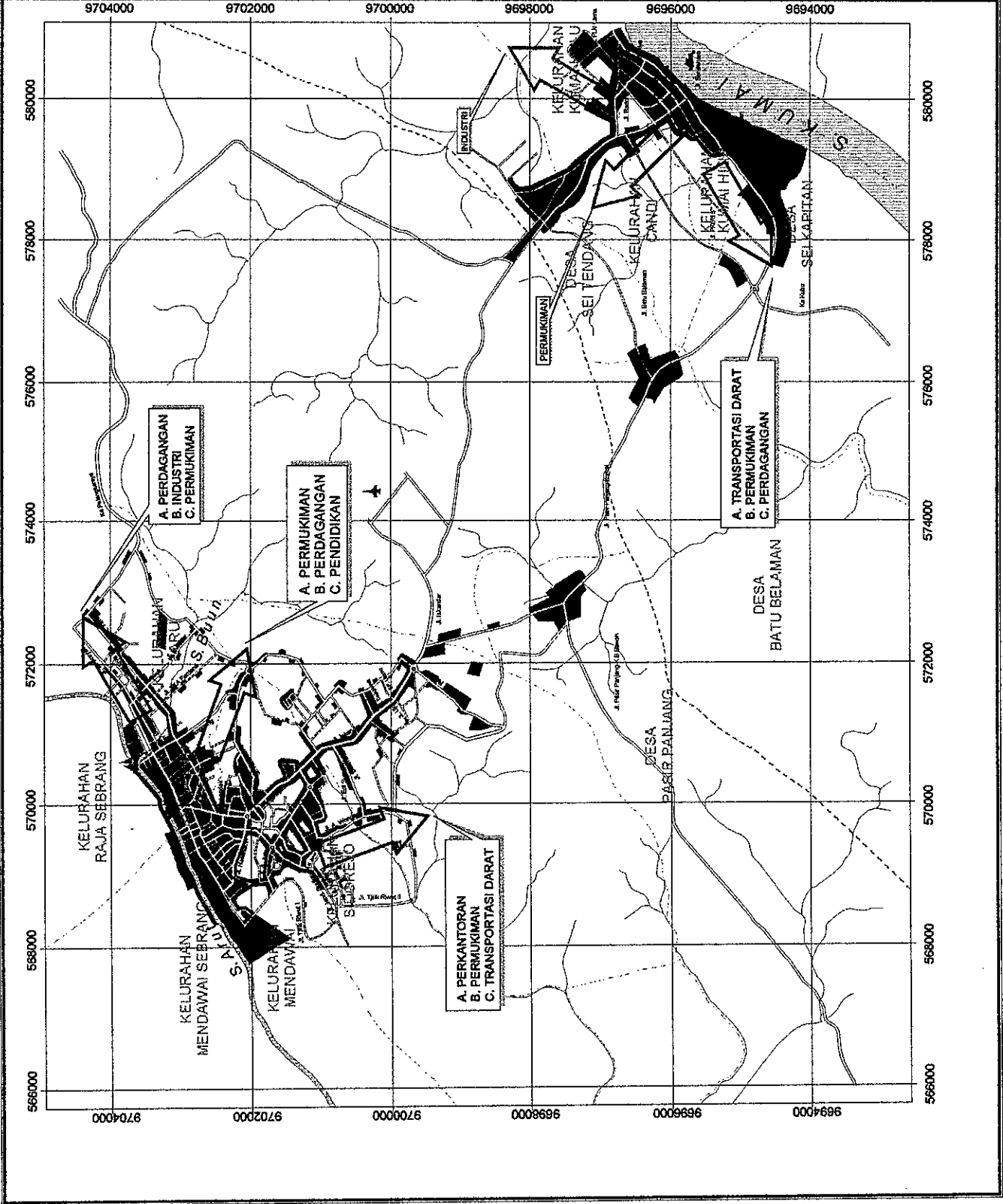
ARAH PERKEMBANGAN, BENTUK
DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH

Sumber : Kantor BAPPEDA Kotawaringin Barat
Nomor Gambar / Halaman : 4.17 / 104

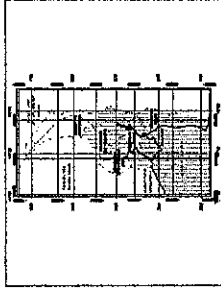


Skala 1 : 80.000
0 1 2 3 Km

Digambar oleh :
TRI JOKO, NIM : L4D.000.105



**PETA TINGKAT PERKEMBANGAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI**



KETERANGAN :

- Batas Kecamatan
- - - Batas Kelurahan/Desa
- ==== Jalan Aspal
- ==== Jalan Kerikil
- ==== Jalan Tanah
- ~ Sungai
- ✈ Pelabuhan Udara
- ⚓ Pelabuhan Kapal Laut
- ⚓ Pelabuhan Kapal Sungai
- ▨ Tingkat Perkembangan Rendah
- ▩ Tingkat Perkembangan Tinggi



