

**PERGESERAN PERGERAKAN ANGKUTAN SUNGAI
DI SUNGAI MARTAPURA KOTA BANJARMASIN**

TESIS

Disusun dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota

Oleh :

RIZKI PERMATA SARI
L4D 006 066



**PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2008**

**PERGESERAN PERGERAKAN ANGKUTAN SUNGAI
DI SUNGAI MARTAPURA KOTA BANJARMASIN**

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

Oleh :

RIZKI PERMATA SARI

L4D 006 066

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 1 Juli 2008

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, 1 Juli 2008

Pembimbing Pendamping

Pembimbing Utama

Yudi Basuki, ST, MT

DR. Ir. Bambang Riyanto, CES, DEA

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

DR. Ir. Joesron Alie Syahbana, MSc

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka. Apabila dalam Tesis saya ternyata ditemui duplikasi, jiplakan (plagiat) dari tesis orang lain/Institusi lain maka saya bersedia menerima sanksi untuk dibatalkan kelulusan saya dan saya bersedia melepaskan gelar Magister Teknik dengan penuh rasa tanggung jawab.

Semarang, Juli 2008

RIZKI PERMATA SARI

NIM L4D 006 066

Satu kisah telah dilalui

Perjalanan yang penuh kejutan, tawa dan terselip juga airmata

Adalah perjuangan indah

Yang menyisakan senyum dan kenangan

Untuk menemani di perjalanan selanjutnya...



Sebuah Persembahan Dariku untuk:

Papa & Mama

ABSTRAK

Penelitian dilatarbelakangi oleh keberadaan dan pemanfaatan Sungai Martapura di Kota Banjarmasin dalam kehidupan sehari-hari oleh masyarakatnya yang salah satunya adalah sebagai prasarana transportasi air. Namun saat ini, lalu lintas sungai dalam kota yang dulunya dipenuhi dengan angkutan sungai yang mengangkut baik penumpang maupun barang dagangan mulai jarang terlihat.

Penelitian ini ditujukan untuk mengetahui bagaimana pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin dengan mengidentifikasi perubahan guna lahan, pertumbuhan penduduk, perkembangan jaringan jalan, karakteristik pelaku perjalanan dan pola pergerakan, serta menganalisis pergeseran pergerakan penggunaan angkutan sungai.

Penelitian ini merupakan penelitian survei dengan batasan wilayah studi adalah Kelurahan Sungai Bilu, Kelurahan Banua Anyar dan Kelurahan Sungai Jingham. Penelitian bersifat deskriptif dengan menggunakan alat analisis berupa tabulasi silang (*crosstab*) sederhana.

Berdasarkan hasil analisis, diketahui pergeseran penggunaan moda dari angkutan sungai ke angkutan darat terjadi pada 20 lokasi dari 36 lokasi tujuan perjalanan yang menyebar di berbagai bagian wilayah Kota Banjarmasin. Bila dilihat berdasarkan maksud perjalanan, penggunaan angkutan sungai dengan maksud bekerja mengalami penurunan sebesar 25 %, maksud sekolah menurun sebesar 8,9 %, maksud belanja menurun sebesar 10,5 %, maksud rekreasi tidak mengalami pergeseran penggunaan moda angkutan sungai (tetap), sedangkan untuk maksud lainnya mengalami pergeseran namun tidak terlalu signifikan yaitu sebesar 1,6 %. Hal ini disebabkan pergerakan ini sifatnya hanya pilihan atau tidak rutin dilakukan.

Pergerakan menggunakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin mengalami pergeseran yang cenderung ke angkutan darat, namun untuk perjalanan tertentu yang lokasinya berada di jalur sungai penggunaan angkutan sungai masih diminati. Terjadinya pergeseran ini selain karena perubahan guna lahan dan telah tersedianya jaringan jalan darat, juga disebabkan karena tersedianya berbagai alternatif moda yang dapat dipilih untuk menunjang pergerakan. Pemilihan moda tersebut tidak hanya berdasarkan pertimbangan waktu tempuh perjalanan, tetapi juga pertimbangan biaya dan kondisi ketersediaan moda transportasi yang ada pada saat hendak melakukan perjalanan.

Dari kesimpulan penelitian tersebut di atas, maka perlu adanya studi mengenai kinerja angkutan sungai dalam kota, perlu direncanakannya upaya peningkatan aktivitas penggunaan angkutan sungai sebagai alternatif transportasi untuk mengurangi beban jaringan jalan darat, perlu direncanakannya keterpaduan antar moda (angkutan sungai dan darat), sehingga terjadi kemudahan koneksi bagi pengguna angkutan sungai yang akan melanjutkan perjalanan menggunakan angkutan darat dan sebaliknya, serta upaya peningkatan daya tarik angkutan sungai dengan memadukan konsep *waterfront city*.

Kata Kunci: *Pergeseran pergerakan, angkutan sungai, Kota Banjarmasin.*

ABSTRACT

The research based on the existence of Martapura River in Banjarmasin City and it's daily usage as water transportation infrastructure. However, nowadays, we rarely see river transportation intern city that served passenger and commerce good.

The aim is to find out how friction of river transportation movement in Martapura River, Banjarmasin City, by identifying land use transformation, population growth, street network development, pedestrian behaviour and mobilization pattern, and analyzing friction of river transportation usage.

This is survey research with Kelurahan Sungai Bilu, Kelurahan Banua Anyar, and Kelurahan Sungai Jingah as study areas. It is descriptive research by using simple crosstab as analysis tool.

The result shows that friction transportation usage from river to land transportation occur in 20 locations from 36 destinations that spread in many places of Banjarmasin City. Based on journey purpose, river transportation with work purpose decrease 25%, for school decrease for 8,9%, for shopping decrease 10,5%, 0% for recreation purpose, and for other purpose the decrease is not too significant, it's about 1,6%, it caused by the movement characteristic. It's just optional choice or it's not daily activity characteristic.

The movements of river transportation in Martapura River, Banjarmasin City, attend to be replaced with land transportation. However for particular travel that located around river path, river transportation is still used. This friction also caused by land use transformation, the availability of street network, and many transportation alternatives that could be selected. The transportation selection is not only based on travel distance, but also based on cost and transportation availability when they're traveled.

The conclusion are: require the research of river transportation performance intern city, improvement of river transportation usage as alternative to reduce street network load, need to plan the transportation integration for easy connection to each river transportation passenger who want to continue their travel using land transportation and vice versa, and also improvement of river transportation attraction by integrated waterfront city concept.

Keywords: Mobilization friction, river transportation, Banjarmasin City.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil'alamin, segala puji bagi Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayah-Nya yang begitu besar dan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW, sehingga memberikan kekuatan kepada penulis untuk dapat menyelesaikan Tesis dengan judul **“PERGESERAN PERGERAKAN ANGKUTAN SUNGAI DI SUNGAI MARTAPURA KOTA BANJARMASIN”**.

Pada kesempatan ini, Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Papa (Ir. H. Arviyani Mukeri, MM), Mama (Hj. Sari Murni Dahayati, SH) dan kedua kakakku (dr. Hj. Istiqamah Kiftiana Sari dan Rizka Priatma Arvie, ST) yang selalu menyertai dengan do'a dan dukungan baik moril maupun materil.
2. Bapak Ir. Djoko Sugiono, M.Eng.Sc selaku Kepala Balai PKPWTK Semarang dan sekaligus sebagai Dosen Penguji pada saat sidang akhir Tesis, atas bimbingan, arahan, saran dan bantuan yang telah diberikan.
3. Bapak Dr. Ir. Joesron Alie Syahbana, MSc selaku Ketua Program Pasca Sarjana Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro Semarang beserta seluruh Staf Pengajar yang telah mendidik dan memberikan banyak ilmu pengetahuan kepada penulis.
4. Bapak DR. Ir. Bambang Riyanto, CES, DEA selaku Pembimbing Utama yang telah banyak memberikan bimbingan, arahan dan saran selama penyusunan Tesis.
5. Bapak Yudi Basuki, ST, MT selaku Pembimbing Pendamping yang dengan sabar memberikan bimbingan, arahan dan saran dari awal penyusunan hingga selesainya Tesis ini.
6. Ibu Anita Ratnasari R, ST, MT selaku Dosen Penguji yang telah memberikan saran dan kritik bagi penyempurnaan Tesis ini.
7. Ibu Ir. Retno Widjajanti, MT dan Bapak Hasto Agoeng Sapotro, ST, MT selaku wali kelas yang telah banyak memberikan perhatian dan bimbingan dalam menjalani dan menyelesaikan perkuliahan.
8. Mbak Ratih, Mbak Lulu, dan rekan-rekan MPPWK Angkatan VI (Pak Siki, Pak Arif, Pak Indra, Pak Achmad Yani, Pak Usman, Pak Pariyani, Pak Omat, Pak Doddi, Pak Febrianes, Pak Alkodra, Pak Jo, Pak Safrin, Pak Gunawan, Bu Astuti, Ka' Paula dan Ka' Allein) yang selalu memberikan *support* dan bantuan.
9. Ka' Yuli dan keluarga besar Asrama Keluarga LPPU atas kebersamaan dan rasa kekeluargaan yang terjalin.
10. Sahabatku Yulia, Dina, Vina, Aas, Aau yang jauh di mata tapi dekat di hati. Fadh, atas nasehat dan semangatnya.
11. Moon, dengan sinar terangnya. Bintang, dengan sejuta harapannya.

12. Ali, Jaka, Fani, Romzi, Obi, Warid serta semua pihak yang tidak dapat Penulis sebutkan satu-persatu yang telah banyak membantu dalam menyelesaikan Tesis ini, Penulis mengucapkan terima kasih.

Akhir kata, penulis mohon maaf bila terdapat kekurangan dalam penyusunan Tesis ini. Kritik dan saran sangat diharapkan untuk hasil yang lebih baik di kemudian hari. Semoga Tesis ini bermanfaat bagi kita semua. Amin ya rabbal'alamin.

Semarang, Juli 2008

Penulis

RIZKI PERMATA SARI

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	10
1.3 Tujuan dan Sasaran	11
1.3.1 Tujuan	11
1.3.2 Sasaran	11
1.4 Ruang Lingkup Penelitian	12
1.4.1 Ruang Lingkup Materi	12
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah	12
1.5 Manfaat Penelitian	13
1.6 Kerangka Pemikiran	16
1.7 Metode Penelitian	16
1.7.1 Pendekatan Studi	18
1.7.2 Teknik Pengumpulan Data	19
1.7.3 Populasi Penelitian	21
1.7.4 Teknik Pengambilan Sampel	21
1.7.5 Tahapan Analisis Data	25
1.7.6 Teknik Analisis Data	30
1.8 Posisi Penelitian dalam Perencanaan Wilayah dan Kota...	31
1.9 Sistematika Penulisan	31
BAB II KAJIAN LITERATUR PERGERAKAN ANGKUTAN	
SUNGAI	34
2.1 Transportasi	34
2.1.1 Pengertian Transportasi	34
2.1.2 Peranan Transportasi	35
2.1.3 Transportasi sebagai Suatu Sistem	36
2.1.4 Konsep Dasar Transportasi	39
2.1.5 Interaksi Tata Guna Lahan dengan Sistem	
Transportasi	43

2.1.6	Prasarana Jalan	46
2.2	Pemilihan Moda	47
2.3	Angkutan Sungai	51
2.3.1	Angkutan Sungai menurut Undang-undang	51
2.3.2	Jenis Angkutan Sungai	53
2.3.3	Keunggulan dan Kelemahan Angkutan Sungai	54
2.5	Sintesis Teori	55
BAB III	GAMBARAN UMUM KOTA BANJARMASIN	57
3.1	Gambaran Umum Kota Banjarmasin	57
3.1.1	Kondisi Fisik Wilayah	57
3.1.2	Batas Administratif	57
3.1.3	Kependudukan	59
3.1.4	Pertumbuhan Ekonomi	59
3.1.5	Fungsi Kota Banjarmasin	62
3.1.6	Sungai dalam Kehidupan Masyarakat	62
3.2	Kondisi Sistem Transportasi	64
3.2.1	Jaringan Jalan Darat	65
3.2.2	Jaringan Sungai	67
3.3	Gambaran Umum Wilayah Studi	70
BAB IV	PERGESERAN PERGERAKAN ANGKUTAN SUNGAI DI SUNGAI MARTAPURA KOTA BANJARMASIN	75
4.1	Analisis Penggunaan Lahan, Pertumbuhan Penduduk dan Jaringan Jalan di Kota Banjarmasin	75
4.1.1	Analisis Penggunaan Lahan	75
4.1.2	Analisis Pertumbuhan dan Kepadatan Penduduk .	82
4.1.3	Analisis Perkembangan Jaringan Jalan	84
4.2	Analisis Pergerakan Pengguna Moda Angkutan Sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin	90
4.2.1	Karakteristik Pelaku	90
4.2.1.1	Umur	90
4.2.1.2	Jenis Kelamin	91
4.2.1.3	Jumlah Anggota Keluarga	92
4.2.1.4	Tingkat Pendidikan	93
4.2.1.5	Jenis Pekerjaan	94
4.2.1.6	Tingkat Pendapatan	95
4.2.1.7	Status Penduduk	96
4.2.1.8	Asal Domisili Pendetang	97
4.2.1.9	Lamanya Tinggal Pendetang	98
4.2.1.10	Kepemilikan Kendaraan	99
4.2.1.11	Jenis Kendaraan yang Dimiliki	100
4.2.1.12	Ringkasan Karakteristik Pelaku Perjalanan	101
4.2.2	Karakteristik Pola Pergerakan	102
4.2.2.1	Maksud Perjalanan	103

4.2.2.2	Lokasi Tujuan Perjalanan	104
4.2.2.3	Moda yang Digunakan	109
4.2.2.4	Waktu Perjalanan	111
4.2.2.5	Frekuensi Perjalanan	111
4.2.2.6	Biaya Perjalanan	112
4.2.2.7	Alasan Pemilihan Moda	113
4.2.2.8	Ringkasan Karakteristik Pola Pergerakan	114
4.3	Analisis Pergeseran Pergerakan Angkutan Sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin	116
BAB V	PENUTUP	132
5.1	Kesimpulan	132
5.2	Rekomendasi	134
	DAFTAR PUSTAKA	135
	LAMPIRAN	139

DAFTAR TABEL

Tabel I.1	Klasifikasi Sungai-Sungai di Kota Banjarmasin	5
Tabel I.2	Kebutuhan Data Penelitian	20
Tabel I.3	Jumlah RT dan KK Tepi Sungai di Wilayah Studi	23
Tabel I.4	Jumlah Sampel	25
Tabel I.5	Tahapan Analisis	26
Tabel II.1	Klasifikasi Pergerakan Orang di Perkotaan Berdasarkan Maksud Pergerakan	40
Tabel II.2	Karakteristik Pergerakan Orang dan Barang	42
Tabel II.3	Jenis Angkutan Sungai Tradisional dan Modern	53
Tabel II.4	Sintesis Teori Pergerakan Angkutan Sungai	56
Tabel III.1	Wilayah Administratif Kota Banjarmasin	59
Tabel III.2	Kepadatan Penduduk Kota Banjarmasin Tahun 2006	60
Tabel III.3	Distribusi PDRB Kota Banjarmasin Tahun 2004-2006	61
Tabel III.4	Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar Tahun 2004-2006	67
Tabel III.5	Profil Kelurahan Wilayah Studi Tahun 2006	73
Tabel IV.1	Penggunaan Lahan Kota Banjarmasin Tahun 1996-2006	76
Tabel IV.2	Persentase Laju Pertumbuhan Penduduk Kota Banjarmasin Tahun 1996-2006	82
Tabel IV.3	Kepadatan dan Laju Pertumbuhan Penduduk Wilayah Studi Tahun 2003-2006	84
Tabel IV.4	Panjang dan Kondisi Jalan Wilayah Studi	90
Tabel IV.5	Karakteristik Umur	91
Tabel IV.6	Karakteristik Jenis Kelamin	92
Tabel IV.7	Karakteristik Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 5 Tahun	93
Tabel IV.8	Karakteristik Tingkat Pendidikan	94
Tabel IV.9	Karakteristik Jenis Pekerjaan	94
Tabel IV.10	Karakteristik Tingkat Pendapatan	96
Tabel IV.11	Karakteristik Status Penduduk	96
Tabel IV.12	Karakteristik Asal Domisili Pendetang	98
Tabel IV.13	Karakteristik Lamanya Tinggal Pendetang	99
Tabel IV.14	Karakteristik Kepemilikan Kendaraan	99
Tabel IV.15	Karakteristik Jenis Kendaraan yang Dimiliki	100
Tabel IV.16	Ringkasan Karakteristik Pelaku Perjalanan	102
Tabel IV.17	Maksud Perjalanan	103
Tabel IV.18	Lokasi Tujuan Perjalanan	105
Tabel IV.19	Moda yang Digunakan	109
Tabel IV.20	Waktu Perjalanan	111
Tabel IV.21	Frekuensi Perjalanan	112
Tabel IV.22	Biaya Perjalanan	113
Tabel IV.23	Alasan Penggunaan Moda	114

Tabel IV.24	Ringkasan Karakteristik Pola Pergerakan	115
Tabel IV.25	Pergeseran Penggunaan Moda Berdasarkan Maksud Perjalanan	116
Tabel IV.26	Pergeseran Penggunaan Moda Berdasarkan Lokasi Tujuan Perjalanan	117
Tabel IV.27	Analisis Pergeseran Penggunaan Moda (terhadap Perubahan Lokasi Tujuan)	118
Tabel IV.28	Analisis Pergeseran Penggunaan Moda (terhadap Moda Tetap)	121
Tabel IV.29	Analisis Pergeseran Penggunaan Moda (terhadap Moda Berubah)	125

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Pemanfaatan Angkutan Sungai di Kota Banjarmasin	6
Gambar 1.2	Grafik Panjang Jalan Kota Banjarmasin Tahun 1996-2006...	7
Gambar 1.3	Grafik Jumlah Angkutan Sungai di Kota Banjarmasin Tahun 1996-2006	9
Gambar 1.4	Peta Administrasi Kota Banjarmasin	14
Gambar 1.5	Peta Orientasi Studi	15
Gambar 1.6	Kerangka Pemikiran	17
Gambar 1.7	Kerangka Analisis	27
Gambar 1.8	Posisi Penelitian	32
Gambar 2.1	Sistem Transportasi Makro	37
Gambar 2.2	Hirarki Proses Keputusan Pemilihan Moda	49
Gambar 3.1	Foto Satelit Kota Banjarmasin	58
Gambar 3.2	Permukiman Tepi Sungai	64
Gambar 3.3	Jalan dan Jembatan di Kota Banjarmasin	65
Gambar 3.4	Kondisi Jalan Kota	66
Gambar 3.5	Kondisi Sungai Martapura	69
Gambar 3.6	Beberapa Jenis Angkutan Sungai di Kota Banjarmasin	70
Gambar 3.7	Kondisi Umum Wilayah Studi	74
Gambar 4.1	Peta Perkembangan Lahan Terbangun Kota Banjarmasin Tahun 1994-2006	78
Gambar 4.2	Peta Penggunaan Lahan Kota Banjarmasin Tahun 1994	79
Gambar 4.3	Peta Penggunaan Lahan Kota Banjarmasin Tahun 2000	80
Gambar 4.4	Peta Penggunaan Lahan Kota Banjarmasin Tahun 2006	81
Gambar 4.5	Grafik Kepadatan Penduduk Kota Banjarmasin Tahun 1996-2006	83
Gambar 4.6	Grafik Perkembangan Panjang dan Kondisi Jalan Kota Tahun 1996-2006	85
Gambar 4.7	Peta Perkembangan Jaringan Jalan Kota Banjarmasin Tahun 1994.....	87
Gambar 4.8	Peta Perkembangan Jaringan Jalan Kota Banjarmasin Tahun 2000	88
Gambar 4.9	Peta Perkembangan Jaringan Jalan Kota Banjarmasin Tahun 2006	89
Gambar 4.10	Peta Analisis Lokasi Tujuan Perjalanan (Dulu)	106
Gambar 4.11	Peta Analisis Lokasi Tujuan Perjalanan (Sekarang)	107
Gambar 4.12	Kondisi Umum Lokasi Tujuan Perjalanan	110
Gambar 4.13	Peta Analisis Pergeseran Penggunaan Moda (terhadap Perubahan Lokasi Tujuan)	120
Gambar 4.14	Peta Analisis Pergeseran Penggunaan Moda (terhadap Moda Tetap)	124
Gambar 4.15	Peta Analisis Pergeseran Penggunaan Moda (terhadap Moda Berubah)	133

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Kuesioner Penelitian	140
Lampiran 2	Rekapitulasi Data Kuesioner	143
Lampiran 3	Persentase Pergeseran Penggunaan Moda Berdasarkan Maksud Perjalanan	151
Lampiran 4	Persentase Pergeseran Penggunaan Moda Berdasarkan Lokasi Tujuan Perjalanan	152
Lampiran 5	Tabulasi Silang Penggunaan Moda Berdasarkan Lokasi Tujuan Perjalanan (Dulu)	153
Lampiran 6	Tabulasi Silang Penggunaan Moda Berdasarkan Lokasi Tujuan Perjalanan (Sekarang)	159

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu sektor kegiatan yang sangat penting karena berkaitan dengan kebutuhan setiap orang. Kebutuhan ini misalnya kebutuhan untuk mencapai lokasi kerja, lokasi sekolah, mengunjungi tempat hiburan atau pelayanan, dan bahkan untuk bepergian ke luar kota. Transportasi tidak hanya mengangkut orang, tetapi juga untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain.

Perkembangan transportasi memungkinkan berbagai kegiatan dapat diangkut melalui darat, udara ataupun laut dengan jenis angkut yang beragam. Namun yang perlu diingat, bahwa sebagai fasilitas pendukung kegiatan kehidupan, maka perkembangan transportasi harus diperhitungkan dengan tepat dan secermat mungkin agar dapat mendukung tujuan pembangunan secara umum dari suatu daerah. Pengadaan fasilitas pendukung transportasi yang melebihi tingkat kegiatan hidup tertentu adalah suatu investasi yang merugikan, sebaliknya bila pengadaan transportasi kurang, maka akan berdampak pada tersendatnya kegiatan hidup dan roda perekonomian (Miro, 2005: 2).

Menurut Kodoatie (2005: 261), moda atau jenis transportasi dapat dikelompokkan menurut media atau tempat, dimana pergerakan tersebut dilakukan, yaitu transportasi darat (transportasi jalan, jalan rel, sungai, danau, penyeberangan, pipa, dan kereta gantung), transportasi laut, dan transportasi

udara. Sebagian besar pergerakan biasanya tidak cukup hanya dilayani oleh moda tunggal, tetapi melibatkan dua atau lebih moda.

Pilihan atas moda transportasi oleh suatu wilayah perlu memperhatikan sifat ekoteknologis (*economic technological characteristics*) dari masing-masing moda, kemampuan adaptasinya pada jenis dan ragam, volume lalu lintas barang atau penumpang yang dilayani, serta kondisi alam, karena akan ikut mempengaruhi biaya konstruksi dan biaya operasi dari moda transportasi yang akan dibangun (Nasution, 2004: 44).

Suatu transportasi dikatakan baik, apabila pertama waktu perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan. Kedua, frekuensi pelayanan cukup. Ketiga, aman dan kondisi pelayanan yang nyaman. Untuk mencapai kondisi yang ideal seperti itu sangatlah ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi, yaitu kondisi prasarana serta sistem jaringannya, kondisi sarana, serta yang tidak kalah penting adalah sikap mental pemakai fasilitas transportasi itu sendiri (Sinulingga, 2005: 148).

Permasalahan transportasi tidak terlepas dari struktur kota yang berkembang dengan latar belakang sejarahnya, politik, ekonomi, budaya dan nilai-nilai masyarakat. Menurut Riyanto (2006), permasalahan transportasi yang sering dihadapi antara lain adanya kesenjangan *supply* dan *demand* transportasi, kesenjangan suplai secara geografis, peningkatan permintaan yang tidak diimbangi dengan kemampuan untuk memenuhi kebutuhan, kehilangan waktu, biaya transportasi yang mahal, meningkatnya kecelakaan dan dampak lingkungan

(kebisingan, pencemaran, kelangkaan bahan bakar minyak, dan kelangkaan lahan di daerah perkotaan).

Pemerintah Indonesia lebih terfokus pada kebijakan pengembangan lalu lintas darat (*land transport*). Hal ini dapat dilihat dari berkembangnya sarana dan prasarana lalu lintas darat berupa jalan tol, jalan negara-provinsi, jalan kabupaten dan jembatan. Demikian juga dilihat dari jumlah kendaraan darat yang meningkat tajam yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas tidak dapat dihindari. Namun sementara itu, transportasi sungai terbengkalai (Maryono, 2005: 133). Bahkan dari kajian yang dilakukan oleh Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada, menunjukkan bahwa di Indonesia khususnya luar Pulau Jawa sedang terjadi tren yang mencengangkan pada transportasi sungai, yaitu mulai ditinggalkannya transportasi sungai dan beralih ke transportasi darat (Maryono dan Parikesit, 2003).

Indonesia dengan 17.504 pulau (tahun 2006), baik pulau besar maupun kecil, peranan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) tentu sangatlah penting. ASDP diperlukan untuk menjangkau daerah terpencil dimana prasarana jalan raya belum tersedia atau berkembang dengan baik. Di samping itu, angkutan sungai danau juga dapat dimanfaatkan untuk mengangkut kebutuhan bahan pokok dan barang dalam jumlah yang relatif besar seperti hasil hutan. Pulau Kalimantan, Sumatera dan Irian adalah beberapa daerah yang sangat merasakan peranan angkutan sungai danau ini.

Dua provinsi yang kaya akan sungai-sungai, yaitu Kalimantan Tengah dan Kalimantan Selatan, disana telah pula dibangun kanal-kanal yang biasa

disebut anjir, menghubungkan sungai satu dengan sungai lainnya. Dengan adanya anjir tersebut maka jaringan transportasi sungai dapat lebih lancar, karena perahu yang akan ke sungai lain tidak perlu melewati muara (Chandrawidjaja, 1998: 12). Pembangunan kanal ini selain untuk kepentingan transportasi juga untuk kepentingan irigasi pertanian.

Kota Banjarmasin merupakan Ibukota Provinsi Kalimantan Selatan yang dikenal dengan sebutan “Kota Seribu Sungai” karena memiliki banyak sungai dan kanal yang mengalir dan membelah kota di berbagai bagian. Sungai besar yang melintas di tengah kota adalah Sungai Martapura yang bermuara di Sungai Barito, sedangkan sungai-sungai lain yang berukuran lebih kecil umumnya bermuara di Sungai Barito dan Sungai Martapura. Pengelompokan sungai-sungai yang ada di Kota Banjarmasin berdasarkan karakteristik dan ukurannya dapat dilihat pada Tabel I.1.

Sungai memiliki kontribusi yang khas terhadap sejarah budaya Banjar. Bagi masyarakat Banjar, sungai di masa lalu sangat fungsional, yaitu:

- Sebagai sumber air minum, tempat mandi dan mencuci pakaian
- Sebagai prasarana transportasi air yang sangat diandalkan, seperti untuk kegiatan berdagang (mulai dari sandang, pangan sampai papan), untuk mencari ikan di sungai sebagai mata pencaharian, untuk pergi ke kantor, ke sekolah, ke pasar, rekreasi, bersilaturahmi ke tempat keluarga dan aktivitas lainnya, seperti terlihat pada Gambar 1.1.

Lalu lintas di sungai-sungai pada masa lalu masih ramai karena hampir seluruh wilayah di Kota Banjarmasin dapat dicapai melalui transportasi air,

TABEL I.1
KLASIFIKASI SUNGAI-SUNGAI DI KOTA BANJARMASIN

No.	Nama Sungai	Lebar (m)
Sungai Besar		> 500 m
1.	Sungai Barito	± 1200
2.	Sungai Martapura	± 600
Sungai Sedang		25 - 500 m
1.	Sungai Anjir Mulawarman	± 27
2.	Sungai Kuin	± 40
3.	Sungai Pangeran	± 26
4.	Sungai Andai	± 32
5.	Sungai Pelambuan	± 35
6.	Sungai Alalak	± 60
7.	Sungai Miai	± 28
Sungai Kecil		2 - 25 m
1.	Sungai Teluk Dalam	± 15
2.	Sungai Tatas	± 10
3.	Sungai Telawang	± 6,2
4.	Sungai Duyung	± 20
5.	Sungai Antasan	± 12
6.	Sungai Kuripan	± 10
7.	Sungai Baru	± 8
8.	Sungai Pacinan	± 8
9.	Sungai Veteran	± 15
10.	Sungai Banyuur SP	± 15
11.	Sungai Pekapuran	± 16
12.	Sungai Belitung	± 14
13.	Sungai Skip Lama	± 2,5
14.	Sungai Bilu	± 12
15.	Sungai Saka Permai	± 12
16.	Sungai Pemurus	± 17
17.	Sungai Kidaung	± 18
18.	Sungai Jarak	± 12
19.	Sungai Awang	± 16
20.	Sungai Jingah	± 14
21.	Sungai Surgi Mufti	± 6
22.	Sungai Gardu	± 9
23.	Sungai Lulut	± 13
24.	SungaiTatah Belayung	± 18
25.	Sungai Kelayan	± 16
26.	Sungai Bagau	± 20
27.	Sungai Basirih	± 23
28.	Sungai Simpang Jelai	± 17
29.	Sungai Baguntan	± 15

Sumber : Studi Drainase Kota Banjarmasin dalam RTRW, 2006

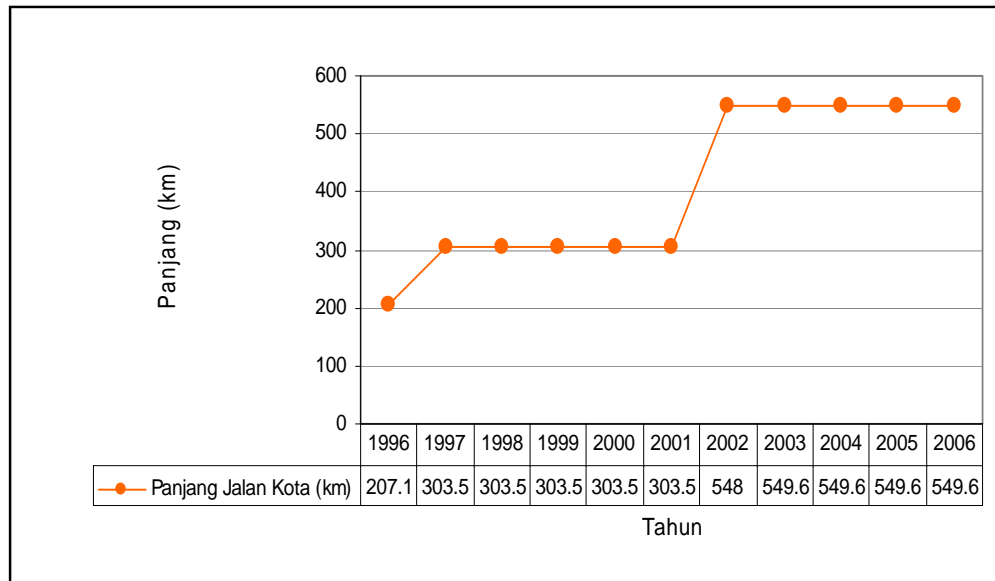


Sumber: Observasi Lapangan, 2007

GAMBAR 1.1
PEMANFAATAN ANGKUTAN SUNGAI
DI KOTA BANJARMASIN

sedangkan jalan darat masih belum banyak tersedia. Dari tulisan Subiyakto (2004) menyebutkan, sampai dengan tahun 1970-an pemandangan aktivitas sehari-hari masyarakat Kota Banjarmasin masih tergantung pada transportasi air. Namun ketika pembangunan infrastruktur berupa jalan darat mulai dibangun, indikasi akan tersainginya sungai beserta transportasi airnya mulai terlihat.

Seiring dengan pembangunan dan perkembangan kota, perkembangan jaringan jalan Kota Banjarmasin dalam 10 tahun terakhir (tahun 1997 hingga 2006) menunjukkan peningkatan. Data dari BPS Kota Banjarmasin menunjukkan pada tahun 1997 hingga tahun 2001 panjang jalan yang ada sebesar 303,53 km, kemudian pada tahun 2002 meningkat menjadi 547,984 km, pada tahun 2003 hingga 2006 panjang jalan kota meningkat menjadi 549,584 km. Lebih jelasnya perkembangan jalan Kota Banjarmasin dapat dilihat pada Gambar 1.2.



Sumber: BPS Kota Banjarmasin, 2007 (Diolah kembali)

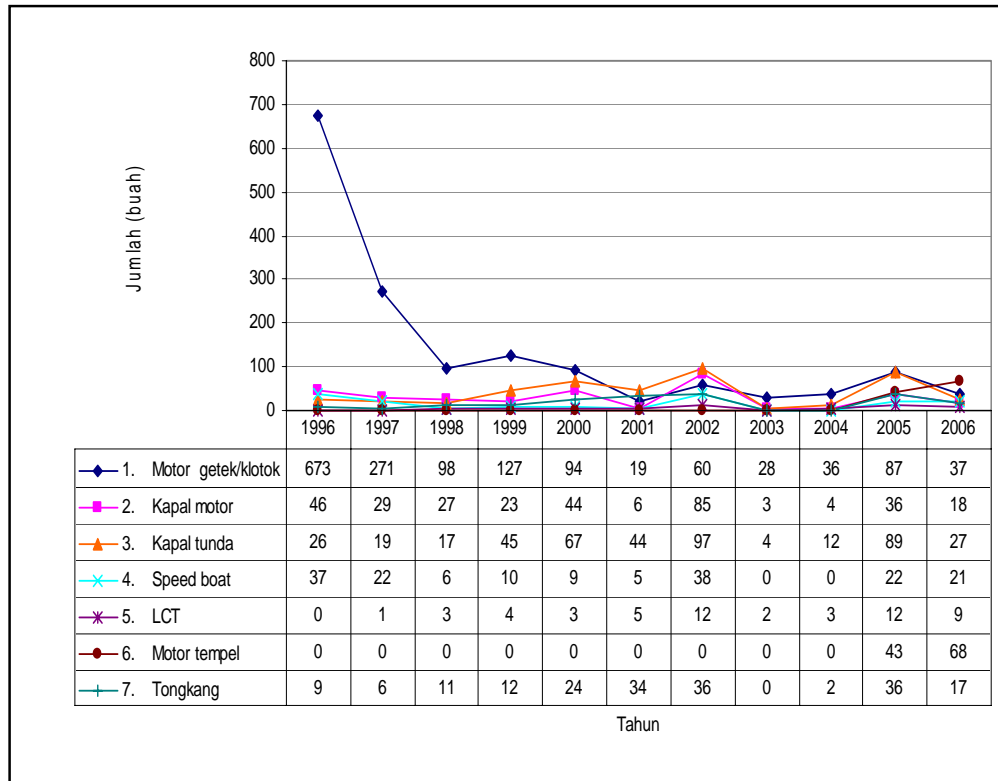
GAMBAR 1.2
GRAFIK PANJANG JALAN KOTA BANJARMASIN
TAHUN 1996-2006

Sekarang ini, kondisi lalu lintas sungai sudah jauh berbeda. Para pedagang sayur-mayur dan buah-buahan yang menggunakan "jukung" (perahu kecil) yang dulunya hilir-mudik melintasi sungai di tepi-tepi jalan untuk menjajakan dagangannya, sudah jarang terlihat. Para pedagang tersebut hanya bisa menggunakan jukung di tempat-tempat terbatas karena banyak sungai yang dulunya pernah menjadi "jalan bebas hambatan" kini tidak bisa dilewati lagi karena terjadi pendangkalan akibat pembuangan limbah, baik dari limbah industri maupun rumah tangga. Di samping itu, di bantaran sungai banyak didirikan bangunan, diuruk hingga menyempit dan bahkan membuat sungai menjadi mati. Kondisi ini bahkan diperparah dengan pembuatan jembatan rendah yang melintang sungai, sehingga akses lalu lintas sungai pun menjadi terhambat.

Kebiasaan masyarakat yang memanfaatkan angkutan sungai dengan tujuan pergi ke tempat kerja atau ke sekolah, sekarang ini hampir punah termakan era modernisasi. Angkutan sungai menjadi tidak penting dan bahkan sudah dilupakan, kecuali oleh sebagian kecil masyarakat. Banyak yang termakan teknologi baru kendaraan bermotor dan merasa bangga bila berada di dalamnya.

Indikator terjadinya penurunan aktivitas angkutan sungai dapat dilihat dengan adanya data dari BPS Kota Banjarmasin yang menyebutkan bahwa dalam 10 tahun terakhir (tahun 1997 hingga 2006) jumlah angkutan sungai mengalami penurunan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 1.3. Dari grafik tersebut terlihat bahwa jumlah angkutan sungai mengalami penurunan, kecuali pada jenis angkutan sungai motor tempel. Motor getek/klotok sangat terlihat jelas dalam 10 tahun terakhir mengalami penurunan, yaitu pada tahun 1997 berjumlah 271 buah kemudian pada tahun-tahun berikutnya mengalami naik-turun hingga pada tahun 2006 hanya ada 37 buah. Hal ini juga terjadi pada jenis kapal motor, kapal tunda dan *speed boat*.

Terjadi perubahan budaya dalam kehidupan masyarakat Banjar dari budaya sungai (*river culture*) menjadi lebih condong ke daratan yang arahnya menghilangkan keberadaan sungai. Transportasi sungai mulai ditinggalkan dan cenderung beralih ke transportasi darat. Perkembangan jalan-jalan darat yang tidak terintegrasi secara mutualisme dengan transportasi sungai menyebabkan transportasi sungai ini kalah bersaing. Sangatlah disayangkan, sungai-sungai yang sebenarnya aset daerah dan potensial untuk meningkatkan pariwisata di Kota Banjarmasin telah terabaikan.



Sumber: BPS Kota Banjarmasin, 2007 (Diolah kembali)

GAMBAR 1.3
GRAFIK JUMLAH ANGKUTAN SUNGAI
DI KOTA BANJARMASIN TAHUN 1996-2006

Padahal bila dimanfaatkan secara optimal, aktivitas tradisional sungai yang berdampingan dengan kesibukan lalu lintas darat yang modern dapat menjadi pemandangan indah dan unik yang tidak semua kota dapat memilikinya. Di samping itu pula, sebagai sarana transportasi, sungai dapat dijadikan alternatif untuk mengatasi kemacetan lalu lintas jalan raya akibat perkembangan kota. Dari kondisi di atas, maka diperlukan suatu penelitian untuk mengungkap kecenderungan terjadinya pergeseran pergerakan angkutan sungai, sehingga dapat memberikan arahan untuk peningkatan aktivitas angkutan sungai secara optimal.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, bahwa sungai merupakan bagian dari kehidupan masyarakat di Kota Banjarmasin, namun saat ini pemanfaatan sungai sebagai prasarana transportasi air terlihat mengalami penurunan. Aktivitas masyarakat di Kota Banjarmasin cenderung beralih menggunakan transportasi darat. Selain itu pula, kurangnya perhatian dan peran serta baik oleh pemerintah, swasta maupun masyarakat di bidang angkutan sungai mengakibatkan angkutan sungai kalah bersaing dengan angkutan darat.

Beberapa permasalahan yang menjadi bahasan dalam penelitian ini ialah:

1. Perubahan guna lahan diperlukan untuk mengetahui aktivitas apa saja yang menjadi penyebab bangkitan perjalanan dari wilayah studi. Tata guna lahan merupakan salah satu penentu utama terjadinya pergerakan dan aktivitas yang menentukan fasilitas transportasi apa saja (seperti jalan, moda, dan sebagainya) yang akan dibutuhkan untuk melakukan pergerakan. Ketika fasilitas sudah tersedia dengan sendirinya tingkat aksesibilitas akan meningkat. Oleh karena itu, perlu untuk diketahui bagaimanakah perubahan guna lahan, pertumbuhan penduduk dan perkembangan jaringan jalan di Kota Banjarmasin.
2. Suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan suatu kegiatan di lokasi yang dituju. Setiap pelaku perjalanan memiliki ciri dan karakteristik yang berbeda-beda tergantung tujuan dilakukannya perjalanan tersebut. Oleh karena itu, dalam penelitian ini perlu untuk diketahui bagaimanakah karakteristik pelaku perjalanan dan pola pergerakan penggunaan moda.

3. Perkembangan kota dilihat dari adanya perubahan guna lahan, perkembangan jaringan jalan, serta karakteristik pergerakan menyebabkan terjadinya perubahan pergerakan penggunaan moda. Oleh sebab itu, perlu untuk diketahui bagaimanakah pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin.

Dari beberapa permasalahan di atas maka didapat satu inti masalah yang disusun dalam satu bentuk pertanyaan (*research question*), yaitu: **Bagaimanakah pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin?**

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui bagaimana pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin.