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

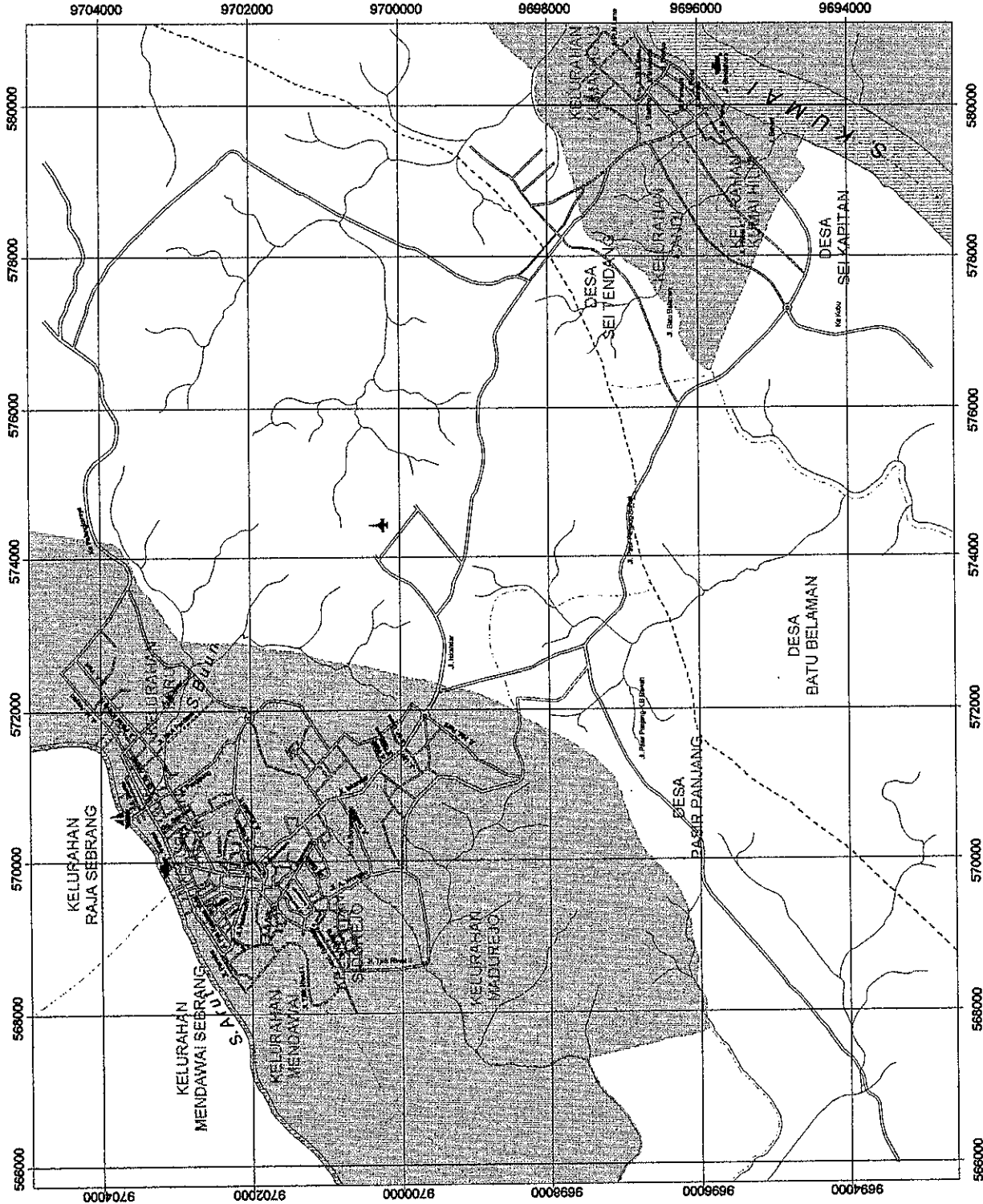
ARAH PERKEMBANGAN BENTUK
DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH

Sumber : Kantor BAPPEDA Kotawaringin Barat
Nomor Gambar / Halaman : 4.18 / 105



Skala 1 : 80.000
0 1 2 3 Km

Digambar oleh :
TRI JOKO, NIM. : L4D 000 105



4.3. Analisis Sektor Strategis di Kawasan Arut Selatan – Kumai

Ilustrasi yang umum digunakan adalah alat ukur yang paling umum yaitu kesempatan kerja (*employment*). Untuk menghitung LQ kesempatan kerja, maka kesempatan kerja pada sektor-sektor tertentu suatu daerah dikaitkan dengan peubah acuan (*reference variable*), yakni kesempatan kerja total pada tingkat daerah dan tingkat wilayah acuan. Hubungan di antara kedua tingkat tersebut dibandingkan dan dianalisis. Kesempatan kerja suatu sektor yang disebut peubah spesialisasi, dikaitkan dengan kesempatan kerja total atau peubah acuan melalui suatu rasio yang sederhana, kemudian rasio tingkat daerah dan tingkat wilayah acuan dibandingkan melalui rasio yang lain.

$$LQ = \frac{\frac{\text{Peubah spesialisasi daerah}}{\text{peubah acuan daerah}}}{\frac{\text{Peubah spesialisasi wilayah acuan}}{\text{peubah acuan wilayah acuan}}}$$

Untuk kasus kesempatan kerja, maka rumus menjadi :

$$LQ = \frac{\frac{\text{jumlah tenaga kerja suatu sektor daerah}}{\text{jumlah tenaga kerja seluruh daerah}}}{\frac{\text{Jumlah tenaga kerja sektor yang sama wilayah acuan}}{\text{Jumlah tenaga kerja seluruh sektor wilayah acuan}}}$$

Dari perhitungan LQ suatu sektor, kriteria umum yang digunakan adalah :

- Jika $LQ > 1$, disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.
- Jika $LQ < 1$, disebut sektor non-basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih rendah daripada tingkat wilayah acuan.
- Jika $LQ = 1$, tingkat spesialisasi daerah sama dengan tingkat wilayah acuan.

TABEL 4.13.
DATA KESEMPATAN KERJA PER SEKTOR
DI KAWASAN ARUT SELATAN DAN KUMAI

KAWASAN	KOTA PANGKALAN BUN										KOTA KUMAI		
	Kelurahan Mendawai Seberang	Kelurahan Raja Seberang	Kelurahan Raja	Kelurahan Baru	Kelurahan Madurejo	Kelurahan Sidorejo	Kelurahan Mendawai	Kelurahan Kumai Hulu	Kelurahan Kumai Hilir	Kelurahan Candi			
1. Pertanian, Peternakan, Kehutanan, Perikanan	15	10	18	397	190	218	32	379	528	130			
2. Pertambangan dan Penggalian	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
3. Industri Pengolahan	11	6	0	123	36	27	1280	87	42	0			
4. Listrik dan Air Bersih	6	0	42	7	6	37	4	3	5	3			
5. Bangunan / Konstruksi	22	10	24	62	25	46	128	9	35	7			
6. Perdagangan, Restoran, Hotel	10	25	531	580	116	145	243	269	195	150			
7. Pengangkutan dan Komunikasi	42	31	466	347	228	404	691	42	77	48			
8. Keuangan, Persewaan, dan Jasa Perusahaan	10	8	173	213	86	146	616	6	0	0			
9. Jasa-jasa (pemerintah dan swasta)	274	176	524	711	783	681	659	235	437	829			
Jumlah Total :	390	266	1820	2440	1470	1704	3653	1030	1319	1167			