1.3.2 Sasaran

Adapun sasaran yang ingin dicapai dengan dilakukannya studi ini adalah:

1. Mengidentifikasi perubahan guna lahan, pertumbuhan penduduk dan perkembangan jaringan jalan di Kota Banjarmasin.
2. Mengidentifikasi karakteristik pelaku perjalanan dan pola pergerakan penggunaan moda angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin

3. Menganalisis pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

1.4.1 Ruang Lingkup Materi

Adapun lingkup materi dari penelitian ini adalah:

1. Perubahan guna lahan, yaitu kondisi eksisting penggunaan lahan dan perubahan guna lahan yang terjadi dalam 10 tahun terakhir dengan melihat juga pertumbuhan penduduk serta perkembangan jaringan jalan, yaitu perkembangan panjang jalan kota yang terjadi dalam 10 tahun terakhir.
2. Pergerakan pengguna moda angkutan sungai yang meliputi karakteristik pelaku perjalanan dan pola pergerakannya, yaitu maksud perjalanan (untuk bekerja, sekolah/kuliah, belanja, rekreasi, dan lainnya), lokasi tujuan perjalanan, waktu perjalanan, frekuensi perjalanan dan biaya perjalanan.
3. Pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin, yaitu melihat pergeseran dan kecenderungan kenaikan atau penurunan penggunaan moda angkutan sungai.

1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Mengingat keterbatasan waktu dalam penelitian, maka batasan wilayah studi yang dipakai dalam penelitian ini adalah Sungai Martapura yang melintas di sepanjang Kelurahan Banua Anyar (Kecamatan Banjarmasin Timur), Kelurahan

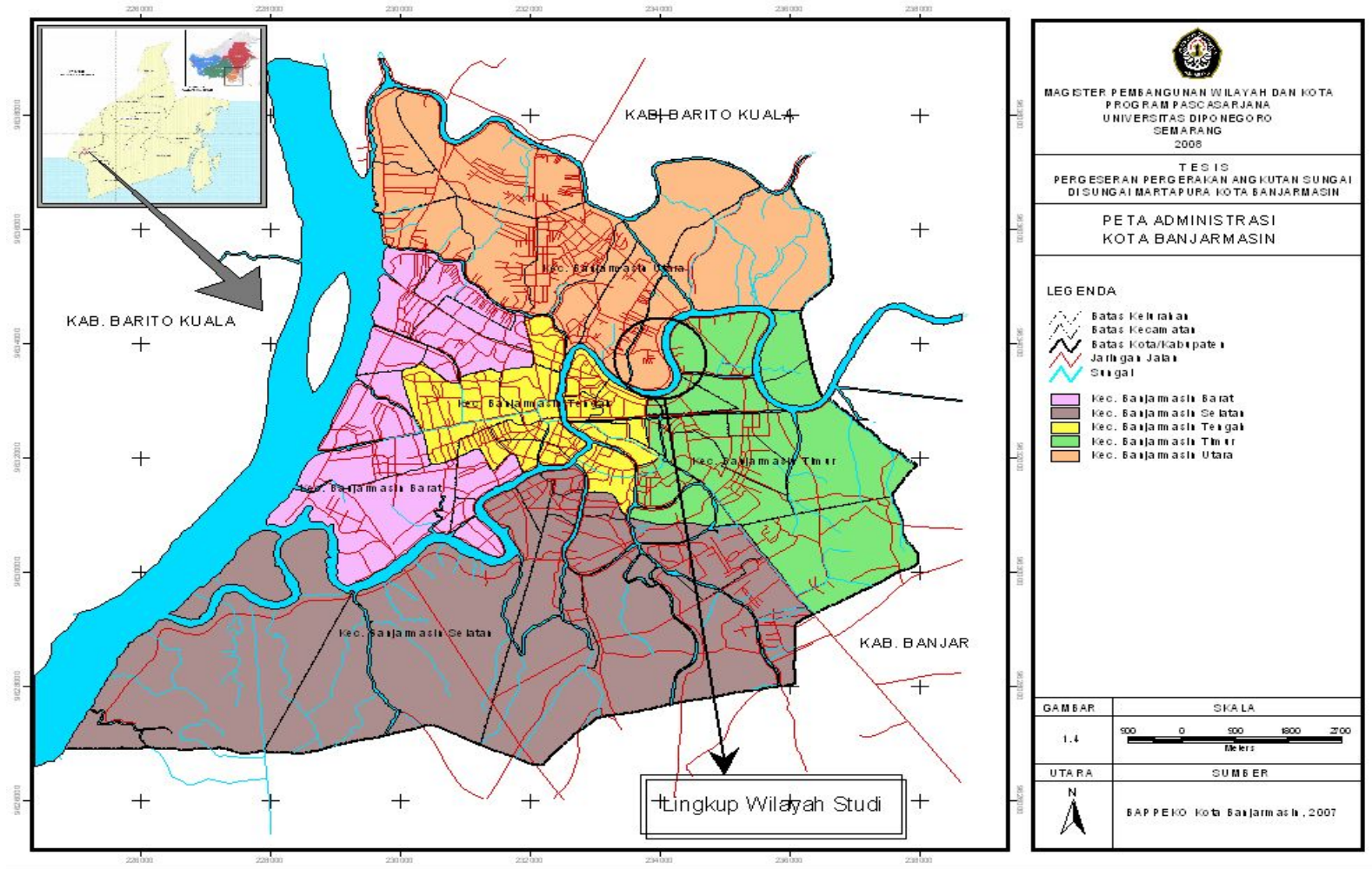
Sungai Bilu (Kecamatan Banjarmasin Timur) dan Kelurahan Sungai Jingah (Kecamatan Banjarmasin Utara). Bagian utara dibatasi oleh jembatan Banua Anyar dan bagian selatan dibatasi oleh batas administrasi Kelurahan Sungai Bilu serta dengan lebar 500 meter dari sisi kanan dan kiri sungai.

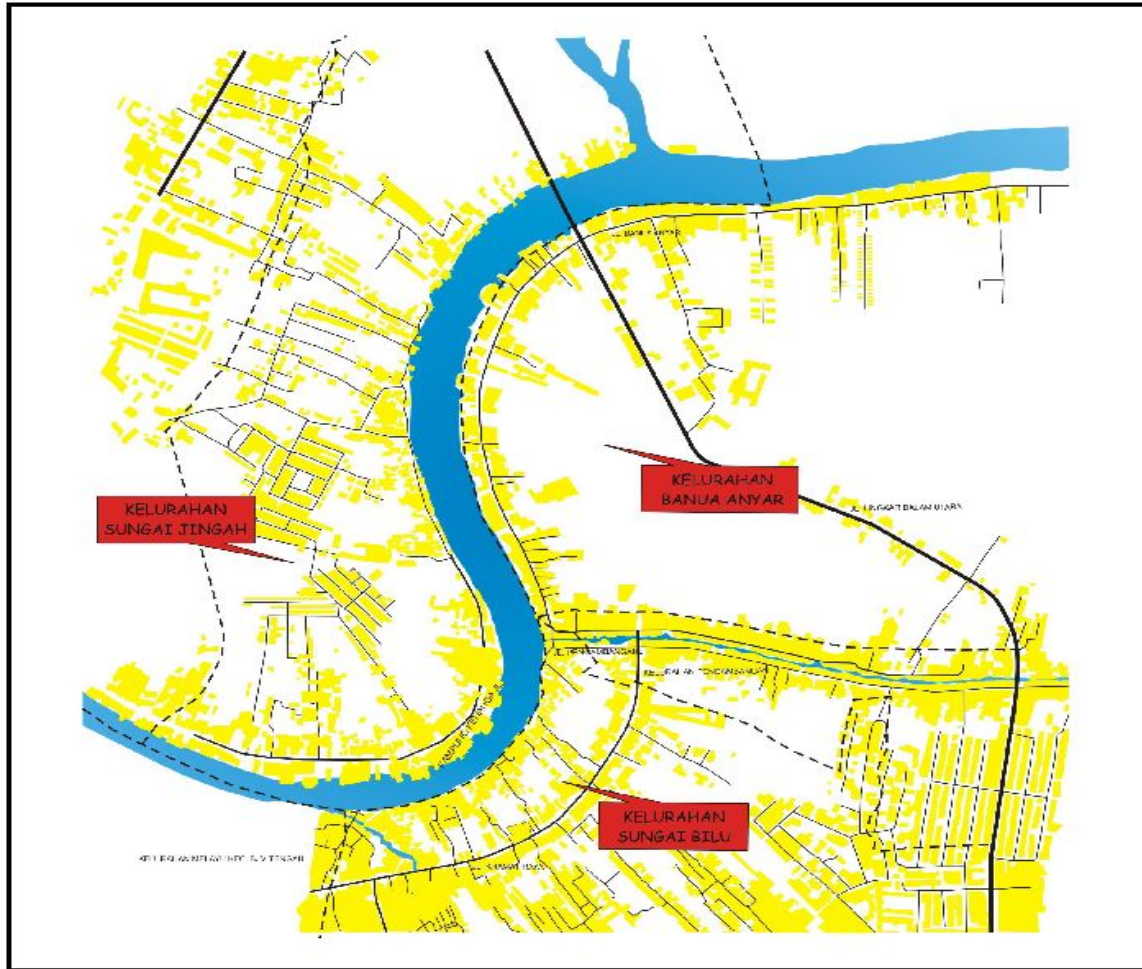
Batasan wilayah studi tersebut dipilih karena secara fisik merupakan bagian dari aliran Sungai Martapura yang membelah Kota Banjarmasin dari hulu hingga ke hilir. Kelurahan-kelurahan dalam wilayah studi ini tumbuh dan berkembang karena daya tarik sungai sebagai transportasi air, sehingga di sepanjang tepian sungai dipenuhi oleh permukiman penduduk. Lebih jelasnya, peta administrasi Kota Banjarmasin dapat dilihat pada Gambar 1.4 dan peta orientasi studi pada Gambar 1.5.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian tentang pergeseran aktivitas angkutan sungai di Kota Banjarmasin ini diharapkan dapat memberikan manfaat, antara lain:

1. Sebagai informasi dan ilmu pengetahuan dalam bidang transportasi, khususnya angkutan sungai.
2. Memberikan rekomendasi kepada pemerintah kota dalam upaya meningkatkan aktivitas angkutan sungai di Kota Banjarmasin secara optimal sebagai salah satu alternatif sarana transportasi.






MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2008

TESIS
PERGESERAN PERGERAKAN ANGKUTAN SUNGAI
DI SUNGAI MARTAPURA KOTA BANJARMASIN

PETA ORIENTASI STUDI

LEGENDA

-  Batas Kelurahan
-  Batas Kecamatan
-  Jaringan Jalan
-  Sungai

GAMBAR	SKALA
1:5	 0 500 1000 1500 2000 Meters
UTARA	SUMBER
	BAPPEKO Kota Banjarmasin, 2007

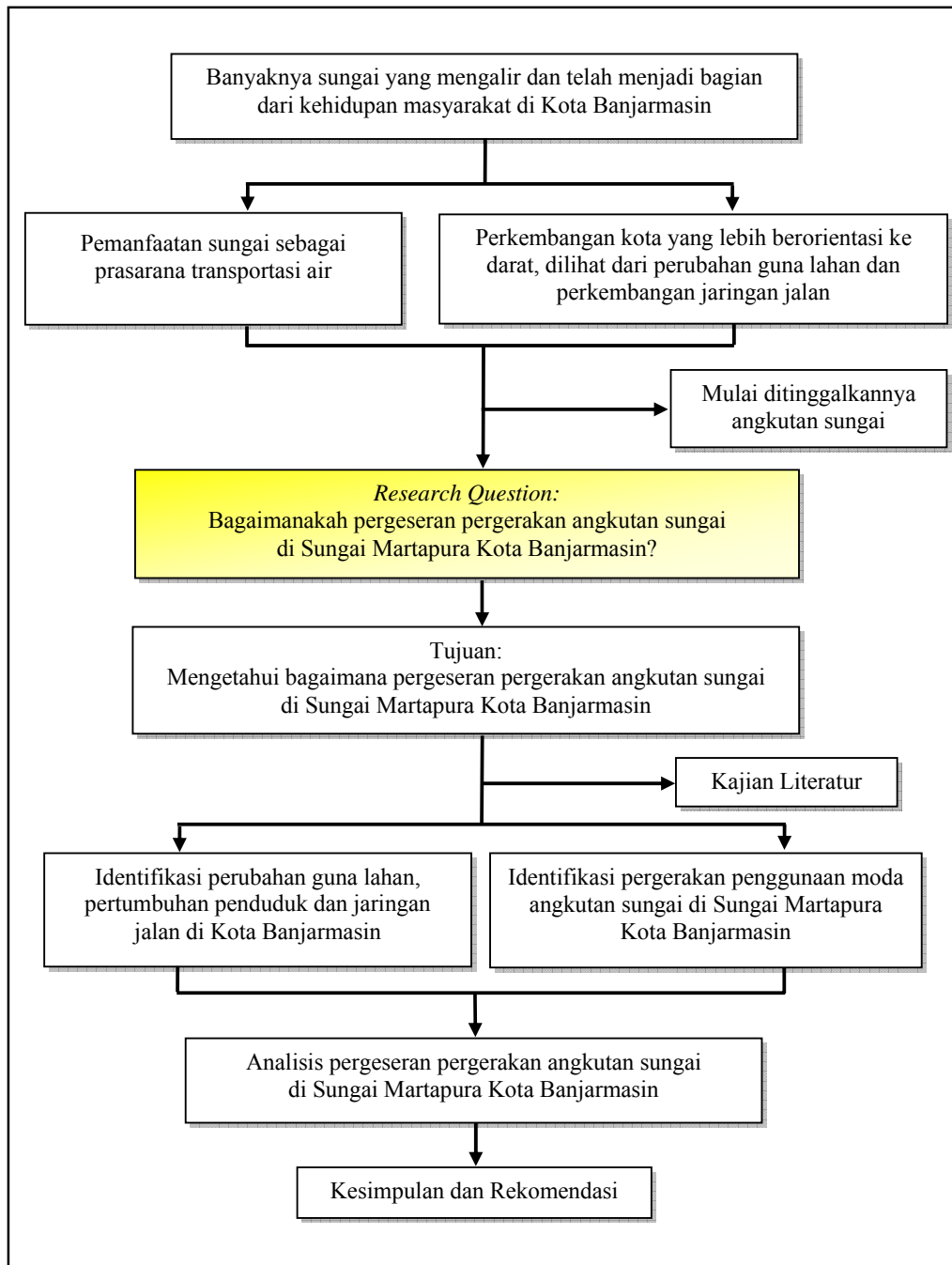
1.6 Kerangka Pemikiran

Banyaknya sungai yang mengalir di Kota Banjarmasin dan pemanfaatan sungai sebagai prasarana transportasi air yang saat ini mulai ditinggalkan, menyebabkan perlunya dilakukan suatu penelitian untuk mengetahui bagaimanakah pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin. Lebih jelasnya, kerangka pemikiran penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.6.

1.7 Metode Penelitian

Suatu penelitian membutuhkan metodologi, karena metodologi merupakan kerangka pendekatan dengan pola pemikiran ilmiah. Ini berarti penelitian mempunyai ciri keilmuan yang rasional (dilakukan dengan cara-cara yang masuk akal, sehingga terjangkau oleh penalaran manusia), empiris (cara-cara yang digunakan dalam penelitian teramati oleh indera manusia), serta sistematis (proses yang digunakan menggunakan langkah yang bersifat masuk akal (Sugiyono, 2006: 1). Nazir (2003: 44) mengemukakan bahwa metode penelitian merupakan suatu kesatuan sistem yang terdiri dari prosedur dan teknik yang perlu dilakukan dalam suatu penelitian. Prosedur memberikan kepada peneliti urutan-urutan pekerjaan yang harus dilakukan dalam suatu penelitian, sedangkan teknik penelitian memberikan alat-alat ukur apa yang diperlukan.

Metode penelitian untuk menganalisis pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura diawali dengan menentukan metode pendekatan studi, kemudian metode pengumpulan data dan metode analisis.



Sumber: Hasil Olahan, 2008

GAMBAR 1.6
KERANGKA PEMIKIRAN

1.7.1 Pendekatan Studi

Pada dasarnya terdapat dua pendekatan dalam penelitian, yaitu penelitian kuantitatif dan kualitatif. Kedua penelitian tersebut dapat saling dikombinasikan untuk memperkuat hasil penelitian. Dalam penelitian ini metode yang digunakan penulis adalah pendekatan deskriptif, yaitu data yang diperoleh hasilnya akan dianalisis dan dipaparkan secara deskriptif.

Nazir (2003: 54) menyatakan bahwa metode deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu obyek, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu peristiwa atau kondisi sekarang dengan tujuan membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat dan hubungan antara fenomena yang diselidiki. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa penelitian ini berusaha untuk menggambarkan dan mengembangkan fakta-fakta yang ada di lapangan dengan interpretasi yang tepat (mendalam) dengan menggunakan teori-teori yang berkaitan dengan penelitian, yaitu pergerakan angkutan sungai.

Berdasarkan sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian mengenai pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin, maka digunakan metode survei. Metode penelitian survei menurut Singarimbun dan Effendi (1989: 3) adalah penelitian yang mengambil sampel dari satu populasi dan menggunakan kuesioner sebagai alat pengumpul data. Keuntungan penggunaan metode ini memungkinkan pengkondisian secara generalisasi untuk populasi yang besar.

1.7.2 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan tahapan yang dilakukan untuk mempermudah pelaksanaan analisis. Dalam studi ini, teknik pengumpulan data terdiri atas dua cara, yaitu:

1. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer merupakan pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti secara langsung kepada obyek penelitian. Pengumpulan data primer yang dilakukan ada tiga cara, yaitu observasi, wawancara dan kuesioner.

- a. Observasi. Observasi adalah teknik pengumpulan data dengan pengamatan di lapangan dan dokumentasi, sehingga diketahui kondisi sebenarnya yang tidak mungkin diperoleh dari data sekunder. Dalam penelitian ini observasi untuk mengamati pergerakan angkutan sungai.
- b. Wawancara. Wawancara adalah cara untuk mendapatkan informasi dengan bertanya langsung kepada responden. Wawancara ditujukan pada masyarakat yang bermukim di tepi sungai yang berada di Kelurahan Sungai Bilu, Kelurahan Banua Anyar dan Kelurahan Sungai Jingah.
- c. Kuesioner. Kuesioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden. Kuesioner disebarakan kepada masyarakat yang bermukim di tepi sungai yang berada di Kelurahan Sungai Bilu, Kelurahan Banua Anyar dan Kelurahan Sungai Jingah.

2. Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder merupakan pengumpulan data secara tidak langsung dari sumber/obyek. Data-data diperoleh dari tulisan seperti buku-

buku teori, buku laporan, peraturan-peraturan, dan dokumen baik yang berasal dari instansi terkait maupun hasil kajian literatur.

Data-data yang dibutuhkan dalam penelitian dan sumber serta bentuk penyajian data dapat dilihat pada Tabel I.2.

TABEL I.2
KEBUTUHAN DATA PENELITIAN

No	Sasaran Penelitian	Variabel	Data	Jenis Data				Sumber Data	Bentuk Penyajian
				O	W	K	L		
1.	Mengidentifikasi perubahan guna lahan, pertumbuhan penduduk dan perkembangan jaringan jalan di Kota Banjarmasin	Guna lahan	- Luas wilayah - Jenis dan luasan penggunaan lahan - Perubahan guna lahan dalam 10 tahun terakhir.	✓				- BPS - BAPPEKO - KIMPRAS-KO - Kecamatan/ Kelurahan	- Tabel - Grafik - Diagram - Peta - Gambar
		Penduduk	- Jumlah penduduk - Kepadatan penduduk - Pertumbuhan penduduk dalam 10 tahun terakhir.		✓				
		Jaringan jalan	- Panjang jalan - Perkembangan jaringan jalan dalam 10 tahun terakhir.			✓			
2.	Mengidentifikasi Pergerakan pengguna moda angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin	Karakteristik pelaku perjalanan	Karakteristik umum responden	✓	✓	✓			
		Pola pergerakan	- Maksud perjalanan - Lokasi tujuan perjalanan - Moda yang digunakan - Waktu perjalanan - Frekuensi perjalanan - Biaya perjalanan -	✓	✓	✓			
3.	Menganalisis pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin.	- Riwayat penggunaan moda - Karakteristik wilayah - Karakteristik pergerakan		✓	✓	✓	✓		

Sumber: Hasil Olahan, 2008

1.7.3 Populasi Penelitian

Keterangan: O= Observasi, W= Wawancara, K= Kuesioner, L= Literatur.

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari obyek atau subyek yang menjadi kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2006: 57). Menurut Nazir (2003: 3), populasi adalah berkenaan dengan data, bukan orang atau bendanya. Jadi, populasi merupakan obyek atau subyek yang berada pada suatu wilayah dan memenuhi syarat-syarat tertentu yang mempunyai kaitan dengan masalah yang diteliti.