Sumber : Badan Pusat Statistik Kotawaringin Barat tahun 2000

TABEL 4.14.
DATA KESEMPATAN KERJA PER SEKTOR DI KECAMATAN
ARUT SELATAN DAN KUMAI

Bidang Kesempatan Kerja	Kawasan Arut Selatan	Kawasan Kumai
1. Pertanian, Peternakan, Kehutanan, Perikanan	4456	22902
2. Pertambangan dan Penggalian	78	42
3. Industri Pengolahan	1579	1411
4. Listrik dan Air Bersih	40	19
5. Bangunan / Konstruksi	137	115
6. Perdagangan, Restoran, Hotel	7465	3739
7. Pengangkutan dan Komunikasi	660	573
8. Keuangan, Persewaan, dan Jasa Perusahaan	192	80
9. Jasa-jasa (pemerintah dan swasta)	15457	3251
Jumlah Total (orang) :	30064	32132

Sumber : Badan Pusat Statistik Kotawaringin Barat tahun 2000

4.3.1. Sektor Strategis di Kawasan Arut Selatan

Maka untuk penghitungan dan analisis LQ untuk kawasan Arut Selatan adalah sebagai berikut :

1. Kelurahan Mendawai Seberang

- ◆ Bidang Pertanian, Peternakan, Kehutanan, dan Perikanan

$$\begin{aligned} \text{LQ} &= \frac{15 / 390}{4456 / 30064} \\ &= 0,259 \end{aligned}$$

Hasil di bidang pertanian menunjukkan bahwa nilai $\text{LQ} < 1$ disebut non basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih rendah daripada tingkat wilayah acuan.

- ◆ Bidang Pertambangan dan Penggalian

$$\begin{aligned} \text{LQ} &= \frac{0 / 390}{78 / 30064} \\ &= 0 \end{aligned}$$

Hasil di bidang pertambangan dan penggalian menunjukkan bahwa nilai $\text{LQ} = 0$ disebut sektor non basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih rendah daripada tingkat wilayah acuan.

- ◆ Bidang Industri Pengolahan

$$\begin{aligned} \text{LQ} &= \frac{11 / 390}{1579 / 30064} \\ &= 0,537 \end{aligned}$$

Hasil di bidang industri pengolahan menunjukkan bahwa nilai $LQ < 1$ disebut sektor non basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih rendah daripada tingkat wilayah acuan.

◆ Bidang Listrik dan Air Bersih

$$LQ = \frac{6 / 390}{40 / 30064}$$

$$= 11,563$$

Hasil di bidang listrik dan air bersih menunjukkan bahwa nilai $LQ > 1$ disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.

◆ Bidang Bangunan / Konstruksi

$$LQ = \frac{22 / 390}{137 / 30064}$$

$$= 12,379$$

Hasil di bidang bangunan atau konstruksi menunjukkan bahwa nilai $LQ > 1$ disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.

◆ Bidang Perdagangan, Restoran, dan Hotel

$$LQ = \frac{10 / 390}{7465 / 30064}$$

$$= 0,103$$

Hasil di bidang perdagangan, restoran, dan hotel menunjukkan bahwa nilai $LQ < 1$ disebut sektor non basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih rendah daripada tingkat wilayah acuan.

◆ Bidang Pengangkutan dan Komunikasi

$$\begin{aligned} LQ &= \frac{42 / 390}{660 / 30064} \\ &= 4,905 \end{aligned}$$

Hasil di bidang pengangkutan dan komunikasi menunjukkan bahwa nilai $LQ > 1$ disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.

◆ Bidang Keuangan, Persewaan, dan Jasa Perusahaan

$$\begin{aligned} LQ &= \frac{10 / 390}{192 / 30064} \\ &= 4,015 \end{aligned}$$

Hasil di bidang keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan menunjukkan bahwa nilai $LQ > 1$ disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.

◆ Bidang Jasa-Jasa (Pemerintah dan Swasta)

$$\begin{aligned} LQ &= \frac{274 / 390}{15457 / 30064} \\ &= 1,366 \end{aligned}$$

Hasil di bidang jasa menunjukkan bahwa nilai $LQ > 1$ disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.

Dengan cara hitungan yang sama maka untuk hasil akhir dari analisis LQ untuk kawasan Arut Selatan dapat dilihat pada tabel 4.15

4.3.2. Analisis Sektor Strategis di Kawasan Arut Selatan

Dari hasil analisis kesempatan kerja diatas, maka dapat terlihat bahwa untuk kawasan Arut Selatan rata-rata dari sektor non basisnya adalah bidang pertanian, peternakan, kehutanan, perikanan; bidang pertambangan dan penggalian. Sedangkan untuk sektor basisnya adalah bidang konstruksi; bidang pengangkutan dan komunikasi; bidang listrik dan air bersih; bidang keuangan,persewaan,dan jasa perusahaan; bidang industri pengolahan; bidang perdagangan, restoran dan hotel; jasa pemerintah maupun swasta.

Dari hasil analisis, maka langkah yang perlu ditindak lanjuti adalah perlu adanya peningkatan prasarana yang lebih baik sehingga dapat menunjang proses dari kelancaran untuk kesempatan kerja kawasan tersebut. Prasarana tersebut bisa berupa pengembangan yang berupa penyediaan transportasi, peningkatan dari fungsi aparat pemerintah untuk lebih menggali sumber daya manusia maupun sumber daya alam dan potensi yang dapat dikembangkan dan bermanfaat sehingga bisa menambah income atau pendapatan untuk kawasan Arut Selatan tersebut. Sedangkan untuk menarik investor masuk ke kawasan tersebut, khususnya untuk pihak pemerintah maupun swasta perlu adanya kerjasama yang baik dalam pengelolaan potensi-potensi yang bisa dikembangkan dan berdaya jual tinggi. Sehingga diharapkan dengan pengelolaan kawasan yang baik dan terbangun maka akan lebih banyak membuka kesempatan kerja bagi penduduk kawasan tersebut, dengan dilandasi oleh potensi atau sumber daya manusia yang unggul.

4.3.3. Sektor Strategis di Kawasan Kumai

Maka untuk penghitungan dan analisis LQ untuk kawasan Kumai meliputi wilayah dari penelitian adalah sebagai berikut :

1. Kelurahan Kumai Hulu

- ◆ Bidang Pertanian, Peternakan, Kehutanan, dan Perikanan

$$LQ = \frac{379 / 1030}{22902 / 32132}$$

$$= 0,516$$

Hasil di bidang pertanian menunjukkan bahwa nilai $LQ < 1$ disebut sektor non basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih rendah daripada tingkat wilayah acuan.