Sesuai dengan batasan wilayah penelitian, yaitu 500 meter dari sisi kiri dan kanan Sungai Martapura, maka yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah berdasarkan jumlah Kepala Keluarga (KK) yang bermukim di 500 meter kiri dan kanan Sungai Martapura pada Kelurahan Sungai Bilu, Kelurahan Banua Anyar dan Kelurahan Sungai Jingah.

1.7.4 Teknik Pengambilan Sampel

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, 2006: 5). Pengambilan sampel adalah pemilihan sejumlah jenis tertentu terhadap seluruh jenis yang ada dengan tujuan mempelajari sebagian item untuk mewakili seluruh item atau populasi. Dengan meneliti sebagian sampel yang mewakili, diharapkan hasil dapat menggambarkan karakteristik seluruh populasi yang ada. Teknik ini digunakan karena mempunyai beberapa keuntungan seperti biaya yang dapat diperkecil, data lebih cepat diperoleh, materi studi dapat diperluas, serta ketepatan studi dapat dipertinggi.

Jenis sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik *random sampling* atau penarikan sampel secara acak, artinya seluruh sampel mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih. Pengambilan sampel dalam populasi ditentukan melalui sampel wilayah (*area sample*) yang dilengkapi dengan *proportional random sampling*. Sampel wilayah adalah teknik sampling yang dilakukan dengan mengambil wakil dari setiap wilayah yang terdapat dalam populasi. Adapun *proportional sampling* atau sampel proporsi atau sampelimbangan dilakukan untuk menyempurnakan penggunaan sampel wilayah. Ada kalanya banyaknya subyek yang terdapat pada setiap wilayah tidak sama. Oleh karena itu, untuk memperoleh sampel yang representatif, ditentukan seimbang atau sebanding dengan banyaknya subyek dalam wilayah masing-masing (Arikunto, 2002: 116).

Populasi dalam penelitian ini adalah berdasarkan jumlah Kepala Keluarga (KK) yang bermukim di 500 meter dari kiri dan kanan Sungai Martapura, sehingga peneliti mengambil sampel dengan cara mengetahui terlebih dahulu banyaknya Rukun Tetangga (RT) yang berada di pinggiran Sungai Martapura di lingkup wilayah studi. Kemudian dari banyaknya RT tersebut dapat diketahui jumlah penduduk dan jumlah KK untuk selanjutnya dilakukan perhitungan jumlah sampel dengan menggunakan rumus yang telah ditetapkan. Banyaknya RT dan jumlah KK yang berada di wilayah studi dapat dilihat pada Tabel I.3. Adapun rumus untuk menentukan jumlah sampel penelitian menurut Bungin (2006: 105) adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{Nd^2 + 1} \quad (1)$$

TABEL I.3
JUMLAH RT DAN KK TEPI SUNGAI DI WILAYAH STUDI

No.	RT	Jumlah KK (jiwa)	Jumlah Penduduk (jiwa)
Kelurahan Sungai Bilu			
1.	1	70	285
2.	2	71	239
3.	3	59	200
4.	4	81	293
5.	5	54	185
6.	6	114	427
7.	7	56	194
8.	8	73	362
	Jumlah	578	2.185
Kelurahan Banua Anyar			
1.	1	115	446
2.	2	95	363
3.	3	82	295
4.	3A	65	248
5.	4	116	452
6.	5	117	426
7.	6	86	340
	Jumlah	676	2.570
Kelurahan Sungai Jingah			
1.	1	34	114
2.	1A	68	219
3.	2	96	324
4.	3	71	276
5.	4	120	448
6.	5	157	523
7.	6	90	313
8.	6A	144	482
9.	7	81	305
10.	7A	70	253
11.	11	97	316
12.	12	92	304
13.	13	89	339
14.	14	81	303
	Jumlah	1.290	4.519

Sumber: Kelurahan Sungai Bilu, Kelurahan Banua Anyar, dan Kelurahan Sungai Jingah, 2006

Keterangan:

n = Jumlah ukuran sampel yang dicari

N = Jumlah populasi

d^2 = Nilai presisi (batas ketelitian) ditentukan sebesar 90% atau $d = 0,1$

Berdasarkan rumus di atas dan sesuai batasan penelitian yang telah disebutkan sebelumnya, maka untuk menentukan ukuran sampel digunakan rumus sebagai berikut.

$$n = \frac{(KKSJ + KKBA + KKS B)}{(KKSJ + KKBA + KKS B)(0,1)^2 + 1} \quad (2)$$

$$n = \frac{(1.290 + 676 + 578)}{(1.290 + 676 + 578)(0,1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{(2.544)}{(2.544)(0,1)^2 + 1}$$

$$n = 96,22 \text{ (dibulatkan menjadi 100)}$$

Keterangan:

n = Jumlah ukuran sampel yang dicari

KKSJ = Jumlah KK Sungai Jingah yang bermukim di 500 m dari tepi sungai

KKBA = Jumlah KK Sungai Jingah yang bermukim di 500 m dari tepi sungai

KKS B = Jumlah KK Sungai Jingah yang bermukim di 500 m dari tepi sungai

Untuk menentukan jumlah sampel secara proporsional, maka besaran jumlah sampel perkelurahan dapat dihitung sebagai berikut.

$$\text{Jumlah sampel per kelurahan} = \frac{\sum \text{KK tepi sungai per kelurahan}}{\sum ((\text{KKSJ} + \text{KKBA} + \text{KKSJ}))} \times n \quad (3)$$

$$\text{KKSJ} = 1.290/2.544 \times 100 = 50,70 \text{ dibulatkan } 50$$

$$\text{KKBA} = 676/2.544 \times 100 = 26,57 \text{ dibulatkan } 27$$

$$\text{KKSJ} = 578/2.544 \times 100 = 22,72 \text{ dibulatkan } 23$$

Dari rumus di atas, didapat jumlah sampel secara proporsional di masing-masing kelurahan, yaitu Kelurahan Sungai Jingah sebanyak 50 orang, Banua Anyar 27 orang dan Sungai Bilu 23 orang. Lebih jelasnya jumlah sampel dapat dilihat pada Tabel I.4 berikut.

TABEL I.4
JUMLAH SAMPEL

No.	Kelurahan	Jumlah KK (jiwa)	Jumlah Sampel (jiwa)
1.	Sungai Jingah	1.290	50
2.	Banua Anyar	676	27
3.	Sungai Bilu	578	23
Jumlah			100

Sumber: Hasil Olahan, 2008

1.7.5 Tahapan Analisis Data

Dalam melakukan analisis, guna memperkaya data dan lebih memahami fenomena yang diteliti, dapat dilakukan dengan mengkombinasikan pendekatan kualitatif dan kuantitatif (Singarimbun, 1989: 9). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kuantitatif dan kualitatif, yaitu

memberikan interpretasi terhadap data-data yang diperoleh, baik dari data primer maupun data sekunder. Teknik kuantitatif digunakan untuk mengukur data berupa angka atau numerik, sedangkan teknik kualitatif digunakan untuk mengetahui hal-hal yang tidak bisa dijelaskan secara kuantitatif.

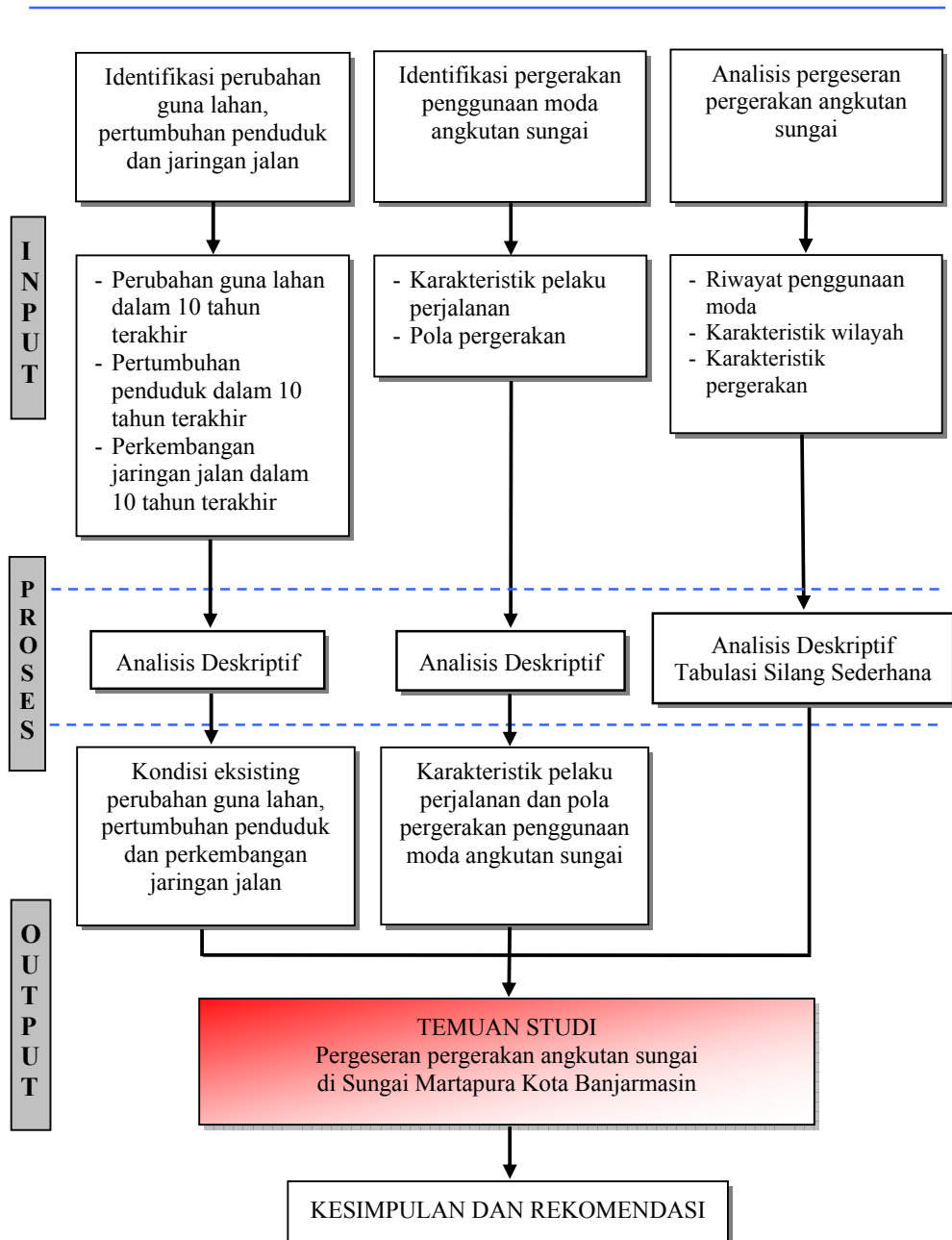
Kerangka analisis data merupakan proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang mudah dibaca dan diinterpretasikan (Singarimbun dan Effendi, 1989: 155). Secara diagramatis kerangka analisis dalam penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1.7.

Tahapan analisis merupakan kegiatan yang ditujukan untuk menganalisis permasalahan yang terdapat dalam penelitian. Tahapan analisis yang akan dilakukan dalam mencapai tujuan penelitian jelasnya dapat dilihat di Tabel I.5.

TABEL I.5
TAHAPAN ANALISIS

No.	Sasaran Penelitian	Hasil yang Diharapkan	Cara/Proses	Metode
1.	Mengidentifikasi perubahan lahan, pertumbuhan penduduk dan jaringan jalan	Kondisi eksisting perubahan guna lahan, pertumbuhan penduduk dan perkembangan jaringan jalan kota.	Studi data sekunder dan pengamatan langsung di lapangan	Analisis deskriptif
2.	Mengidentifikasi pergerakan penggunaan moda angkutan sungai	Mengetahui karakteristik penduduk tepi sungai sebagai pelaku perjalanan dan pola pergerakannya	Melakukan survei lapangan dan penyebaran kuesioner untuk memperoleh data primer.	Analisis deskriptif
3.	Menganalisis pergeseran pergerakan angkutan sungai	Mengetahui pergeseran pergerakan penggunaan moda angkutan sungai	Studi data primer dan sekunder yang telah diperoleh sebelumnya, serta melakukan tabulasi silang mengenai riwayat penggunaan moda.	Analisis deskriptif

Sumber: Hasil Olahan, 2008



Sumber: Hasil Olahan, 2008

GAMBAR 1.7
KERANGKA ANALISIS

1. Identifikasi perubahan guna lahan, pertumbuhan penduduk dan jaringan jalan.

1) Analisis perubahan guna lahan

- Mendeskripsikan data sekunder yang berupa luas wilayah, jenis dan luasan penggunaan lahan, serta perkembangannya dalam 10 tahun terakhir.
- Dari identifikasi penggunaan lahan maka akan diketahui perubahan guna lahan, dimana perubahan ini berpengaruh terhadap pergerakan/aktivitas penduduk di wilayah studi. Keluaran dari analisis ini berupa peta guna lahan dan grafik perubahan guna lahan. Untuk mengetahui besarnya perubahan guna lahan, dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$\text{Perubahan (\%)} = \frac{GL_{i,t_1} - GL_{i,t_0}}{GL_{i,t_0}} \times 100\% \quad (4)$$

Keterangan: GL_i = guna lahan kelas i

t_1 = tahun akhir analisis

t_0 = tahun awal analisis

2) Analisis pertumbuhan penduduk

- Mendeskripsikan data sekunder mengenai jumlah penduduk, kepadatan penduduk, dan pertumbuhan penduduk dalam 10 tahun terakhir. Keluaran dari analisis ini adalah grafik pertumbuhan penduduk. Untuk mengetahui persentase laju pertumbuhan penduduk maka rumus yang digunakan adalah sebagai berikut.

$$r = (P_t / P_o)^{1/n} - 1 \quad (5)$$

Keterangan: r = pertumbuhan penduduk

P_t = Jumlah penduduk tahun ke t

P_o = Jumlah penduduk tahun awal

n = Jumlah tahun

3) Analisis Jaringan Jalan

- Mendeskripsikan data sekunder yang berupa panjang jalan dan kondisi jalan kota serta perkembangan jaringan jalan dalam 10 tahun terakhir.
- Dari identifikasi jaringan jalan tersebut maka akan dapat diketahui bagaimana tingkat aksesibilitas di wilayah studi. Keluaran dari analisis ini adalah peta jaringan jalan.

2. Identifikasi pergerakan penggunaan moda angkutan sungai

1) Analisis karakteristik pelaku perjalanan

- Mendeskripsikan data-data berupa jawaban yang diberikan oleh responden melalui pertanyaan yang terdapat pada kuesioner, yaitu mengenai data umum responden.

2) Analisis pola pergerakan

- Dilakukan dengan mendeskripsikan data mengenai maksud perjalanan, lokasi tujuan, angkutan yang digunakan, waktu, frekuensi dan biaya perjalanan, serta alasan pemilihan penggunaan moda.

- Dari identifikasi tersebut akan dapat diketahui pergerakan yang dilakukan oleh penduduk serta daerah mana saja yang menyebabkan terjadinya bangkitan perjalanan dari wilayah studi.
3. Menganalisis pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura
- Untuk mengetahui terjadinya pergeseran pergerakan penggunaan moda, maka diperlukan indikator berupa riwayat penggunaan moda, karena dengan mengetahui penggunaan moda pada masa dulu dengan masa sekarang, dapat dilihat kecenderungan penggunaan moda angkutan sungai apakah mengalami kenaikan, tetap atau mengalami penurunan.
 - Hasil analisis yang didapat dari proses identifikasi sebelumnya, yaitu karakteristik pergerakan kemudian dikaitkan dengan riwayat penggunaan moda (penggunaan moda pada saat dulu dan sekarang) serta dilihat pula bagaimana karakteristik lokasi tujuan perjalanan akan menghasilkan suatu pola pergerakan yang dapat ditunjukkan dalam suatu peta pergerakan penduduk di wilayah studi dalam menggunakan moda angkutan sungai.

1.7.6 Teknik Analisis Data

Data yang dihasilkan dari kuesioner akan diolah dan dianalisis dalam bentuk tabulasi silang (*crosstab*) sederhana berupa statistik deskriptif menggunakan program SPSS. Analisis tabulasi silang adalah metode analisis yang paling sederhana tetapi memiliki daya menerangkan cukup kuat untuk

menjelaskan hubungan antarvariabel. Variabel diartikan sebagai segala sesuatu yang akan menjadi obyek pengamatan penelitian (Singarimbun dan Effendi, 1989). Penggunaan distribusi persentase pada sel-sel dalam tabel untuk memudahkan menyimpulkan hubungan antarvariabel penelitian.

Di dalam penelitian ini untuk mengetahui bagaimanakah penggunaan moda angkutan pada saat dulu dan sekarang dilihat berdasarkan maksud perjalanan dan lokasi tujuan perjalanan, maka yang menjadi variabel bebas adalah maksud perjalanan: (1) bekerja, (2) sekolah, (3) belanja, (4) rekreasi, dan (5) lainnya; dan lokasi tujuan perjalanan, sedangkan variabel terikat adalah moda yang digunakan: (1) angkutan sungai, (2) angkutan darat, (3) angkutan sungai dan darat, pada saat dulu dan pada saat sekarang.

1.8 Posisi Penelitian dalam Perencanaan Wilayah dan Kota

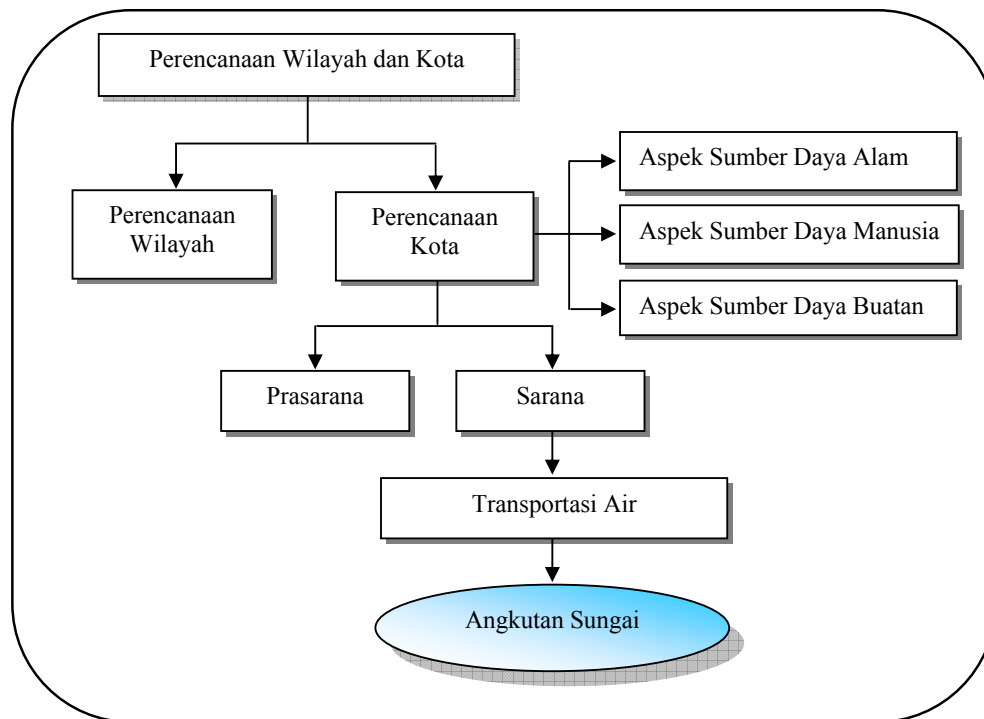
Penelitian ini adalah suatu upaya untuk mengkaji bagaimana pergeseran penggunaan angkutan sungai terhadap perkembangan Kota Banjarmasin, khususnya di bidang transportasi. Posisi penelitian dalam konteks perencanaan wilayah dan kota dapat dilihat pada Gambar 1.8.

1.9 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam studi ini terbagi dalam lima bab, yaitu:

Bab I Pendahuluan

Bab ini menguraikan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan



Sumber: Hasil Olahan, 2008

GAMBAR 1.8
POSISI PENELITIAN DALAM PERENCANAAN
WILAYAH DAN KOTA

dan sasaran, ruang lingkup materi, ruang lingkup wilayah, manfaat penelitian, kerangka pemikiran penelitian, metode penelitian, posisi penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II Kajian Literatur Pergerakan Angkutan Sungai

Bab ini mencakup uraian tentang tinjauan aspek teoritis dari berbagai literatur yang akan digunakan sebagai pendekatan dalam menganalisis pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin.

Bab III Gambaran Umum Kota Banjarmasin

Bab ini menggambarkan kondisi umum Kota Banjarmasin, kondisi

sistem transportasi, dan gambaran umum wilayah studi sebagai bahan masukan yang dimanfaatkan untuk praanalisis terhadap wilayah studi yang diteliti.