- ◆ Bidang Pertambangan dan Penggalian

$$LQ = 0$$

Hasil di bidang pertambangan dan penggalian menunjukkan bahwa nilai $LQ = 0$ disebut sektor non basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih rendah daripada tingkat wilayah acuan.

- ◆ Bidang Industri Pengolahan

$$LQ = \frac{87 / 1030}{1411 / 32132}$$

$$= 1,923$$

Hasil di bidang industri pengolahan menunjukkan bahwa nilai $LQ > 1$ disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.

- ◆ Bidang Listrik dan Air Bersih

$$LQ = \frac{3 / 1030}{19 / 32132}$$

$$= 4,926$$

Hasil di bidang listrik dan air bersih menunjukkan bahwa nilai $LQ > 1$ disebut disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.

◆ Bidang Bangunan / Konstruksi

$$LQ = \frac{9 / 1030}{115 / 32132}$$

$$= 2,441$$

Hasil di bidang bangunan atau konstruksi menunjukkan bahwa nilai $LQ > 1$ disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.

◆ Bidang Perdagangan, Restoran, dan Hotel

$$LQ = \frac{269 / 1030}{3739 / 32132}$$

$$= 2,244$$

Hasil di bidang perdagangan, restoran, hotel menunjukkan bahwa nilai $LQ > 1$ disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.

◆ Bidang Pengangkutan dan Komunikasi

$$LQ = \frac{42 / 1030}{573 / 32132}$$

$$= 2,287$$

Hasil di bidang pengangkutan dan komunikasi menunjukkan bahwa nilai $LQ > 1$ menunjukkan tingkat spesialisasi lebih tinggi dengan tingkat wilayah acuan.

- ◆ Bidang Keuangan, Persewaan, dan Jasa Perusahaan

$$LQ = \frac{6 / 1030}{80 / 32132}$$

$$= 2,340$$

Hasil di bidang keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan menunjukkan bahwa nilai $LQ > 1$ disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.

- ◆ Bidang Jasa-Jasa (Pemerintah dan Swasta)

$$LQ = \frac{235 / 1030}{3251 / 32132}$$

$$= 2,255$$

Hasil di bidang jasa menunjukkan bahwa nilai $LQ > 1$ disebut sektor basis, yakni sektor yang tingkat spesialisasinya lebih tinggi daripada tingkat wilayah acuan.

Dengan cara hitungan yang sama maka untuk hasil akhir dari analisis LQ untuk kawasan Kumai adalah dapat dilihat pada tabel 4.15

4.3.4. Analisis Sektor Strategis di Kawasan Kumai

Dari hasil analisis diatas maka untuk kesempatan kerja di kawasan Kumai, rata-rata sektor non basisnya di bidang pertanian, peternakan, kehutanan, perikanan; bidang pertambangan dan penggalian; bidang industri pengolahan; bidang keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan. Sedangkan untuk sektor basisnya rata-rata di bidang konstruksi; bidang perdagangan, restoran, hotel; bidang pengangkutan dan komunikasi; bidang listrik dan air bersih; dan bidang jasa baik jasa pemerintah maupun jasa swasta.

Dengan melihat analisis diatas, maka sebagian besar kesempatan kerja di kawasan Kumai hampir merata. Di bidang jasa, untuk lebih meningkatkan proses pelayanan maupun kelancaran untuk menunjang perdagangan, maka bidang transportasi dan komunikasi harus lebih ditingkatkan lagi. Dengan penyediaan sarana yang baik maka secara langsung maupun tidak langsung sangat menunjang prosentase yang tinggi di bidang perdagangan. Selain itu, peran serta dari pemerintah maupun swasta harus lebih dikembangkan lagi dalam bentuk kerjasama yang baik, untuk mengelola potensi sumber daya alam maupun sumber daya manusia. Dengan pengelolaan potensi yang unggul di kawasan tersebut, maka akan membuka lahan kesempatan kerja yang lebih luas lagi.

TABEL 4.15
SEKTOR STRATEGIS
DI KAWASAN ARUT SELATAN DAN KUMAI

KAWASAN	KOTA PANGKALAN BUN										KOTA KUMAI
	Kelurahan Mendawai Seberang	Kelurahan Raja Seberang	Kelurahan Raja	Kelurahan Baru	Kelurahan Madurejo	Kelurahan Sidorejo	Kelurahan Mendawai	Kelurahan Kumi Hulu	Kelurahan Kumi Hilir	Kelurahan Candi	
1. Pertanian, Peternakan, Kehutanan, Perikanan	0,259	0,254	0,066	1,097	0,872	0,863	0,059	0,516	0,562	0,158	
2. Pertambangan dan Penggalian	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3. Industri Pengolahan	0,537	0,429	0,439	0,960	0,466	0,302	6,671	1,923	0,725	0	
4. Listrik dan Air Bersih	11,563	0	17,345	2,156	3,068	16,320	0,823	4,926	6,411	4,385	
5. Bangunan / Konstruksi	12,379	8,250	2,894	5,576	3,732	5,924	7,689	2,441	7,414	1,690	
6. Perdagangan, Restoran, Hotel	0,103	0,378	1,175	0,957	0,318	0,343	0,268	2,244	1,27	1,114	
7. Pengangkutan dan Komunikasi	4,905	5,309	11,663	6,478	7,065	10,800	8,616	2,287	3,274	2,326	
8. Keuangan, Persewaan, dan Jasa Perusahaan	4,015	4,709	14,884	1,366	9,160	13,416	26,404	2,340	0	0	
9. Jasa-jasa (pemerintah dan swasta)	1,366	1,287	0,560	0,567	1,036	0,777	0,351	2,255	3,274	7,082	

Sumber : Analisis tahun 2002

4.3.5. Kecenderungan arah perkembangan sektor-sektor strategis

4.3.5.1. Kawasan Arut Selatan

1. Kelurahan Mendawai Seberang

Untuk kelurahan Mendawai seberang maka sektor basisnya di bidang listrik dan air bersih; konstruksi, pengangkutan dan komunikasi; keuangan, persewaan, jasa perusahaan; dan jasa dari pemerintah atau swasta. Sedangkan sektor non basisnya adalah di bidang pertanian, peternakan, kehutanan, perikanan; pertambangan dan penggalian; industri pengolahan; dan perdagangan, restoran, hotel. Dari hasil LQ maka sektor yang paling strategis adalah bidang konstruksi atau bangunan. Dengan sektor strategis ini maka tipe linear merupakan bentuk kota yang terjadi sekarang.

2. Kelurahan Raja Seberang

Untuk kelurahan Raja seberang maka sektor basisnya di bidang bangunan atau konstruksi; pengangkutan dan komunikasi; keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan; dan jasa pemerintah maupun swasta. Untuk sektor non basisnya adalah bidang pertanian,kehutanan,peternakan,perikanan; pertambangan dan penggalian, industri pengolahan; listrik dan air bersih; perdagangan, restoran dan hotel. Dari hasil nilai LQ yang tertinggi di bidang konstruksi atau bangunan. Dengan kondisi ini maka tipe kota yang terjadi sekarang adalah linier.

3. Kelurahan Raja

Untuk kelurahan raja maka sektor basisnya adalah bidang listrik, air bersih; konstruksi; perdagangan, restoran , hotel, pengangkutan dan komunikasi, keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan. Sedangkan untuk sektor non basisnya adalah bidang pertanian, peternakan, kehutanan, perikanan; pertambangan dan penggalian; industri pengolahan; dan jasa pemerintah atau swasta. Dengan kondisi yang strategis dari kelurahan

raja maka arah dan tipe bentuk kota adalah tipe konsentrik. Disini didukung dengan tersedianya transportasi yang memadai dan didukung dengan bidang jasa yang baik.

4. Kelurahan Baru

Untuk kelurahan Baru maka sektor basisnya di bidang listrik dan air bersih; konstruksi; pengangkutan dan komunikasi; keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan. Sedang sektor non basisnya adalah bidang pertanian, perikanan, peternakan, kehutanan; bidang pertambangan dan penggalian; industri pengolahan; perdagangan, restoran, hotel; dan jasa pemerintah atau swasta. Dengan kondisi transportasi yang memadai serta didukung dengan sektor jasa dan banyaknya konstruksi di kelurahan tersebut, maka tipe bentuk kota yang terjadi adalah linear.

5. Kelurahan Madurejo

Untuk kelurahan Madurejo maka sektor basisnya adalah bidang listrik dan air bersih; bangunan atau konstruksi; pengangkutan dan komunikasi; keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan; jasa pemerintah atau swasta. Sedangkan untuk sektor non basisnya adalah bidang pertanian, perikanan, peternakan, kehutanan; pertambangan dan penggalian; industri pengolahan; restoran, hotel, dan perdagangan. Dari hasil LQ bisa terlihat bahwa antara sektor basis saling mendukung dan berkesinambungan, sehingga tipe kota yang terjadi adalah tipe menyebar. Hal ini juga didukung dengan kondisi geologis dan prasarana kota yang memadai sehingga mendukung madurejo menjadi pusat pemerintahan yang kedua.

6. Kelurahan Sidorejo

Untuk kelurahan Sidorejo maka sektor basisnya adalah bidang listrik dan air bersih; bangunan atau konstruksi; pengangkutan dan komunikasi; keuangan, persewaan dan jasa perusahaan. Sedangkan untuk sektor non basisnya adalah bidang pertanian,

peternakan, kehutanan, perikanan; pertambangan dan penggalian; industri pengolahan; perdagangan, restoran, hotel; dan jasa pemerintah atau swasta. Kondisi Sidorejo sebagai pusat pemerintahan dan juga sistem lahan terbangun yang menyebar didukung dengan sektor strategis di kelurahan tersebut maka tipe kota yang terjadi adalah tipe linear.

7. Kelurahan Mendawai

Untuk kelurahan Mendawai maka sektor basisnya adalah bidang industri pengolahan; konstruksi; pengangkutan dan komunikasi; keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan. Sedangkan untuk sektor non basisnya adalah bidang pertambangan dan penggalian; listrik dan air bersih, perdagangan, restoran, hotel; dan jasa pemerintah atau swasta. Kelurahan mendawai ini mempunyai sejumlah industri pengolahan kayu dan sistim pendistribusian transportasi yang memadai sehingga sangat mendukung potensi dan menarik minat pekerja untuk datang ke wilayah tersebut. Dengan kondisi ini maka tipe kota yang terjadi adalah linear dan menyebar.

4.3.5.2. Kawasan Kumai

1. Kelurahan Kumai Hulu

Untuk Kumai hulu maka sektor basisnya adalah bidang industri pengolahan; listrik dan air bersih; bangunan atau konstruksi; perdagangan, restoran, hotel; pengangkutan dan komunikasi; keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan; dan jasa pemerintah serta swasta. Untuk sektor non basisnya adalah bidang pertanian, peternakan, kehutanan, perikanan; dan bidang pertambangan dan penggalian. Dengan sektor basis yang mempunyai nilai LQ relatif hampir sama maka tipe kota yang sesuai adalah konsntrik. Selain itu Kumai Hulu mempunyai akses yang penting ke Taman Nasional Tanjung Puting

dan tersedianya transportasi yang memadai sehingga sangat mendukung wilayah tersebut untuk lebih berkembang maju.

2. Kelurahan Kumai Hilir

Untuk kelurahan Kumai Hilir maka sektor basisnya adalah bidang listrik dan air bersih; konstruksi; perdagangan, restoran, hotel; pengangkutan dan komunikasi; dan jasa pemerintah serta swasta. Sedangkan untuk sektor non basisnya adalah bidang pertanian, peternakan, perikanan, kehutanan; pertambangan dan penggalian, industri pengolahan; keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan. Kumai Hulu ini mempunyai akses juga ke Tanjung puting, dan pusat perdagangan di kota Kumai, sehingga dengan kondisi dan sektor basis yang saling mendukung, maka tipe kota yang terjadi adalah tipe konsentrik.