Bab IV Analisis Pergeseran Pergerakan Angkutan Sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin

Bab ini akan menguraikan tentang hasil analisis dan pembahasan terhadap kondisi eksisting perubahan guna lahan, pertumbuhan penduduk, dan perkembangan jaringan jalan, karakteristik pelaku perjalanan dan pola pergerakan penggunaan angkutan sungai serta pergeseran pergerakannya.

Bab V Kesimpulan

Bab ini berisi kesimpulan dan rekomendasi dari hasil penelitian.

BAB II

KAJIAN LITERATUR PERGERAKAN ANGKUTAN SUNGAI

Berdasarkan tujuan penelitian ini, yaitu untuk mengetahui pergeseran pergerakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin, maka dilakukan kajian terhadap beberapa literatur yang terkait dengan transportasi secara umum dan angkutan sungai sebagai berikut.

2.1 Transportasi

2.1.1 Pengertian Transportasi

Sifat dasar manusia untuk bergerak dan kebutuhan akan barang dan jasa telah menciptakan kebutuhan akan transportasi. Transportasi berasal dari Bahasa Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain, dan *portare* berarti mengangkut atau membawa (Kamaludin, 1987: 9). Transportasi menurut Bowersox, 1981 dalam Kodoatie (2005: 258), mendefinisikan transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk yang digerakkan atau dipindahkan tersebut dibutuhkan atau diinginkan oleh lokasi lain tersebut. Menurut Miro (2005: 4), transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan obyek dari satu tempat ke tempat lain, sehingga obyek tersebut menjadi lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan tertentu. Alat pendukung yang dipakai untuk melakukan kegiatan tersebut bervariasi tergantung dari bentuk

obyek yang akan dipindahkan, jarak antara suatu tempat dengan tempat lain, dan maksud obyek yang akan dipindahkan tersebut.

Dari beberapa pengertian di atas, terlihat bahwa terdapat lima unsur pokok dalam transportasi, yaitu (Munawar, 2005: 2):

1. Ada manusia, sebagai yang membutuhkan transportasi,
2. Ada barang yang dibutuhkan manusia,
3. Ada kendaraan sebagai sarana/alat angkut,
4. Jalan sebagai prasarana, dan
5. Organisasi sebagai pengelola transportasi.

2.1.2 Peranan Transportasi

Tiga hal yang membuat bangsa menjadi besar dan makmur, yakni tanah yang subur, kerja keras, dan kelancaran transportasi, baik orang maupun barang dari satu negara ke negara bagian lainnya (Nasution, 2004: 14) Transportasi memegang peranan penting baik bagi perorangan, masyarakat luas, pertumbuhan ekonomi maupun sosial politik suatu negara.

Nasution (2004: 14) menyebutkan bahwa transportasi mampu menciptakan dan meningkatkan aksesibilitas (*degree of accessibility*) potensi-potensi sumber daya alam yang awalnya tidak termanfaatkan menjadi terjangkau dan dapat diolah. Kemajuan transportasi juga akan membawa pada peningkatan mobilitas manusia, dimana semakin tinggi mobilitas akan semakin tinggi pula tingkat produktivitas. Dengan peningkatan produktivitas tersebut, maka akan membawa dampak pada kemajuan perekonomian.

Di bidang sosial budaya, transportasi menyebabkan terjadinya penyebaran penduduk (Salim, 2002: 11) dan membuka peluang interaksi satu sama lain untuk saling mengenal dan menghormati budaya masing-masing (Nasution, 2004: 17). Dengan demikian, hal ini berarti dapat menciptakan kehidupan bermasyarakat yang lebih beranekaragam dan dituntut untuk saling bertoleransi, disamping memungkinkan timbulnya variasi ruang dan pola kegiatan manusia (Morlok, 1988: 55).

Dalam aspek politis dan pertahanan, transportasi dapat memperkokoh persatuan dan kesatuan nasional. Transportasi merupakan alat mobilitas pertahanan dan keamanan yang harus selalu tersedia karena dengan mobilitas yang tinggi dari aparat keamanan dan masyarakat melalui kelancaran transportasi akan memberikan rasa aman, tenteram dan usaha penegakan hukum (Nasution, 2004: 18). Transportasi bersama-sama dengan komunikasi dapat memudahkan pemerintahan suatu wilayah dengan satu pusat kekuasaan tertentu (Morlok, 1988: 61).

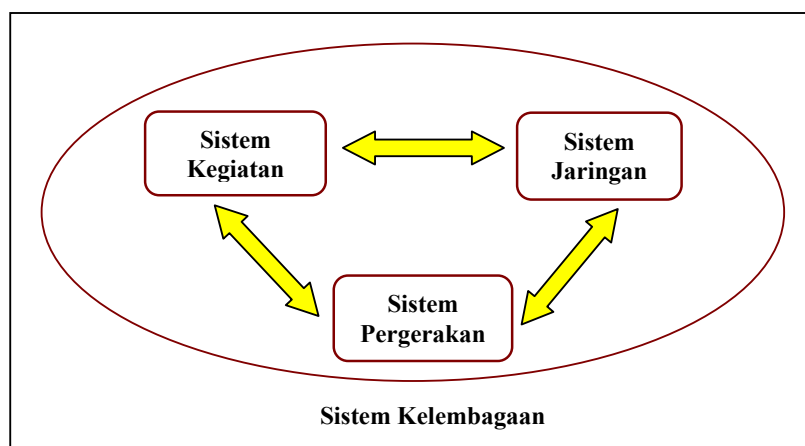
2.1.3 Transportasi sebagai suatu Sistem

Munawar (2005: 1) mendefinisikan sistem transportasi sebagai bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variabel yang terdapat dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang ke tempat lain. Maksud adanya sistem transportasi ini adalah mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang, sehingga mampu memberikan optimalisasi proses pada pergerakan tersebut. Menurut Morlok (1988: 93-94), sistem

transportasi adalah untuk menggerakkan lalu lintas dari satu tempat ke tempat lain.

Terdapat dua aspek yang sangat penting dalam sistem transportasi (Munawar, 2005: 1), yaitu aspek sarana atau sering disebut dengan moda yang digunakan untuk pergerakan manusia dan barang, seperti mobil, kereta api, pesawat dan sebagainya. Yang kedua adalah aspek prasarana, yaitu berhubungan dengan wadah atau alat yang digunakan untuk mendukung sarana, misalnya jalan raya, rel, dermaga, terminal, bandara, dan stasiun.

Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecah menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang saling terkait dan mempengaruhi. Tamin (1997: 48) menyebutkan sistem transportasi makro tersebut terdiri atas: (a) Sistem kegiatan, (b) Sistem jaringan, (c) Sistem pergerakan lalu lintas, dan (d) Sistem kelembagaan, seperti terlihat pada Gambar 2.1.



Sumber: Tamin, 1997:48

GAMBAR 2.1
SISTEM TRANSPORTASI MAKRO

Setiap tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan. Sistem kegiatan (sistem mikro yang pertama) merupakan sistem tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan sebagainya. Kegiatan itu membutuhkan pergerakan sebagai alat untuk pemenuhan kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut, dimana besarnya pergerakan berkaitan erat dengan intensitas kegiatan yang dilakukan.

Pergerakan dapat berupa pergerakan manusia dan atau barang yang tentu saja membutuhkan sarana (moda transportasi) dan prasarana (media) tempat moda transportasi bergerak, yaitu sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus, bandara, dan pelabuhan. Prasarana transportasi ini dikenal dengan sistem jaringan (sistem mikro yang kedua).

Adanya interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menghasilkan pergerakan manusia dan atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan atau orang (pejalan kaki). Pergerakan tersebut dikenal dengan sistem pergerakan (sistem mikro yang ketiga). Ketiga sistem mikro ini (sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan) akan saling mempengaruhi.

Sistem pergerakan yang aman, nyaman, cepat, murah, dan sesuai dengan lingkungan dapat tercipta jika pergerakan diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik. Untuk menjamin terwujudnya pergerakan yang aman, nyaman, cepat, murah, dan sesuai dengan lingkungannya, maka terdapat sistem mikro tambahan yang disebut dengan sistem kelembagaan yang terdiri dari pemerintah, swasta dan masyarakat (Tamin, 1997: 48-49).

2.1.4 Konsep Dasar Transportasi

Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara tempat asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). Dalam suatu perjalanan, ada perjalanan yang merupakan pergerakan yang diawali dari rumah (*home based trip*) dan ada juga perjalanan yang asal maupun tujuannya adalah bukan rumah (*non-home based trip*) (Tamin, 1997: 94) misalnya, dari tempat kerja ke pasar, dari terminal bus ke kampus, dan lain sebagainya.

Terdapat karakteristik atau ciri yang sama pada hampir semua kota-kota di dunia mengenai pergerakan di dalam daerah perkotaan. Ciri ini merupakan prinsip dasar dari kajian transportasi dan juga mendefinisikan konsep untuk mempelajari pergerakan. Oleh sebab itu, perlu dikaji beberapa konsep dasar yang melatarbelakangi kajian transportasi dan keterkaitannya, sehingga terbentuk apa yang disebut dengan sistem transportasi. Konsep dasar transportasi tersebut menurut Tamin (1997: 12) terbagi menjadi dua dan akan dijelaskan berikut ini.

1. Konsep ciri pergerakan nonspasial (tanpa batas ruang) di dalam kota
2. Konsep ciri pergerakan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota.

1. Pergerakan Nonspasial (Tanpa Batas Ruang)

Ciri pergerakan nonspasial ini adalah sebagai berikut:

- a. Sebab terjadinya pergerakan

Sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan sesuai karakteristik dasar atau aktivitasnya, yaitu yang berkaitan dengan ekonomi, sosial, pendidikan, rekreasi dan hiburan, serta kebudayaan.

Sebab terjadinya pergerakan berdasarkan maksud perjalan dapat dilihat pada Tabel II.1.

TABEL II.1
KLASIFIKASI PERGERAKAN ORANG DI PERKOTAAN
BERDASARKAN MAKSUD PERGERAKAN

No.	Aktivitas	Klasifikasi Perjalanan	Keterangan
1.	Ekonomi a. Mencari nafkah b. Mendapatkan barang dan pelayanan	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Yang berkaitan dengan bekerja 3. Ke dan dari toko dan keluar untuk keperluan pribadi 4. Yang berkaitan dengan belanja atau bisnis pribadi	Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40-50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerja termasuk: a. Pulang ke rumah b. Mengangkut barang c. Ke dan dari rapat Pelayanan hiburan dan rekreasi diklasifikasikan secara terpisah tetapi pelayanan medis, hukum dan kesejahteraan termasuk di sini.
2.	Sosial Menciptakan, menjaga hubungan pribadi	1. Ke dan dari rumah teman 2. Ke dan dari tempat pertemuan bukan di rumah	Kebanyakan fasilitas terdapat dalam lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan. Butir 2 juga terkombinasi dengan perjalanan dengan maksud hiburan.
3.	Pendidikan	1. Ke dan dari sekolah, kampus dan lain-lain	Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-22 tahun. Di negara sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk.
4.	Rekreasi dan Hiburan	1. Ke dan dari tempat rekreasi 2. Yang berkaitan dengan perjalanan dan berkendara untuk rekreasi	Mengunjungi restoran, kunjungan sosial, termasuk perjalanan pada hari libur.
5.	Kebudayaan	1. Ke dan dari tempat ibadah 2. Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politik.	Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit dibedakan.

Sumber: Tamin, 1997: 13

Dari kelima kategori tujuan perjalanan tersebut, dapat ditambahkan kategori keenam, yaitu maksud perjalanan pulang ke rumah. Kategori ini ditambahkan karena jika ditinjau lebih jauh lagi akan dijumpai di lapangan bahwa lebih dari 90% perjalanan adalah berbasis tempat tinggal (*home based*), yaitu memulai perjalanan dari (rumah) dan mengakhirinya kembali ke rumah.

b. Waktu terjadinya pergerakan

Waktu terjadinya pergerakan tergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya sehari-hari. Secara keseluruhan, pola perjalanan setiap hari pada suatu kota pada dasarnya adalah gabungan dari pola perjalanan dengan maksud bekerja, pendidikan, berbelanja, dan kegiatan sosial lainnya. Gabungan pola perjalanan tersebut disebut juga pola variasi harian, dengan tiga waktu puncak (waktu puncak pagi, siang dan sore).

c. Jenis sarana angkutan yang digunakan

Faktor yang menjadi pertimbangan dalam menentukan jenis angkutan yang dipilih, yaitu maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan.

2. Pergerakan Spasial (dengan Batas Ruang)

Konsep mendasar yang menjelaskan terjadinya pergerakan selalu dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi spasial perjalanan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang ada di suatu wilayah. Bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan tertentu di lokasi yang dituju dan lokasi tersebut ditentukan oleh pola tata guna lahannya. Berikut ini adalah ciri pergerakan spasial, yaitu pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang.

a. Pola perjalanan orang

Perjalanan terbentuk karena aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal, sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan. Tingkat perjalanan yang muncul dari setiap daerah ke arah pusat kota menunjukkan hubungan antara kepadatan penduduk dan kesempatan kerja sesuai dengan jarak dari pusat kota. Kenyataan ini menunjukkan karakteristik perjalanan kota yang spasial untuk pola perjalanan ke tempat kerja, dimana pada jam sibuk pagi arus lalu lintas menuju pusat kota, sedangkan pada jam sibuk sore arus lalu lintas dari pusat kota menuju daerah perumahan.

b. Pola perjalanan barang

Pola perjalanan barang dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi, yang sangat tergantung pada sebaran pola tata guna lahan permukiman (konsumsi), serta industri dan pertanian (produksi), disamping pola rantai distribusi yang menghubungkan pusat produksi ke daerah konsumsi.

Karakteristik pergerakan orang dan barang dapat dilihat pada Tabel II.2.

TABEL II.2
KARAKTERISTIK PERGERAKAN ORANG DAN BARANG

Pergerakan Orang	Pergerakan Barang
1. Maksud dan tujuan perjalanan	1. Jenis komoditas
2. Moda yang digunakan	2. Volume, nilai dan berat
3. Asal dan tujuan perjalanan	3. Moda yang digunakan
4. Intensitas/frekuensi perjalanan	4. Asal dan tujuan perjalanan
5. Jarak perjalanan	5. Intensitas/frekuensi
6. Kapan perjalanan dilakukan (hari, jam)	6. Jarak perjalanan
7. Biaya perjalanan	7. Kapan perjalanan dilakukan (hari, jam)
	8. Biaya angkut

Sumber: Riyanto, 2007

2.1.5 Interaksi Tata Guna Lahan dengan Sistem Transportasi

Jayadinata (1999: 10) mengatakan bahwa lahan adalah tanah yang sudah berpenghuni dan umumnya terdapat status kepemilikan, baik perorangan atau lembaga. Terdapat nilai-nilai sosial dalam hubungannya dengan penggunaan lahan, yaitu hubungan dalam bentuk kebiasaan sikap moral, pantangan, peraturan pemerintah, peninggalan kebudayaan dan pola tradisional.

Kegiatan atau aktivitas manusia dilakukan pada potongan-potongan tanah yang telah diwujudkan sebagai bangunan kantor, sekolah, pasar, obyek wisata, dan lain sebagainya. Aktivitas di potongan tanah (lahan) tersebut dinamakan dengan tata guna lahan (Miro, 2005: 15). Dalam usaha memenuhi kebutuhan hidupnya, manusia akan melakukan pergerakan (mobilisasi) dari tata guna lahan yang satu ke tata guna lahan lain, misalnya dari pemukiman (perumahan) ke pasar (pertokoan). Untuk memperlancar pergerakan tersebut, maka dikembangkanlah sistem transportasi dengan mempertimbangkan jarak, kondisi fisik lahan dan geografis wilayah yang sesuai

Ciri khas dari tata guna lahan ialah potensi atau kemampuannya untuk membangkitkan lalu lintas (Khisty dan Lall, 2005: 74). Tata guna lahan yang berbeda akan mempunyai bangkitan lalu lintas yang berbeda pula, misalnya pada jumlah arus lalu lintasnya, jenis lalu lintas (pejalan kaki, truk, mobil), atau kondisi lalu lintas pada waktu tertentu (pagi dan sore merupakan jam sibuk akibat banyaknya orang pergi bekerja, sedangkan pertokoan menghasilkan arus lalu lintas sepanjang hari) (Tamin, 1997: 61).

Analisis tata guna lahan diperlukan untuk mengetahui aktivitas apa saja yang menjadi penyebab bangkitan perjalanan karena pola perjalanan (rute dan arus lalu lintas) dipengaruhi oleh jaringan transportasi dan pengaturan tata guna lahan. Tata guna lahan merupakan salah satu penentu utama pergerakan dan aktivitas yang menentukan fasilitas-fasilitas transportasi apa saja (seperti jalan, bus dan sebagainya) yang akan dibutuhkan untuk melakukan pergerakan. Ketika fasilitas di dalam sistem telah tersedia, maka dengan sendirinya tingkat aksesibilitas akan meningkat (Khisty dan Lall, 2005: 10, 74-76).

Ukuran kenyamanan bagaimana lokasi tata guna tanah berinteraksi satu sama lain dan bagaimana mudah susahnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem transportasi disebut dengan aksesibilitas. Aksesibilitas adalah suatu konsep yang menggabungkan tata guna tanah dengan sistem transportasi yang menghubungkannya (Black, 1981 dalam Direktorat Pembinaan Pembangunan Perkotaan-LPM ITB, 1994: 10).

Penggunaan 'jarak' bukanlah satu-satunya faktor yang menentukan mudah tidaknya akses, karena pada kenyataannya bisa terjadi bahwa dua zona yang jaraknya berdekatan tidak bisa dikatakan memiliki akses yang tinggi bila tidak terdapat prasarana jaringan transportasi yang menghubungkan keduanya. Tamin (1997: 53) berpendapat bahwa penggunaan 'waktu tempuh' sebagai ukuran aksesibilitas merupakan kinerja yang lebih baik dibandingkan dengan penggunaan 'jarak'.

Miro (2005: 20) mengemukakan faktor lain yang perlu dipertimbangkan dalam menentukan tinggi rendahnya akses, yaitu:

- Waktu tempuh; Faktor ini ditentukan oleh ketersediaan prasarana dan sarana transportasi yang dapat diandalkan, seperti dukungan jaringan jalan yang berkualitas yang diikuti dengan tersedianya armada angkutan yang siap melayani kapan saja.
- Biaya/ongkos perjalanan; Faktor ini ikut menentukan mudah tidaknya tempat tujuan dicapai karena bila ongkos perjalanan terjangkau, maka masyarakat akan bersedia untuk melakukan perjalanan.
- Intensitas (kepadatan) guna lahan; Secara tidak langsung, kepadatan suatu guna lahan akan mempengaruhi tingkat kemudahan pencapaian tujuan karena menjadi dekatnya jarak tempuh antarberbagai kegiatan.
- Pendapatan pelaku perjalanan; Walaupun jarak perjalanan secara fisik jauh, namun bila didukung dengan kondisi ekonomi yang cukup mapan, maka seseorang akan mudah melakukan perjalanan.

Aksesibilitas memiliki dampak besar terhadap nilai lahan dan lokasi suatu tempat di dalam jaringan transportasi menentukan tingkat aksesibilitasnya. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa hubungan antara tata guna lahan dengan transportasi dipengaruhi oleh banyak variabel. Variabel yang terpenting adalah sumber keuangan, aktivitas industri, permintaan dan penawaran, struktur bisnis, peluang kerja, dan pertumbuhan penduduk (Khisty dan Lall, 2005: 87).

Dengan terwujudnya suatu bentuk tata guna lahan tertentu dan dikembangkannya sistem transportasi, akan timbul semacam interaksi pada masing-masing aktivitas, seperti pada aktivitas bekerja maka pekerja akan

berinteraksi dengan tempat kerja, kantor, pabrik. Pada aktivitas belanja maka ibu rumah tangga dan pedagang akan berinteraksi dengan pasar, dan lain sebagainya.

2.1.6 Prasarana Jalan

Keberadaan jalan dan fasilitas transportasi lain pada tingkat tertentu akan sangat esensial merangsang dan memberi peluang terhadap pertumbuhan ekonomi sosial. Kodoatie (2005: 269) menunjukkan bukti bahwa pembangunan jalan maupun perbaikan jalan akses ke pedesaan berdampak cukup signifikan terhadap beberapa aspek, seperti: membuka kesempatan kerja pada tahap pelaksanaan konstruksi yang menggunakan sistem padat karya, meningkatkan akses bagi perumahan di pedesaan terhadap pusat kesehatan, perkantoran, pendidikan dan sebagainya, meningkatkan pasokan barang-barang konsumsi dengan harga yang lebih murah, peningkatan produksi untuk dipasarkan, selain itu juga mampu meningkatkan ikatan sosial dan integrasi nasional.