3. Kelurahan Candi

Untuk kelurahan Candi maka sektor basisnya adalah bidang listrik dan air bersih; konstruksi; perdagangan, restoran, hotel; pengangkutan dan komunikasi; dan jasa pemerintah serta swasta. Untuk sektor non basisnya adalah pertanian, peternakan, kehutanan, perikanan; pertambangan dan penggalian; industri pengolahan; keuangan, persewaan dan jasa perusahaan. Dengan kondisi ini maka tipe kota yang terjadi adalah linear.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

1. Kecenderungan Arah Perkembangan Fisik Keruangan Kota

- Berdasarkan potensi yang dimiliki oleh kedua kota; Pangkalan Bun dan Kumai adalah kota yang mengandalkan sungai sebagai sumber daya alam dan motor penggerak perekonomian di daerahnya. Kota Pangkalan Bun memiliki sungai sebagai prasarana pendistribusian 9 bahan pokok kebutuhan sedangkan Kota Kumai merupakan pelabuhan transito.
- Karena jarak antara kedua kota tersebut berdekatan, yaitu ± 16 Km sehingga terdapat fenomena perkembangan kota yang mengarah kepada bentuk bipolar dimana terdapat gaya tarik antara kedua kota tersebut baik secara fisik, sosial ekonomi dan sosial budaya
- Dengan keberadaan bandar udara Iskandar diantara kedua kota tersebut maka akan mempercepat proses penyatuan kedua kota; Pangkalan Bun-Kumai.
- Daerah teritorial yang dimiliki oleh AURI seluas 3000 Ha yang menjembatani kedua kota ini akan menjadikan kendala terhadap proses penyatuan kedua kota.
- Terdapat penimbunan lalu-lintas darat di jalan Pasir Panjang yang menghubungkan Kota Pangkalan Bun-Kumai akibat dari berbagai tingkat kepentingan, karena selama ini jalan lintas Utara (Bundaran Pangkalan Lima) belum diperbaiki secara menyeluruh.
- Mulai dikembangkannya permukiman untuk kalangan menengah di daerah pinggiran Kota Pangkalan Bun yang mengarah ke Kota Kumai, sehingga akan mendorong pertumbuhan dan perkembangan berbagai fasilitas lingkungan di kawasan tersebut.

2. Variasi Perkembangan Kota Pangkalan Bun-Kumai

- Variasi perkembangan kota Pangkalan Bun – Kumai lebih dominan pada sektor sekunder dan tersier, diantaranya jasa perkantoran, hotel/penginapan, perdagangan dan industri serta jasa.
- Perkembangan daerah ditepian sungai cenderung mengelompok mengelilingi inti kegiatan dan berkembang memanjang sungai, sementara yang berada di wilayah luar sungai cenderung berkembang secara linier mengikuti pola jalannya.
- Tipe konsentrik yang ada di kedua kota tersebut merupakan terakumulasinya kegiatan pada satu titik akibat dari menjalarnya kegiatan inti ke daerah luar dimana sifat dan bentuk kegiatannya juga sudah mirip dengan inti kotanya, seperti contoh: Kelurahan Raja, Kelurahan Baru, Kelurahan Mendawai dan Kelurahan Kumai Hilir.
- Bentuk dari struktur perekonomian wilayah di kota Pangkalan Bun lebih banyak mengarah pada sektor pemerintahan, industri dan perdagangan hasil hutan serta perdagangan umum sedangkan di kota Kumai lebih mengarah pada jasa pelayanan distribusi barang maupun jasa via pelabuhan, jasa perkantoran, pergudangan, penginapan dan industri kayu blok.
- Sedangkan bagi daerah hinterland-nya cenderung pada sektor primer, seperti: perkebunan dan pertanian.

3. Strategi Pengembangan Aktivitas Kota Pangkalan Bun-Kumai

- Dari hasil analisis kesempatan kerja terlihat bahwa untuk kawasan Arut Selatan rata-rata dari sektor non basisnya adalah bidang pertanian, peternakan, kehutanan, perikanan; bidang pertambangan dan penggalian. Sedangkan untuk sektor basisnya adalah bidang konstruksi; bidang pengangkutan dan komunikasi; bidang listrik dan air

bersih; bidang keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan; bidang industri pengolahan; bidang perdagangan, restoran dan hotel; jasa pemerintah maupun swasta.

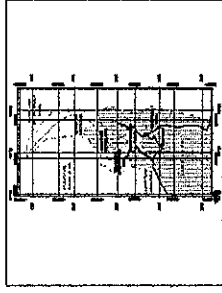
- Dari hasil analisis kesempatan kerja di kawasan Kumai, rata-rata sektor non basisnya adalah di bidang: pertanian, peternakan, kehutanan, perikanan; bidang pertambangan dan penggalan; bidang industri pengolahan; bidang keuangan, persewaan, dan jasa perusahaan. Sedangkan untuk sektor basisnya rata-rata di bidang konstruksi; bidang perdagangan, restoran, hotel; bidang pengangkutan dan komunikasi; bidang listrik dan air bersih; dan bidang jasa baik jasa pemerintah maupun jasa swasta. Dengan melihat analisis tersebut, maka sebagian besar kesempatan kerja di kawasan Kumai hampir merata.

4. Arahan Pengembangan Kota Pangkalan Bun-Kumai

- Dari sejumlah daerah penelitian di Kota Pangkalan Bun-Kumai sektor sekunder dan tersier masih merupakan wujud aktivitas kota yang dominan, sedangkan sektor primer yang berupa hasil bumi kegiatannya kurang berkembang, sehingga yang perlu diperhatikan adalah proses tumbuh kembangnya kedua kota tersebut perlu dilakukan pengaturan baik yang menyangkut alokasi tempat kerja/usaha beserta fasilitasnya dan area hunian serta lahan hijau/open space agar dimasa dapat tercipta kelancaran dan kenyamanan kerja bagi masyarakat.
- Arahan kegiatan untuk kelurahan yang berada di tepian sungai yang akan dan sudah membentuk pola linier dibatasi perluasannya agar tidak semakin menjorok ke arah sungai, sedangkan pada kelurahan yang memiliki akses ke arah luar sungai diharapkan penambahan dan peningkatan kualitas pada sistem transportasi daratnya sehingga fungsi dan fasilitas yang berkembang dapat tertarik ke arah luar sungai. Lihat gambar 5.1.

- Daerah hinterland yang tidak termasuk dalam daerah penelitian yang masih merupakan lahan pertanian, perkebunan dan hasil bumi lainnya sedapat mungkin dipertahankan keberadaannya.
- Sektor-sektor industri yang berkembang di daerah tepian sungai diatur perkembangannya sehingga limbah-limbah yang dihasilkan tidak merusak biota air yang ada dan tidak menimbulkan pendangkalan sungai.
- Perlu adanya peningkatan dan pengembangan pada sistem transportasi darat baik tipe dan kelas jalannya.

**ARAHAN PERKEMBANGAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI**



KETERANGAN :

- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan/Desa
- ===== Jalan Aspal
- ===== Jalan Kerikil
- ===== Jalan Tanah
- ~~~~~ Sungai
- ✈ Pelabuhan Udara
- ⚓ Pelabuhan Kapal Laut
- ⚓ Pelabuhan Kapal Sungai
- ↑ Kendaraan Ringan
- ↑ Kendaraan Berat



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

ARAH PERKEMBANGAN, BENTUK
DAN STRUKTUR FISIK KERUANGAN
KOTA PANGKALAN BUN-KUMAI
KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH

Sumber : Kantor BAPPEDA Kotawaringin Barat

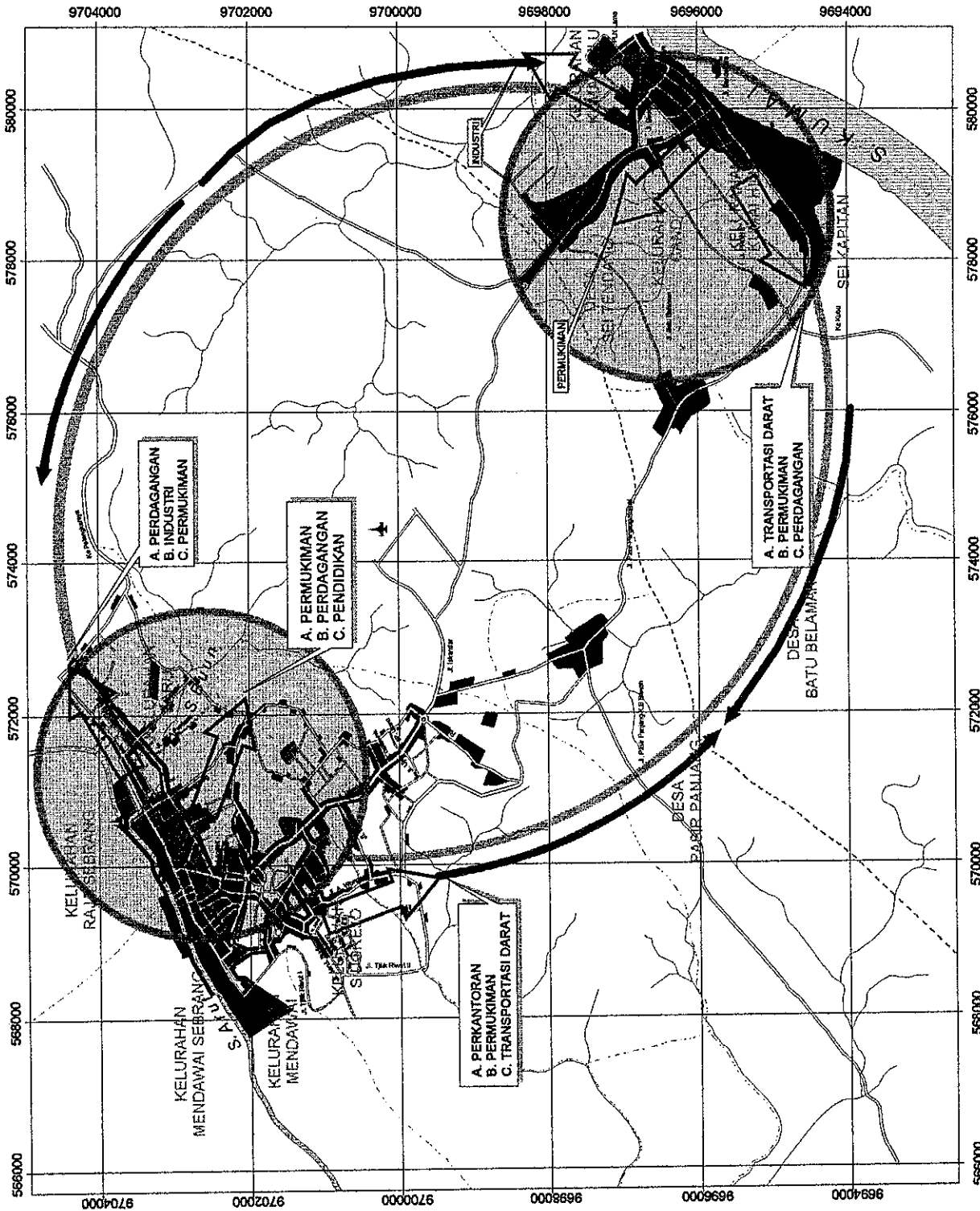
Nomor Gambar / Halaman : 5.1 / 126



Skala 1 : 80.000



Digambar oleh :
TRI-JOKO, NIM : L4D 000 105



5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas maka langkah-langkah yang perlu ditindak lanjuti bagi kota Pangkalan Bun adalah perlu adanya peningkatan prasarana yang lebih baik untuk menunjang proses kelancaran kesempatan kerja di kawasan tersebut, antara lain melalui: peningkatan prasarana fisik berupa penyediaan transportasi, peningkatan dari fungsi aparat pemerintah dalam menggali sumber daya manusia maupun sumber daya alam dan potensi yang dapat dikembangkan untuk menambah income atau pendapatan daerah. Bagi pihak pemerintah maupun swasta perlu adanya kerjasama yang baik dalam pengelolaan potensi-potensi yang bisa dikembangkan dan berdaya jual tinggi, sehingga diharapkan dengan pengelolaan kawasan yang terbangun akan banyak membuka kesempatan kerja bagi penduduk kawasan tersebut.

Begitupun bagi Kota Kumai untuk lebih meningkatkan proses pelayanan maupun kelancaran di bidang perdagangan, maka bidang transportasi dan komunikasi harus lebih ditingkatkan lagi. Selain itu, peran serta dari pemerintah maupun swasta harus lebih dikembangkan lagi dalam bentuk kerjasama yang baik, untuk mengelola potensi sumber daya alam maupun sumber daya manusia. Dengan pengelolaan potensi yang unggul di kawasan tersebut, maka akan membuka lahan kesempatan kerja yang lebih luas lagi.

Adapun arahan perkembangan fisik keruangan Kota Pangkalan Bun, sebaiknya mengikuti:

1. Diusahakan sebagai fungsi yang memiliki skala pelayanan kota dan kabupaten.
2. Dipertahankan sebagai pusat pemerintahan kabupaten
3. Dipertahankan sebagai pusat perdagangan dan fasilitas umum berskala kota/kabupaten.
4. Adapun fungsi-fungsi kegiatan yang diperbolehkan, diantaranya: pusat perbelanjaan, pertokoan, pasar, jasa perkantoran, jasa perhotelan, jasa professional, jasa hiburan,

bangunan multi fungsi, rumah, took, bangunan umum dan terminal lokal serta ruang terbuka hijau.

5. Diperuntukan sebagai perumahan kota berkepadatan menengah sampai tinggi.
6. Diusahakan berbagai fasilitas hijau, daerah terbuka serta daerah resapan air.

Begitu juga arahan perkembangan fisik keruangan Kota Kumai, sebaiknya mengikuti:

1. Diupayakan sebagai pusat kegiatan yang berskala kota.
2. Diupayakan sebagai pusat pemerintahan kecamatan
3. Diupayakan sebagai pusat perdagangan berskala kota/kabupaten
4. Diupayakan berbagai fasilitas lingkungan berskala lingkungan dengan permukiman berkepadatan menengah sampai tinggi.