Secara makro, jaringan jalan harus dapat melayani transportasi yang cepat dan langsung (sehingga efisien), namun juga dapat memisahkan sekaligus melayani lalu lintas dengan berbagai tujuan. Untuk itulah, dalam menata jaringan jalan perlu dikembangkan sistem hirarki jalan yang jelas didukung dengan penataan ruang dan penggunaan lahan (Munawar, 2005: 15).

Ditinjau dari fungsi kota, sistem jaringan jalan ada dua macam, yaitu (1) Sistem primer, ialah jaringan jalan yang berkaitan dengan hubungan antarkota, (2) Sistem sekunder, ialah jaringan jalan yang berkaitan dengan pergerakan lalu lintas di dalam kota (Sinulingga, 2005: 157). Jaringan jalan menurut status jalan

diklasifikasikan menjadi jalan nasional, jalan propinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa. Menurut fungsinya, jalan diklasifikasikan menjadi jalan arteri, jalan kolektor, dan jalan lokal (Munawar, 2005: 15).

2.2 Pemilihan Moda

Moda atau jenis transportasi yang umumnya dikenal dikelompokkan menjadi tiga, yaitu (Munawar, 2005: 2):

1. Udara, yaitu dengan moda pesawat dan prasarana bandara.
2. Air, yaitu dengan moda kapal dan prasarana dermaga atau pelabuhan.
3. Darat, yaitu: jalan raya (dengan moda berupa mobil, bus, sepeda motor), jalan rel (kereta api), lain-lain (kabel, pipa dan sebagainya).

Pengguna (konsumen) moda transportasi yang merupakan pelaku perjalanan (*trip maker*) menurut Miro (2005: 116) secara garis besar dikategorikan ke dalam dua kelompok, yaitu:

1. Kelompok paksawan (*captive*) adalah kelompok masyarakat yang tidak mempunyai pilihan lain dan terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan kendaraan pribadi. Umumnya mereka adalah termasuk golongan masyarakat dengan ekonomi menengah ke bawah.
2. Kelompok pilihwan (*choice*) adalah kelompok masyarakat yang mempunyai pilihan untuk menggunakan kendaraan pribadi atau angkutan umum (masyarakat menengah ke atas). Angkutan umum cenderung menjadi opsi terakhir masyarakat sebagai sarana transportasi. Keadaan ini disebabkan oleh banyak hal, misalnya ketidakamanan, ketidaknyamanan, kesemrawutan,

jadwal yang tidak teratur, tidak terintegrasi dengan angkutan lain, ketidakandalan dari sisi waktu, tarif yang cenderung selalu naik namun tidak diimbangi dengan kualitas pelayanan, hingga perkembangan tata guna lahan yang kurang didukung dengan pengembangan trayek angkutan umum. Dengan demikian, semakin banyak orang memilih kendaraan pribadi karena mampu memberikan kemudahan pelayanan dari pintu ke pintu (*door to door service*) (Munawar, 2005: 41-42).

Pemilihan moda sangat berkaitan dengan perilaku pelaku perjalanan. Dalam berbagai situasi perjalanan, pelaku perjalanan dapat memilih satu atau lebih moda angkutan yang tersedia. Pola pemilihan moda angkutan relatif tidak akan berubah sepanjang kondisinya sama. Ketika terjadi perubahan yang signifikan pada suatu kondisi perjalanan, maka pelaku perjalanan akan memberikan respon dalam berbagai variasi pemilihan untuk beralih dari satu moda ke moda yang lainnya (Papacotas dan Prevedorus, 1993).

Kanafani (1983: 92) mengungkapkan bahwa pemilihan moda angkutan merupakan akibat dari adanya transaksi antara kegiatan *supply* dan *demand*. Variabel *supply* merupakan besaran kuantitatif dari tingkat pelayanan (*level of service*) yang disediakan, misalnya: jumlah ketersediaan armada, jumlah tempat duduk, frekuensi kendaraan, ongkos/tarif, kenyamanan dan keamanan. Adapun variabel *demand* merupakan gambaran dari kondisi sosial ekonomi dari pengguna moda angkutan.

Beberapa tingkatan dalam proses pengambilan keputusan untuk pemilihan moda yang akan digunakan menurut Manheim (1979: 61) terlihat pada

Gambar 2.2. Manheim menemukan bahwa hirarki yang paling tinggi ternyata dipengaruhi oleh aspirasi gaya hidup yang kemudian tercermin pada pola kegiatan yang diinginkan. Selanjutnya untuk melakukan kegiatan tertentu tersebut, setiap individu harus berada pada tempat dan waktu tertentu, sehingga hal ini akan mengarahkan individu untuk berada pada lokasi tertentu. Pada hirarki terendah, keputusan untuk memilih moda yang akan digunakan berhubungan dengan dimana, kapan, dan bagaimana perjalanan akan dilakukan.



Sumber: Manheim, 1979: 61

GAMBAR 2.2
HIRARKI PROSES KEPUTUSAN PEMILIHAN MODA

Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda menurut Miro (2005: 118-121) adalah sebagaimana dijelaskan berikut ini.

1. Karakteristik perjalanan (*Travel characteristic factor*)

Variabel yang dianggap mempengaruhi dalam pemilihan moda, yaitu tujuan perjalanan (pergi bekerja, sekolah, sosial, dan lain-lain), waktu perjalanan

(pagi, siang, sore, hari libur dan sebagainya) dan panjang perjalanan (jarak antara asal dengan tujuan, waktu pembandingan bila menggunakan moda lain).

2. Karakteristik pelaku perjalanan (*Traveler characteristic factor*)

Beberapa variabel yang dianggap mempengaruhi, yaitu pendapatan, kepemilikan kendaraan, kondisi kendaraan pribadi (tua, jelek, baru, dan sebagainya), kepadatan pemukiman dan sosial ekonomi (misalnya struktur keluarga/rumah tangga, usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, pemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM), dan sebagainya).

3. Karakteristik sistem transportasi (*Transportation system characteristic factor*)

Variabel yang mempengaruhi adalah waktu perjalanan (lamanya waktu menunggu di tempat pemberhentian/terminal, waktu berjalan ke tempat pemberhentian, waktu selama moda bergerak dan sebagainya), biaya perjalanan (ongkos/tarif, biaya bahan bakar, biaya parkir), tingkat pelayanan (tingkat pelayanan ini sulit diukur dan bervariasi, contohnya adalah variabel-variabel kenyamanan dan kesenangan, yang membuat orang mudah berganti transportasi), tingkat akses/kemudahan pencapaian tempat tujuan dan tingkat kehandalan angkutan umum (dari segi ketepatan waktu), ketersediaan ruang parkir dan tarif.

4. Karakteristik kota dan zona (*Special characteristic factor*)

Variabel yang termasuk mempengaruhi adalah jarak kediaman dengan tempat kegiatan (CBD) dan kepadatan penduduk.

2.3 Angkutan Sungai

2.3.1 Angkutan Sungai menurut Undang-Undang

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang) (Warpani, 1990: 170).

Angkutan sungai merupakan angkutan yang tumbuh dan berkembang secara alami di Indonesia akibat kondisi geografis alam yang memiliki banyak sungai. Jalan bagi transportasi air ini selain bersifat alami (laut, sungai, danau), ada pula yang bersifat buatan manusia (kanal, anjir, danau buatan). Transportasi ini biasa disebut juga dengan “*inland water transportation*” (Chandrawidjaja, 1998: 5).

Beberapa pengertian yang menyangkut Angkutan Sungai dan Danau (ASDP) menurut peraturan perundang-undangan adalah sebagai berikut:

a. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan

Pasal 1: Angkutan sungai dan danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan, yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.

b. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran

Pasal 80 (1): Penyelenggaraan angkutan sungai dan danau disusun secara terpadu intra dan antarmoda yang merupakan satu kesatuan tatanan transportasi nasional.

Pasal 80 (2): Angkutan sungai dan danau diselenggarakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur yang dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur.

- c. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau

Pasal 2 (4): Wilayah operasi angkutan sungai dan danau meliputi sungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal dan terusan.

ASDP sebagai penyelenggara angkutan umum berfungsi sebagai penyedia jasa angkutan kendaraan (barang) dan penumpang, baik secara intermoda maupun intramoda transportasi. Sistem ASDP menurut Nasution (2005: 172) meliputi:

- Alat angkut (*vehicles*): kapal sungai dan kapal feri,
- Alur pelayaran (*ways*): rambu-rambu sungai/danau/feri, pengerukan alur sungai, telekomunikasi, navigasi dan kapal inspeksi,
- Terminal (pelabuhan): terminal, gudang, kantor, depot BBM, listrik dan air.

Angkutan air cocok dan efisien sebagai lalu lintas penghubung antara pelabuhan dengan sistem angkutan lain yang menggunakan perahu untuk membongkar-muat barang dari dan ke kapal. Selain itu, juga dapat berfungsi sebagai lalu lintas penghubung antartempat (misalnya permukiman) yang belum terhubung oleh sistem jaringan jalan darat, sebagai lalu lintas penyeberangan antarpulau atau penyeberangan sungai, dan untuk pengangkutan barang di daerah pedalaman (Warpani, 1990: 48).

2.3.2 Jenis Angkutan Sungai

Pelayanan angkutan sungai dan danau meliputi pelayanan angkutan penumpang dan barang. Sarana angkutan sungai pada umumnya menggunakan kapal bertipe kecil dengan kepemilikan masyarakat atau perorangan. Beberapa jenis angkutan sungai tradisional dan modern dapat dilihat pada Tabel II.3.

TABEL II.3
JENIS ANGKUTAN SUNGAI TRADISIONAL DAN MODERN

No	Jenis Angkutan Sungai	Tipe Angkutan	Keterangan
1.	Klotok	Angkutan barang dan penumpang	<ul style="list-style-type: none"> • Melayani penyeberangan jarak dekat • Daya angkut maksimal 12 orang • Digerakkan oleh mesin, berbahan bakar solar
2.	Speed Boat	Angkutan penumpang	<ul style="list-style-type: none"> • Melayani rute antar kota (relatif jauh) • Daya angkut maksimal 12 orang • Digerakkan oleh mesin, berbahan bensin dan minyak tanah
3.	Jukung	Angkutan barang (terutama tanaman pangan)	<ul style="list-style-type: none"> • Melayani trayek yang cukup jauh, ke daerah transmigrasi atau pedalaman • Daya angkut 30-60 ton barang • Digerakkan oleh mesin, berbahan bakar solar
4.	Tongkang	Angkutan barang (hasil tambang, industri dan hutan)	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak bermesin • Berlabuh di pelabuhan/dermaga/pangkalan khusus milik perusahaan/industri
5.	Sampan	Angkutan tradisional	<ul style="list-style-type: none"> • Kapal kayu sederhana tidak bermotor • Dimiliki perorangan, sebagai sarana transportasi pribadi
6.	Kapal Venes/Kapal layar	Kapal dagang	<ul style="list-style-type: none"> • Milik pribadi atau perusahaan antar provinsi.

Sumber: Mulyana, 2005: 8 (Diolah kembali)

Terdapat sedikit perbedaan dalam pengertian jukung yang dikemukakan Mulyana (2005: 10) dengan yang dikemukakan oleh Petersen (2001: 5). Jukung menurut Mulyana adalah untuk mengangkut barang, sedangkan menurut Peterson jukung memiliki beragam jenis berdasarkan fungsi dan kegunaannya, ada yang untuk mengangkut penumpang dan ada pula untuk angkutan barang. Masih menurut Peterson, jukung adalah istilah yang sering digunakan oleh masyarakat dataran rendah Barito dan digunakan untuk semua jenis perahu/kapal. Pada dasarnya jukung memiliki dua tipe dasar, yaitu jukung sudur yang diolah dari pohon yang dibelah dua dan jukung yang diolah dari satu batang pohon yang utuh. Namun, ada pula masyarakat yang menyebut jukung sebagai perahu kecil tak bermesin, sedangkan kelotok diartikan sebagai perahu bermesin.

2.3.3 Keunggulan dan Kelemahan Angkutan Sungai

Transportasi sungai di Indonesia pada umumnya digunakan untuk melayani mobilitas barang dan penumpang, baik di sepanjang aliran sungai maupun penyeberangan sungai. Mulyana (2005: 5) menyebutkan, sistem perairan sungai yang dapat dilayari harus memenuhi persyaratan teknis, yakni: kedalaman, kelandaian, dan kecepatan arus tertentu, sehingga aman dan mudah dilayari.

Angkutan sungai sangat menonjol di Kalimantan, Sumatera dan Papua. Di Kalimantan, angkutan sungai banyak digunakan untuk kebutuhan angkutan lokal dan perkotaan, terutama di wilayah yang belum tersedia prasarana transportasi jalan. Beberapa keunggulan dan kelemahan angkutan sungai yang dirangkum dari berbagai sumber adalah sebagai berikut:

Keunggulan:

- Tidak perlu membuat/membangun jalan air karena sungai sebagai prasarana sudah tersedia secara alami dan pemeliharaan prasarana yang tidak terlalu memakan banyak biaya.
- Dapat memberikan pelayanan dari pintu ke pintu (*door to door service*) untuk permukiman di pinggir sungai.
- Mampu mencapai daerah pedalaman dengan dominasi perairan.
- Kemampuan untuk mengangkut barang tanpa mempengaruhi pembebanan pada badan sungai (daya angkut bisa besar).
- Ramah lingkungan dan tidak macet.

Kelemahan:

- Kecepatan umumnya lebih rendah dibandingkan dengan moda lain.
- Kenyamanan dan standar keselamatan relatif rendah.
- Ketersediaan sarana pendukung masih kurang.

2.5 Sintesis Teori

Dari teori-teori tersebut di atas, maka didapat suatu sintesis yang menunjukkan bahwa pergeseran aktivitas angkutan sungai dapat dilihat dengan membandingkan antara jenis aktivitas (maksud pergerakan) dengan penggunaan moda pada masa dulu dengan masa sekarang. Lebih jelasnya terlihat pada Tabel II.4.

TABEL II.4
SINTESIS TEORI PERGESERAN PERGERAKAN
ANGKUTAN SUNGAI

Maksud Perjalanan	Moda yang Digunakan	
	Dulu	Sekarang
Bekerja	1. Angkutan sungai	1. Angkutan sungai
	2. Angkutan darat	2. Angkutan darat
	3. Angkutan sungai & darat	3. Angkutan sungai & darat
Sekolah/Kuliah	1. Angkutan sungai	1. Angkutan sungai
	2. Angkutan darat	2. Angkutan darat
	3. Angkutan sungai & darat	3. Angkutan sungai & darat
Belanja	1. Angkutan sungai	1. Angkutan sungai
	2. Angkutan darat	2. Angkutan darat
	3. Angkutan sungai & darat	3. Angkutan sungai & darat
Rekreasi	1. Angkutan sungai	1. Angkutan sungai
	2. Angkutan darat	2. Angkutan darat
	3. Angkutan sungai & darat	3. Angkutan sungai & darat
Lainnya	1. Angkutan sungai	1. Angkutan sungai
	2. Angkutan darat	2. Angkutan darat
	3. Angkutan sungai & darat	3. Angkutan sungai & darat

Sumber: Hasil Olahan, 2008

BAB III

GAMBARAN UMUM KOTA BANJARMASIN

3.1 Gambaran Umum Kota Banjarmasin

3.1.1 Kondisi Fisik Wilayah

Kota Banjarmasin merupakan ibukota Provinsi Kalimantan Selatan dan berada pada 3°15' – 3°22' LS dan 114°32' – 114°32' BT. Terletak sekitar 50 km dari muara dan berada di pinggir Sungai Barito, sehingga secara umum kondisi morfologi daerah didominasi oleh daerah yang relatif datar dan berada di dataran rendah. Daerah ini terletak di bawah permukaan laut rata-rata 0,16 m (dpl) dengan kemiringan lereng 0% - 2%. Sebagian besar formasi batuan dan tanah yang ada di wilayah Kota Banjarmasin adalah jenis Aluvium (Qa) yang dibentuk oleh kerikil, pasir, lanau, lempung dan lumpur, selain itu banyak juga dijumpai sisa-sisa tumbuhan serta gambut pada kedalaman tertentu.

3.1.2 Batas Administratif

Dari segi geografis dan administrasi, Kota Banjarmasin memiliki posisi dan peranan yang sangat penting. Posisinya yang strategis di bagian hilir Sungai Barito menjadikan Banjarmasin menjadi pusat perdagangan dan pelabuhan yang potensial bagi wilayah Kalimantan, terutama bagian selatan dan tengah (sebagai daerah lalu lintas Trans Kalimantan). Wilayah Kota Banjarmasin melalui pencitraan satelit dapat dilihat pada Gambar 3.1 berikut.



Sumber: <http://www.googleearth.com/> (Download 13 November 2006)

GAMBAR 3.1 FOTO SATELIT KOTA BANJARMASIN

Kota Banjarmasin dengan luas wilayah 72 km² atau 0,019 % dari luas wilayah Kalimantan Selatan, memiliki batas administratif sebagai berikut: sebelah barat dibatasi oleh Kabupaten Barito Kuala, sebelah selatan dibatasi oleh Kabupaten Banjar, sebelah timur dibatasi oleh Kabupaten Banjar, dan sebelah utara dibatasi oleh Kabupaten Barito Kuala. Serta meliputi 5 wilayah kecamatan yaitu Kecamatan Banjarmasin Selatan, Banjarmasin Timur, Banjarmasin Barat, Banjarmasin Tengah, dan Banjarmasin Utara. Kelima kecamatan tersebut selain berfungsi sebagai pusat perkantoran juga merupakan pusat-pusat pertumbuhan di Kota Banjarmasin.

Rincian luas wilayah perkecamatan dan jumlah kelurahan di Kota Banjarmasin tahun 2006 dapat dilihat pada Tabel III.1.

TABEL III.1
WILAYAH ADMINISTRATIF KOTA BANJARMASIN TAHUN 2006

No.	Kecamatan	Luas (km ²)	Persentase (%)	Jumlah Kelurahan	Pusat Kecamatan
1.	Banjarmasin Selatan	20,18	28,02	11	Kelurahan. Surgi Mufti
2.	Banjarmasin Timur	11,54	16,02	9	Kelurahan Kelayan Barat
3.	Banjarmasin Barat	11,66	18,57	9	Kelurahan Teluk Dalam
4.	Banjarmasin Tengah	13,37	16,20	12	Kelurahan Pelambuan
5.	Banjarmasin Utara	15,25	21,19	9	Kelurahan Kuripan
	Jumlah	72,00	100,00	50	

Sumber: BPS Kota Banjarmasin, 2006 (Diolah kembali)

3.1.3 Kependudukan

Penduduk merupakan faktor yang sangat dominan karena penduduk bukan saja menjadi pelaksana, tetapi juga menjadi sasaran bagi pembangunan. Menurut data statistik yang diambil dari Banjarmasin dalam Angka tahun 2006, jumlah penduduk Kota Banjarmasin pada tahun 2005 adalah 589.115 jiwa dan pada tahun 2006 meningkat menjadi 602.725 jiwa. Rincian luas wilayah dan jumlah penduduk perkecamatan pada tahun 2006 dapat dilihat pada Tabel III.2.

3.1.4 Pertumbuhan Ekonomi

Kontribusi Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Banjarmasin dalam tiga tahun terakhir (2004-2006) didominasi tiga sektor, yaitu sektor pengangkutan dan komunikasi, sektor industri pengolahan, dan sektor perdagangan. Ditinjau menurut lapangan usaha atas dasar harga berlaku pada

TABEL III.2
KEPADATAN PENDUDUK KOTA BANJARMASIN TAHUN 2006

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Persentase (%)	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
1.	Banjarmasin Selatan	144.560	23,98	7.164
2.	Banjarmasin Timur	113.865	18,89	9.867
3.	Banjarmasin Barat	143.054	23,73	12.269
4.	Banjarmasin Tengah	110.316	18,30	8251
5.	Banjarmasin Utara	90.930	15,09	5.963
	Jumlah	602.725	100,00	8.371

Sumber: BPS Kota Banjarmasin, 2006 (Diolah kembali)

tahun 2006, distribusi PDRB terbanyak disumbangkan oleh sektor pengangkutan dan komunikasi (26,10 %), kemudian diikuti oleh sektor industri pengolahan (22,32 %) dan sektor perdagangan (16,54 %). Dalam kurun waktu 3 tahun juga tidak tampak pergeseran struktur ekonomi secara fundamental. Kenaikan dan penurunan kontribusi tiap sektor belum signifikan untuk menggeser peran sektor lainnya, sehingga dapat dikatakan bahwa ketiga sektor ini merupakan pembentuk struktur ekonomi yang sangat berpengaruh terhadap PDRB Kota Banjarmasin. Distribusi PDRB selama tahun 2004-2006 seperti terlihat pada Tabel III.3.