5. Adapun fungsi-fungsi kegiatan yang diperbolehkan: pusat perbelanjaan, pertokoan, pasar, jasa hiburan, jasa perkantoran, jasa perhotelan, jasa professional, bangunan multi fungsi, bangunan umum terminal lokal dan ruang terbuka hijau.
6. Diupayakan ruang terbuka hijau.

DAFTAR PUSTAKA

I. Buku Cetak

- Anonimus; *National Urban Development Strategy (NUDS)*, 1985
- Bintarto, *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahan*, Ghalia Indonesia Jakarta, 1994
- Budihardjo., Eko, Djoko Sujarto., *Kota Berkelanjutan*, Penerbit Alumni Bandung, 1999
- Branch., Melvinne., *Perencanaan Kota Komprehensif (Pengantar dan Penjelasan)*, Gajah Mada University Press, 1995
- Catanese, Anthony, J, James ; *Perencanaan Kota*, Penerbit Erlangga Jakarta, 1992
- Chapin, F. Stuart, Jr and Kaiser, Edward J; *Urban Land Use Planning*, University Of Illionis Press, 1979
- Cooper., William., *Metode Penelitian Bisnis*, Penerbit Erlangga, 1997
- Daldjoeni., *Geografi Kota dan Desa*, Penerbit Alumni Bandung, 1997
- Ilhami., *Strategi Pembangunan Perkotaan di Indonesi*, Penerbit Usaha Nasional Surabaya, 1990
- Jayadinata., T. Johara., *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan, Pedesaan, Perkotaan, dan Wilayah*, Penerbit ITB, Bandung, 1992
- Kostof., Spiro, *The City shaped Urban Patterns ands Meanings Through History*, 1992
- Mabogunje, *The Development Process : A Spatial Perspective*, Hutchinson And Co. Ltd., 1978
- Maser., Chris., *Sustainable Community Development Principls and Conceps*, 1997
- Moleong., Lexy., *Metodologi Penelitian Kualitatif*, P.T. Remaja Rosdakarya, Bandung, 2000
- Muhadjir, Noeng; *Metodologi penelitian Kualitatif*, Yogyakarta, 1992

- Nasution, Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif, Tarsito, Bandung, 1988
- Northam, ray M; *Urban Geography*, John Wilei & Sons, Inc., New York, London, Sydney, Toronto, 1975
- Polar, Teknik Demografi, Bina Aksara, Jakarta, 1989
- Subagyo, Pangestu., Statistik Induktif, Penerbit BPFE, Yogyakarta, 1993
- Sujarto., Djoko., Perencanaan Kota Baru, Penerbit ITB, 1997
- Sujarto, Djoko, Faktor Sejarah Perekembangan Kota dalam Perencanaan Perkembangan Kota, Bandung : Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan ITB, 1989
- Sutrisno Hadi, Metodologi Research, Yogyakarta, Andi Offset, 1998
- Sigit., Soehardi., Pengantar Metodologi Penelitian (Sosial, Bisnis, Ekonomi), Penerbit BPFE, Yogyakarta, 2000
- Shirvani, Hamid; *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1987
- Todaro, M. P; *Economic Development In The Third World*, New York : Long Man Inc, 1989
- Warpani., Suwardjoko., Analisis Kota dan Daerah, Penerbit ITB Bandung, 1984
- Widiyanti, Masalah Penduduk Kini dan Mendatang, PT. Pradnya, Jakarta, , 1987
- Yunus., Struktur Tata Ruang Kota, Pustaka Pelajar, 1994

II. Tesis

- Alfisah, Pengembangan Wilayah Propinsi Kasus : Komparasi Kebijakan Pembangunan Pelabuhan Laut di Kalimantan Tengah, Tesis Program Pasca Sarjana Magister Perencanaan Kota dan Daerah Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2001
- Hasbi, Kajian Pertumbuhan Permukiman Sekitar Pasar Baru di Kota Barabai Kalimantan Selatan, Tesis Program Pasca Sarjana Magister Perencanaan Kota dan Daerah Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2001

Sapto Condro, Sutopo, Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Fisik Kota Sleman dan Implikasinya Terhadap Perencanaan Pengembangannya, Tesis Program Pasca Sarjana Magister Perencanaan Kota dan Daerah Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2001

III. Data

....., Kotawaringin Barat Dalam Angka, 2000

....., Kumai Dalam Angka, 2000

....., Arut Selatan Dalam Angka, 2000

....., Pendapatan Regional Bruto Kotawaringin Barat, 2000

....., Potensi Kelurahan Raja Seberang, Raja, Mendawai Seberang, Mendawai, Baru, Sidorejo, Madurejo, Kumai Hulu, Kumai Hilir dan Candi, 2000