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu ukuran keberhasilan pembangunan. Salah satu yang cukup berperan dalam pertumbuhan ekonomi tersebut adalah kegiatan perdagangan. Karakteristik komoditas perdagangan di Kota Banjarmasin dapat dibedakan berdasarkan wilayah transaksinya, yaitu untuk komoditas perdagangan intra-Pulau Kalimantan didominasi oleh barang kebutuhan pokok, bahan atau peralatan bangunan, dan barang tersier lainnya.

TABEL III.3
DISTRIBUSI PDRB KOTA BANJARMASIN TAHUN 2004-2006

No.	Lapangan Usaha	2004	2005	2006
1.	Pertanian	0,74	0,67	0,63
2.	Pertambangan dan Penggalian	0,00	0,00	0,00
3.	Industri Pengolahan	26,88	24,83	22,32
4.	Listrik dan Air Minum	1,67	1,63	1,57
5.	Bangunan	8,53	8,71	9,41
6.	Perdagangan, Restoran dan Perhotelan	17,07	16,25	16,54
7.	Pengangkutan dan Komunikasi	25,82	26,05	26,10
8.	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	8,17	10,36	11,70
9.	Jasa	11,12	11,51	11,74
	Jumlah	100,00	100,00	100,00

Sumber: BPS Kota Banjarmasin, 2006

Adapun untuk komoditas perdagangan antarpulau didominasi batubara, hasil hutan, dan produk industri.

Bagi Kota Banjarmasin, perdagangan memegang peranan yang penting. Pergerakan barang maupun penumpang melalui sungai yang menuju Banjarmasin atau sebaliknya telah berlangsung sejak dulu. Didukung letak geografis dan kultur historis serta peranan pelabuhan Trisakti di alur sungai Barito sebagai pintu gerbang keluar masuknya barang dan arus perdagangan, Banjarmasin berpotensi menjadi pusat koleksi barang dan jasa dari wilayah-wilayah belakangnya dan sekaligus pula menjadi pusat distribusi barang dan jasa ke daerah lain seperti Pulau Jawa dan Sulawesi yang menjadi tujuan perdagangan.

3.1.5 Fungsi Kota Banjarmasin

Berdasarkan pertimbangan potensi lokal, sumber daya alam *hinterland*, laju pertumbuhan ekonomi wilayah, peluang-peluang ekonomi maupun rencana pengembangan sektoral, maka fungsi Kota Banjarmasin dalam lingkup Provinsi Kalimantan Selatan seperti disebutkan dalam Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) Kota Banjarmasin Tahun 2011 adalah sebagai berikut:

- a. Pusat pelayanan wilayah belakang (*hinterland*). Kota Banjarmasin ditetapkan sebagai kota yang memiliki kemampuan sebagai pusat pelayanan jasa, perdagangan dan sosial terhadap wilayah belakangnya.
- b. Pusat komunikasi antarwilayah karena memiliki lokasi strategis.
- c. Pusat industri manufaktur karena memiliki fasilitas dan prasarana yang memadai untuk berlangsungnya kegiatan industri serta memiliki akses, baik terhadap bahan baku dan pemasaran produksi.
- d. Pusat permukiman.
- e. Pusat administrasi pemerintahan.

3.2 Sungai dalam Kehidupan Masyarakat

Sesuai dengan tata lingkungan alamnya, maka masyarakat memilih berbagai aktivitas hidup yang sesuai keadaan alamnya. Tidak heran jika hampir sebagian besar aktivitas masyarakat Banjar dilakukan di atas sungai. Pada hampir setiap jalur air menjadi tempat terkonsentrasinya populasi dengan berbagai aktivitas mulai dari pengangkutan komoditas, penjualan/perdagangan hingga mobilitas sehari-hari.

Diambil dari tulisan Subiyakto (2004), kota dengan julukan “Seribu Sungai” ini berawal dari aktivitas pelayaran sungainya. Kota yang diperkirakan berdiri pada abad ke 16 pada masa pemerintahan Sultan Suriansyah ini awalnya dibangun di daerah muara tepian Sungai Kuin dan Alalak dengan ditandai berdirinya Keraton Kesultanan Banjarmasin yang semula daerah itu merupakan perkampungan orang Melayu. Selanjutnya, menurut Sunarningsih dalam Kasnowiharo (2004: 108), jatuhnya kerajaan Banjar ke tangan Belanda tepatnya pada 11 Juni 1860 membuat Belanda melakukan perubahan pada wajah kota, salah satunya dengan pembangunan jalan darat. Belanda juga memaksa penduduk untuk pindah ke sepanjang jalan tersebut untuk memudahkan pengawasan. Meski demikian, budaya sungai tetap melekat dalam jiwa masyarakat Banjar.

Pemandangan yang khas dari kota sungai ini adalah adanya rumah-rumah dengan tipe rumah panggung yang dibangun berderet menghadap sungai dan rumah lanting (rumah terapung) yang berada di atas air di tepi sungai. Penduduk yang bermukim di sepanjang aliran sungai memanfaatkan sungai sebagai prasarana transportasi. Selain itu, terdapat pula *lanting* atau *batang*, yaitu sejenis rakit yang terbuat dari kayu. *Lanting* atau *batang* berfungsi sebagai tempat untuk mandi, cuci, dan kakus (MCK) serta berfungsi pula sebagai dermaga tempat menambatkan perahu, menaikkan atau menurunkan penumpang dan tidak jarang sebagai tempat transaksi jual beli dengan perahu-perahu penjaja.

Selain rumah panggung, rumah lanting dan lanting/batang, ciri khas lain kota sungai ini adalah adanya aktivitas perdagangan tradisional yang dilakukan di atas perahu yang dikenal dengan pasar terapung (*floating market*). Pasar terapung

ini seperti layaknya pasar di darat yang menjual berbagai kebutuhan sehari-hari. Pasar terapung yang berada di muara Sungai Barito dan di Kuin Sungai Martapura dijadikan sebagai salah satu tujuan wisata yang ada di Kota Banjarmasin. Gambaran visual permukiman penduduk tepi sungai di Kota Banjarmasin dapat dilihat pada Gambar 3.2.



Sumber: Observasi Lapangan, 2007

GAMBAR 3.2
PERMUKIMAN TEPI SUNGAI

3.2 Sistem Transportasi

Kota Banjarmasin dibentuk oleh dua sistem jaringan utama, yaitu sistem jaringan jalan darat dan sistem jaringan sungai. Pergerakan penumpang maupun barang melalui sungai yang menuju Banjarmasin atau sebaliknya telah berlangsung sejak lama jauh sebelum jaringan jalan darat dibangun. Seiring perkembangan pembangunan jaringan jalan darat di Kota Banjarmasin maka

banyak ditemui jalan darat yang sejajar sungai dan jembatan yang melintang di atas sungai, seperti terlihat pada Gambar 3.3.



Sumber: Observasi Lapangan, 2007

GAMBAR 3.3
JALAN DAN JEMBATAN DI KOTA BANJARMASIN

3.3.1 Jaringan Jalan Darat

Jaringan jalan utama yang ada sekarang berbentuk pola jari-jari (*radial*) dengan pengembangan bentuk *ring radial*. Penekanan utama adalah membangun jalan lingkar dan peningkatan jalan di pusat kota, sehingga sistem jaringan terdiri dari jalan radial menuju ke delapan arah dan dua jalan lingkar yang menghubungkan jalan radial satu sama lain.

Menurut sejarahnya, jalan-jalan tersebut berasal dari jalan lingkungan perumahan, dengan lebar 3 – 4 meter dan perkerasan tanah/kerikil. Sebagai jalan lingkungan, sisi kiri-kanan jalan tersebut langsung berdiri bangunan perumahan penduduk yang sangat padat. Perjalanan antarkawasan penduduk wilayah ini

sebelumnya adalah melalui jalur air (angkutan air). Pada saat ini jalan-jalan tersebut akan cepat rusak bila dilewati beban yang agak berat dan arus lalu lintas yang padat, karena kondisi fisik tanahnya yang sangat labil (berdekatan dengan sungai dan sering terendam air).

Kondisi jalan sangat mempengaruhi mobilitas penduduk kota dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Berdasarkan data, prasarana jalan yang ada di Kota Banjarmasin tahun 2006 terdiri dari jalan negara sepanjang 14,84 km, jalan provinsi sepanjang 18,53 km, dan jalan kota sepanjang 473.109 km dengan kondisi rata-rata cukup baik. Gambaran visual kondisi jalan kota Banjarmasin dapat dilihat pada Gambar 3.4 berikut.



Sumber: Observasi Lapangan, 2007

GAMBAR 3.4 KONDISI JALAN KOTA

Sarana angkutan pada angkutan jalan di Kota Banjarmasin terdiri dari kendaraan roda 2, roda 3, dan roda 4. Setiap tahun terus terjadi peningkatan pada

jumlah kendaraan bermotor. Jenis kendaraan roda 2 merupakan jumlah kendaraan yang terbanyak, dimana pada tahun 2006 mencapai 207.910 unit, sedangkan jumlah kendaraan yang paling sedikit adalah jenis kendaraan roda 3, yaitu sebanyak 314 unit. Lebih jelasnya, jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar pada tahun 2004-2006 dapat dilihat pada Tabel III.4 berikut.

TABEL III. 4
JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR YANG TERDAFTAR
TAHUN 2004-2006

No.	Jenis Kendaraan	2004	2005	2006
1.	Kendaraan Roda 4	36.029	38.938	42.676
2.	Kendaraan Roda 3	121	204	314
3.	Kendaraan Roda 2	171.346	189.615	207.910
	Jumlah	207.496	228.757	250.900

Sumber: BPS Kota Banjarmasin, 2006

3.3.2 Jaringan Sungai

Kondisi fisik alamiah Kota Banjarmasin merupakan wilayah yang banyak dialiri oleh sungai-sungai besar dan cabang-cabangnya mengalir dari arah utara dan timur laut ke arah barat daya dan selatan. Hampir semua sungai yang ada di Kota Banjarmasin umumnya bermuara di Sungai Barito dan Sungai Martapura yang kondisi alirannya dipengaruhi pasang surut Sungai Barito dengan panjang rata-rata sungai kurang lebih 5-10 km dan lebar bervariasi antara 5-60 meter. Pola aliran sungainya dapat dikategorikan sebagai pola aliran mendaun (*dendritic drainage pattern*), dimana jenis pola tersebut dapat dicirikan dari aliran

sungai cabang menuju sungai utama. Kota Banjarmasin sendiri memiliki kesan sebuah pulau atau delta yang terbentuk akibat bertemunya arus Sungai Barito dengan Sungai Martapura. Pada Tabel 1.1 (Bab I) dapat dilihat dengan jelas nama-nama sungai dan panjang sungai yang ada di Kota Banjarmasin.

Sungai dan kanal yang masih efektif untuk dimanfaatkan sebagai prasarana angkutan air saat ini berjumlah 27 buah dengan panjang seluruhnya sekitar 74,42 km dan lebar 10-850 meter. Jaringan sungai yang dapat dilayari tersebut membentuk pola radial dari pusat kota menuju ke empat arah, yakni barat laut (Sungai Kuin), timur laut (Sungai Martapura), selatan (Sungai Kelayan), dan barat daya (Sungai Martapura). Pada sisi luar Kota Banjarmasin sebelah barat terdapat Sungai Barito dan pada sisi sebelah utara terdapat Sungai Alalak yang juga dapat dilayari. Jangkauan pelayanannya meliputi perjalanan menuju pusat kota dari wilayah kota bagian barat laut, timur laut, selatan dan barat daya.

Sungai Martapura melintasi 2 wilayah, yaitu Kabupaten Banjar dan wilayah Kota Banjarmasin. Sungai Martapura memiliki panjang keseluruhan 80 km, sedangkan yang dapat dilayari sekitar 45 km dengan lebar rata-rata 150 m dan kedalaman air tertinggi 4 m dan terendah 2,4 m. Sungai Martapura dapat dilayari oleh kapal sungai, baik untuk angkutan penumpang maupun barang serta hasil pertanian dan perikanan (Dinas Perhubungan, 2006). Gambaran visual Sungai Martapura yang melintas di dalam Kota Banjarmasin terlihat pada Gambar 3.5.

Pola jaringan angkutan sungai yang beroperasi di Kota Banjarmasin melayani dua trayek/rute, yaitu (1) trayek angkutan sungai antarkota antarprovinsi, dan (2) trayek angkutan sungai dalam kota. Untuk angkutan sungai



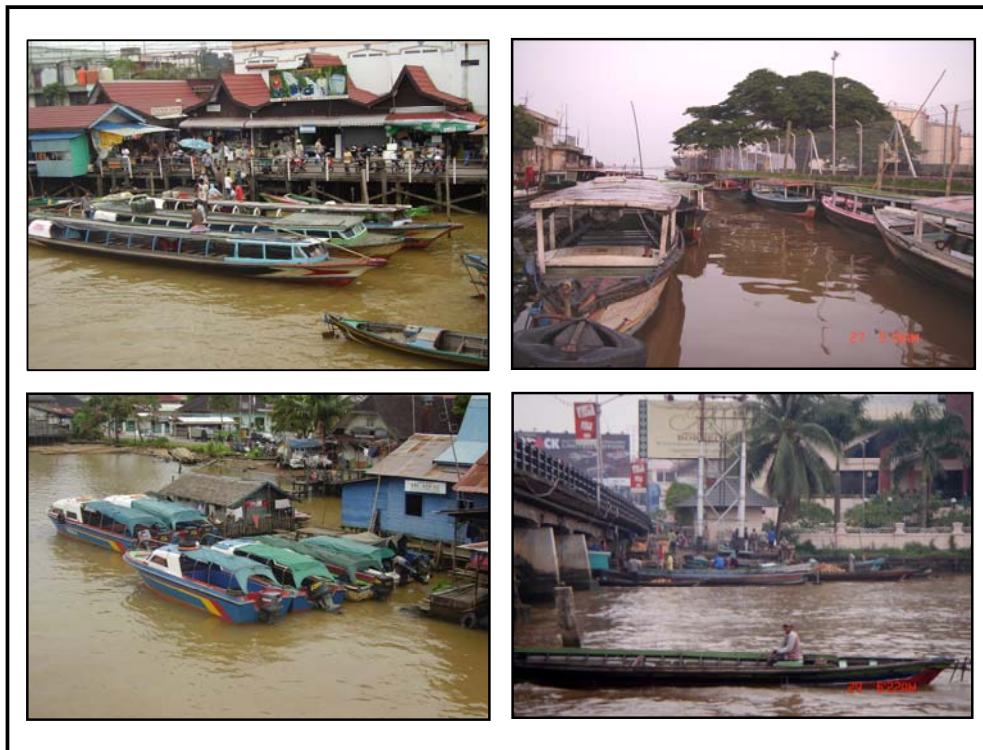
Sumber: Observasi Lapangan, 2007

GAMBAR 3.5 KONDISI SUNGAI MARTAPURA

antarkota antarprovinsi, pada saat ini lebih terfokus pada angkutan barang. Adapun untuk angkutan penumpang meskipun ada beberapa yang masih eksis seperti trayek Banjarmasin–Muara Teweh (Kalteng) dan Banjarmasin–Tamban (Barito Kuala), namun banyak penumpang yang beralih ke angkutan darat dikarenakan telah dibukanya jaringan jalan darat yang menghubungkan Kota Banjarmasin dengan Provinsi Kalimantan Timur dan Kalimantan Tengah.

Trayek angkutan sungai dalam kota melayani angkutan penumpang, barang, dan kegiatan perdagangan. Data yang didapat dari Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan menyebutkan untuk angkutan penumpang, trayek angkutan sungai dalam kota melayani rute Banjarmasin–Banua Anyar dan Banjarmasin–Mantuil. Adapun untuk angkutan barang atau kegiatan perdagangan lainnya umumnya menuju pasar-pasar yang terletak di pinggiran sungai. Hal ini karena para pedagang lebih sering mengangkut, membongkar muat barang dagangan, bahkan melakukan transaksi jual beli langsung dari atas kelotok.

Pada Gambar 1.3 (Bab I) dapat dilihat dengan jelas jenis angkutan sungai yang ada di Kota Banjarmasin dan jumlahnya dalam 10 tahun terakhir. Pada Gambar 3.6 berikut adalah gambaran visual beberapa jenis angkutan sungai.



Sumber: Observasi Lapangan, 2007

GAMBAR 3.6
BEBERAPA JENIS ANGKUTAN SUNGAI
DI KOTA BANJARMASIN

3.4. Gambaran Umum Wilayah Studi

Batasan wilayah studi dalam penelitian ini adalah Sungai Martapura yang melintas di sepanjang Kelurahan Sungai Bilu dan Kelurahan Banua Anyar (Kecamatan Banjarmasin Timur) pada sisi sebelah kiri sungai, serta Kelurahan

Sungai Jingah (Kecamatan Banjarmasin Utara) pada sisi sebelah kanan sungai, dimana bagian utara dibatasi oleh jembatan Banua Anyar dan bagian selatan dibatasi oleh batas Kelurahan Sungai Bilu.

Kelurahan Sungai Bilu memiliki luas wilayah 55 ha. Secara administratif, bagian utara dibatasi oleh Sungai Martapura, bagian timur dibatasi oleh Kelurahan Pengambangan, bagian selatan dibatasi oleh Kelurahan Kuripan, dan bagian barat dibatasi oleh Kelurahan Melayu.

Pemanfaatan ruang di Kelurahan Sungai Bilu adalah permukiman. Kawasan permukiman lama terletak di tepi sungai, dimana konstruksi bangunan terbuat dari kayu dengan tipe rumah panggung. Penyebaran bangunan di tepian Sungai Martapura ini mencapai beberapa lapis yaitu sekitar 3-10 lapis, sehingga bangunan yang menghadap sungai praktis tidak memiliki halaman. Di sepanjang tepi sungai dibangun titian berlantai kayu ulin tipis sebagai prasarana lalu lintas utama bagi warga. Adapun pada permukiman baru, hal ini dapat dilihat dari konstruksi bangunan yang relatif lebih baik dan berorientasi ke jalan. Kelurahan Sungai Bilu termasuk kelurahan yang memiliki keuntungan akses lokasi, oleh sebab itu di sepanjang jalannya banyak penduduk yang membuka usaha dengan memanfaatkan halaman di depan rumah.

Sama halnya dengan Kelurahan Sungai Bilu, secara administratif Kelurahan Banua Anyar masuk ke dalam wilayah Kecamatan Banjarmasin Timur. Kelurahan Banua Anyar memiliki luas wilayah 178 ha. Bagian utara, timur dan barat dibatasi oleh Sungai Martapura, dan bagian selatan dibatasi oleh Kelurahan Pangambangan.

Menurut Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Kecamatan Banjarmasin Timur tahun 2005, kondisi sepanjang tepi sungai di Kawasan Banua Anyar yang masih kosong merupakan kawasan yang direncanakan sebagai konservasi, ruang terbuka hijau dan rekreasi dengan pemanfaatan keberadaan Jembatan Banua Anyar sebagai salah satu obyek wisata yang diintegrasikan dengan kegiatan wisata sungai dan angkutan sungai. Seiring dengan selesai dibangunnya jalan lingkar dalam utara, Kelurahan Banua Anyar mulai berkembang sebagai kawasan permukiman.

Kelurahan Sungai Jingah secara administratif masuk ke dalam wilayah Kecamatan Banjarmasin Utara. Kelurahan Sungai Jingah memiliki luas wilayah 195 ha. Bagian utara dibatasi oleh Kabupaten Barito Kuala, bagian timur dibatasi oleh Kabupaten Banjar, bagian selatan dibatasi oleh Sungai Martapura, dan bagian barat dibatasi oleh Kelurahan Antasan Kecil Timur dan Kelurahan Surgi Mufti.

Pemanfaatan ruang di Kelurahan Sungai Jingah adalah permukiman. Kawasan permukiman yang letaknya di tepi sungai hampir semuanya tidak memiliki sempadan sungai dan cenderung menjorok ke badan sungai. Berbeda dengan permukiman tepi sungai di Kelurahan Sungai Bilu yang terdiri mencapai 3-10 lapis, Kelurahan Sungai Jingah hanya sekitar 1-2 lapis saja. Dengan demikian, permukiman tepi sungai di sini muka bangunannya menghadap ke jalan dan bagian belakang menghadap sungai.

Turun naik menggunakan angkutan sungai dilakukan di atas lanting. Lanting yang berada tepat di belakang rumah dan langsung masuk menuju rumah merupakan akses pribadi, yaitu digunakan oleh pemilik rumah sendiri, sedangkan

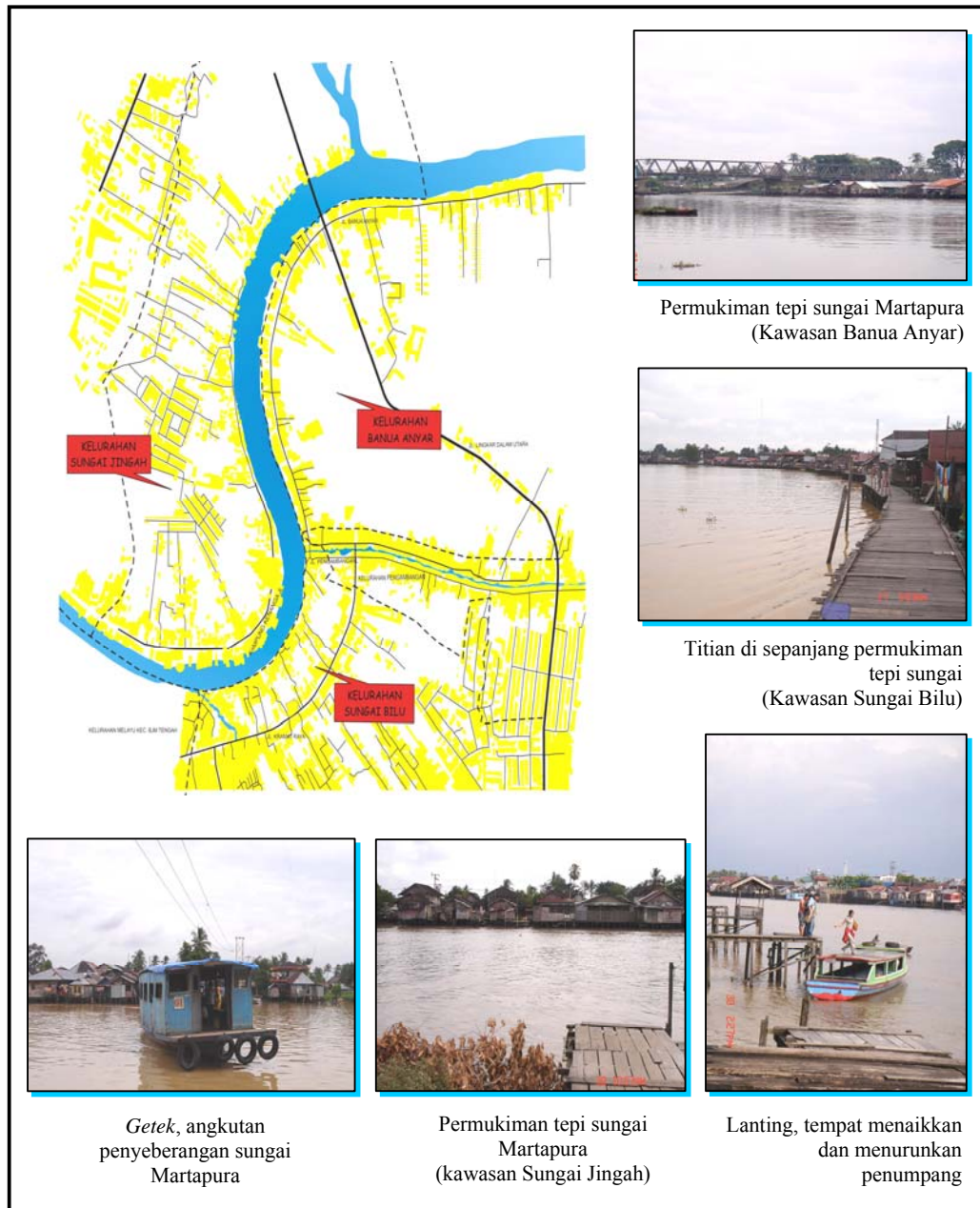
lanting untuk umum berada di sepanjang tepian sungai yang berbatasan langsung dengan jalan. Profil kelurahan wilayah studi dapat dilihat pada Tabel III.5 berikut.

TABEL III.5
PROFIL KELURAHAN WILAYAH STUDI TAHUN 2006

No.	Profil	Kelurahan Sungai Bilu	Kelurahan Banua Anyar	Kelurahan Sungai Jingah
1.	Luas (km ²)	0,55	1,78	1,95
2.	Jumlah Rumah Tangga (RT)	34	19	77
3.	Jumlah Penduduk (jiwa)	10.828	7.106	10.202
4.	Jumlah Kepala Keluarga (KK)	3.066	1.525	2.983
5.	Rata-rata jiwa per KK	3,53	4,65	3,42
6.	Kepadatan (jiwa/km ²)	19.687	3.992	4.415

Sumber: BPS Kota Banjarmasin, 2006

Penduduk di tepi sungai memiliki cara tersendiri dalam membina hubungan sosial terhadap wilayah tetangganya yang dipisahkan oleh sungai. Salah satu caranya adalah menyediakan fasilitas untuk kemudahan melakukan pergerakan antarwilayah, yaitu angkutan sungai khusus penyeberangan atau biasa disebut masyarakat Banjar dengan *getek*, seperti yang terlihat di Kelurahan Sungai Bilu. Kondisi umum wilayah studi dapat dilihat pada Gambar 3.7 berikut.



Sumber: Observasi Lapangan, 2008

GAMBAR 3.7
KONDISI UMUM WILAYAH STUDI

BAB IV

PERGESERAN PERGERAKAN ANGKUTAN SUNGAI DI SUNGAI MARTAPURA KOTA BANJARMASIN

4.1 Analisis Perubahan Guna Lahan, Pertumbuhan Penduduk dan Jaringan Jalan di Kota Banjarmasin

4.1.1 Analisis Perubahan Guna Lahan

Menurut Chapin (dalam Jayadinata, 1999), penggunaan lahan suatu kota pada prinsipnya dapat dikelompokkan menjadi beberapa sistem dan salah satunya adalah sistem aktivitas kota. Sistem ini mewujudkan aktivitas-aktivitas antartempat dan antarperjalanan sebagai pelengkap kegiatan dimana kondisi pergerakan diwujudkan dalam jaringan transportasi dan kegiatan diwujudkan dalam bentuk guna lahan.

Penggunaan lahan biasanya ditentukan oleh kegiatan masyarakat perkotaan itu sendiri, yaitu berupa kegiatan yang bersifat sosial, ekonomi maupun yang bersifat untuk kepentingan umum (Jayadinata, 1999). Pertumbuhan kebutuhan lahan didorong oleh adanya pertumbuhan penduduk dan aktivitas ekonomi yang menyertainya.

Kota Banjarmasin memiliki luas wilayah 72 km² yang sebagian besar lahannya digunakan sebagai lahan terbangun. Hal ini dapat dilihat dari perubahan guna lahan dalam 10 tahun terakhir, dimana telah terjadi penurunan penggunaan lahan untuk pertanian, yaitu sebesar 36,93 %, sedangkan penggunaan lahan untuk industri, perusahaan, jasa maupun perumahan cenderung mengalami peningkatan. Lebih jelasnya perkembangan guna lahan Kota Banjarmasin ada pada Tabel IV.1.

TABEL IV.1
PENGGUNAAN LAHAN KOTA BANJARMASIN TAHUN 1996-2006

No.	Jenis Penggunaan Lahan	Luas Lahan (ha)			Perubahan Guna Lahan 1996-2006 (%)
		1996	2000	2006	
1.	Tanah Pertanian	3352.2	3111.9	2114.2	-36.93
2.	Tanah Industri	253.1	278.6	283	11.81
3.	Tanah Perusahaan	298.6	336.8	339.7	13.76
4.	Tanah Jasa	408.1	443.4	492	20.56
5.	Tanah Permukiman	2888	3029.3	3971	37.5
	Jumlah	7.200	7.200	7.200	

Sumber: BPS Kota Banjarmasin, 2006 (Diolah Kembali)

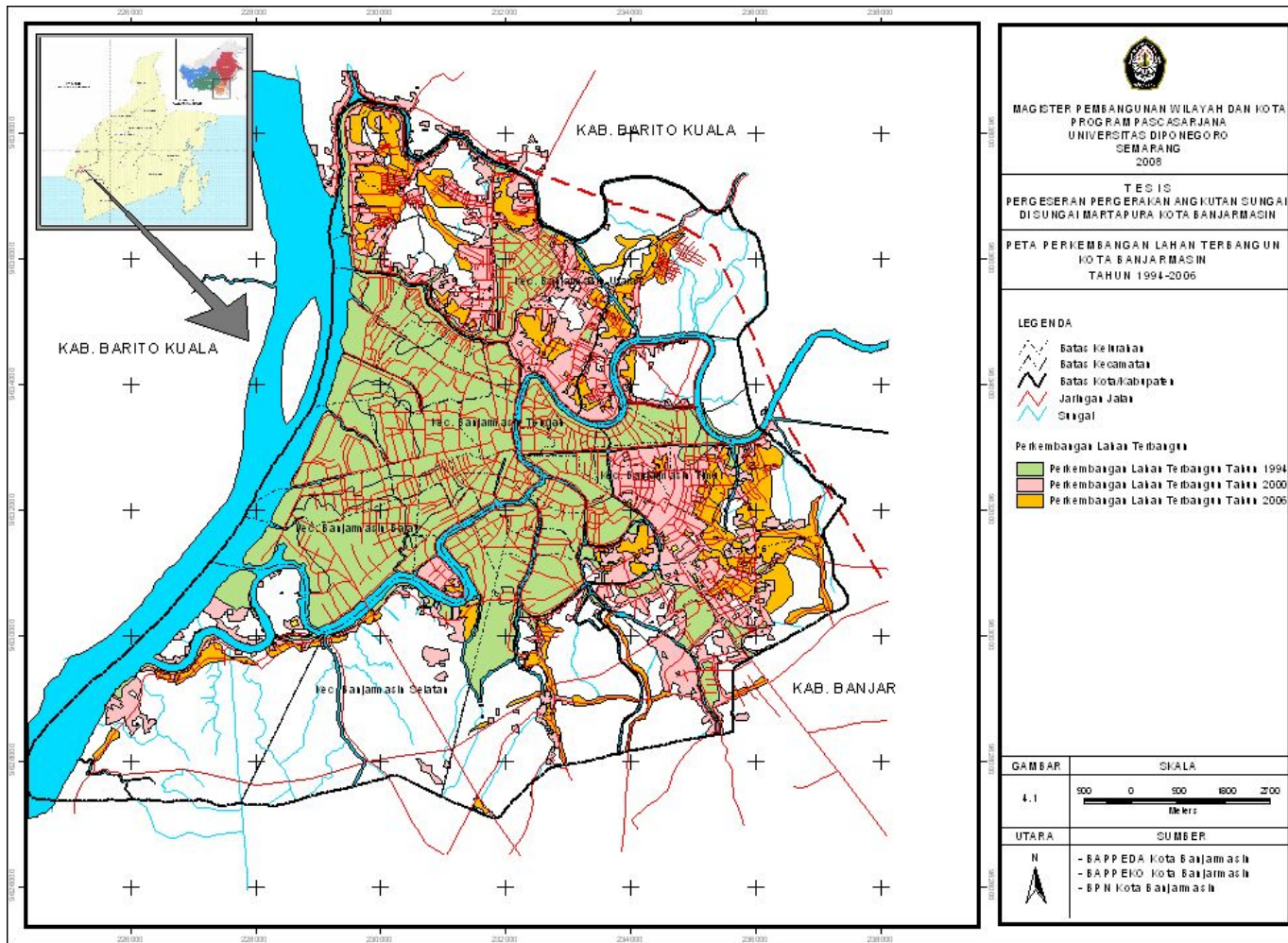
Meningkatnya penggunaan lahan terbangun di Kota Banjarmasin mengindikasikan pertumbuhan penduduk dan peningkatan perekonomian yang pada akhirnya menuntut ruang yang lebih luas untuk dapat memenuhi segala aktivitas perkotaan yang beragam. Hal inilah yang mendorong terjadinya peralihan fungsi (konversi) lahan dari pertanian menjadi nonpertanian. Gambaran jelas mengenai perkembangan lahan terbangun di Kota Banjarmasin dapat dilihat pada peta Gambar 4.1, sedangkan peta penggunaan lahan untuk tahun 1994, 2000 dan 2006 dapat dilihat pada Gambar 4.2, Gambar 4.3 dan Gambar 4.4.

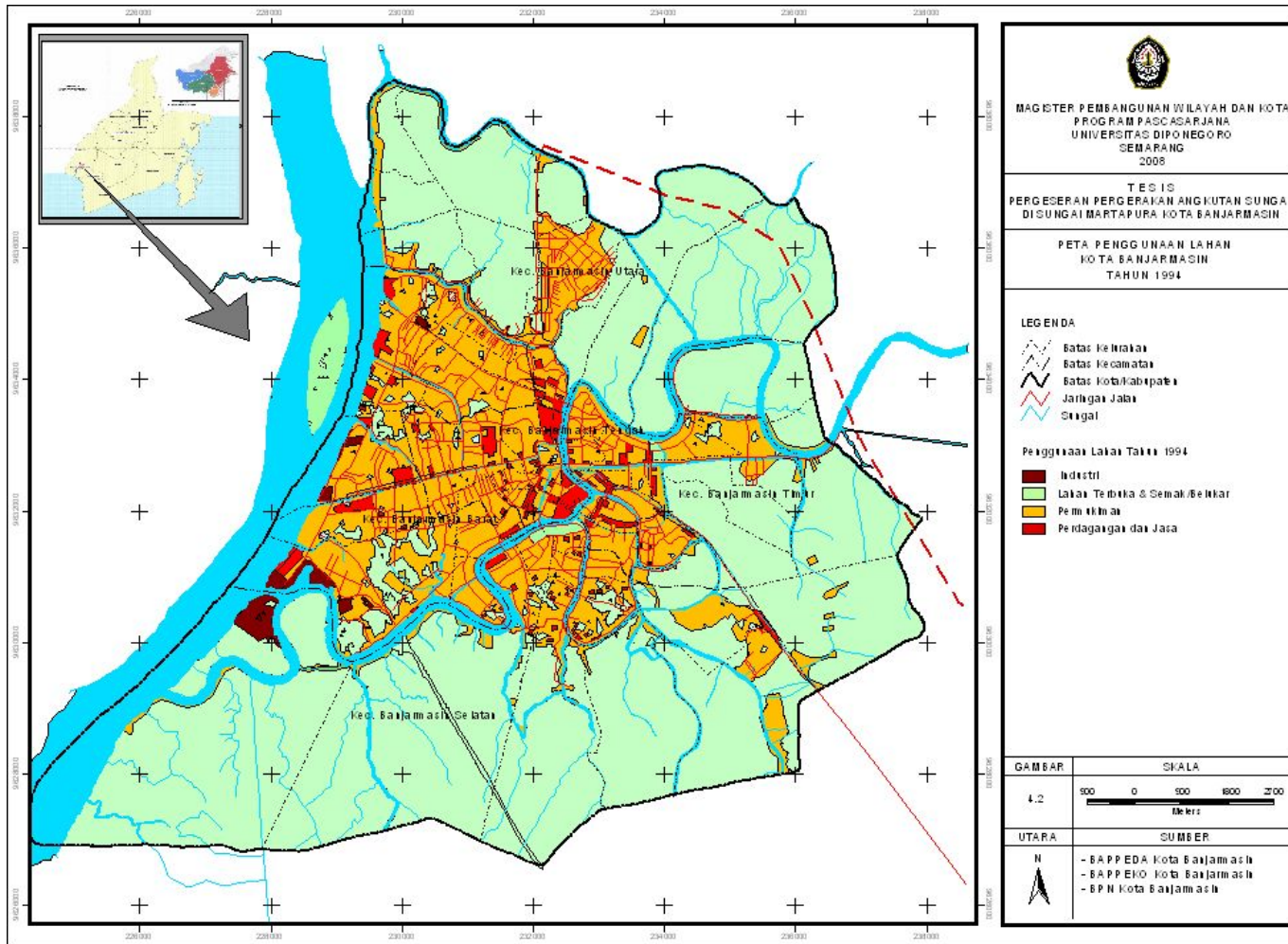
Dari peta terlihat bahwa pola penggunaan lahan pada bagian pusat kota, yaitu Kecamatan Banjarmasin Tengah didominasi dengan aktivitas yang beragam, yaitu perkantoran, pemerintahan, pendidikan, peribadatan, perdagangan dan jasa, serta perumahan. Bagian barat arah pinggiran merupakan kawasan industri dan perhubungan. Ini dikarenakan letaknya yang berada di jalur perhubungan laut yang menghubungkan Kota Banjarmasin dengan Pulau Jawa. Pada bagian timur,

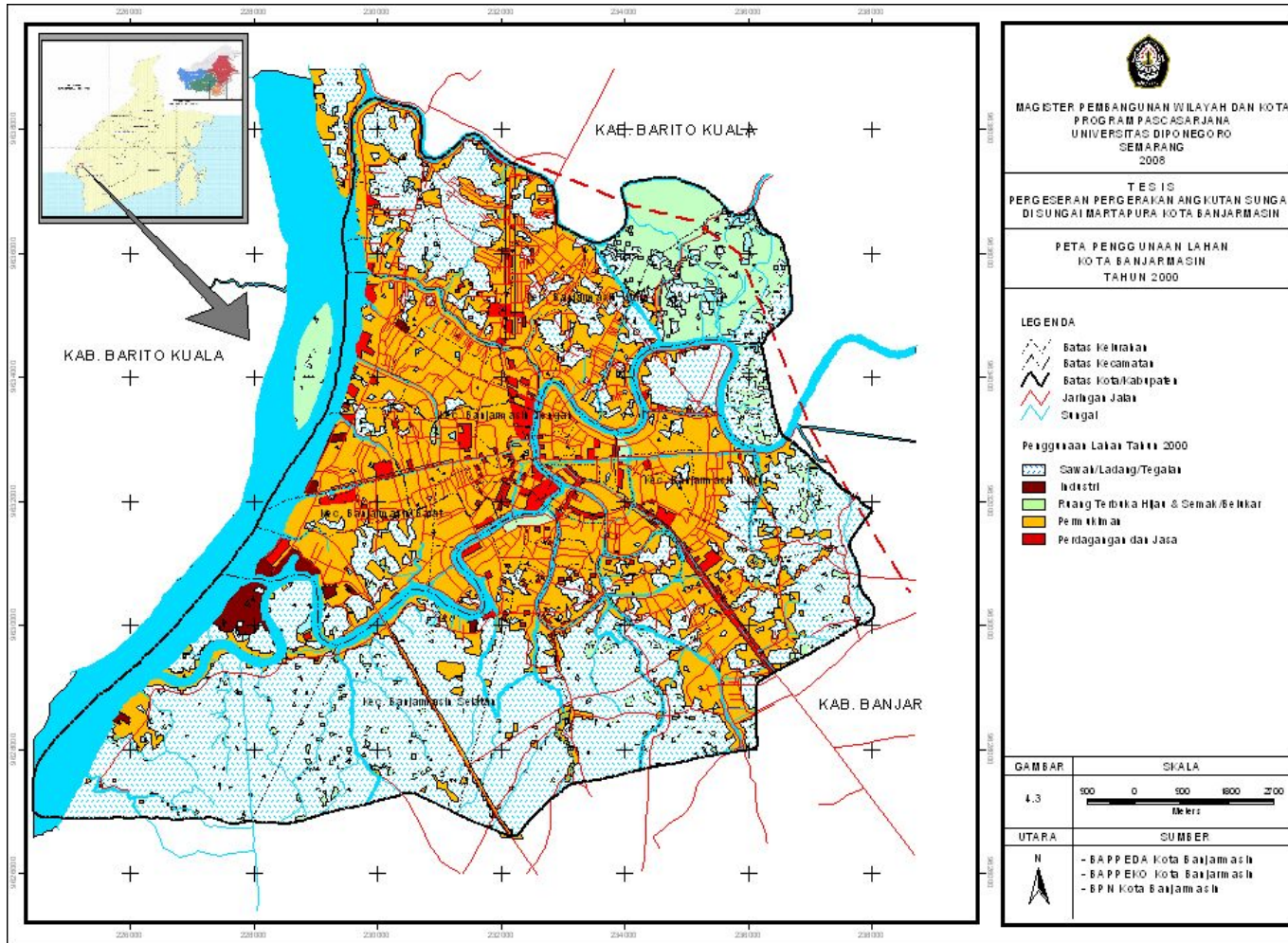
sepanjang jalan selain diisi permukiman juga didominasi oleh perdagangan dan jasa, terutama sepanjang Jalan A. Yani sebagai akses yang menghubungkan Kota Banjarmasin dengan Kertak Hanyar. Pada bagian utara, penggunaan lahan selain untuk permukiman, juga sebagai kawasan pendidikan, perdagangan dan jasa. Pada bagian selatan, penggunaan lahan didominasi lahan kosong selain untuk industri. Hal ini dikarenakan letaknya yang jauh dari pusat kota.

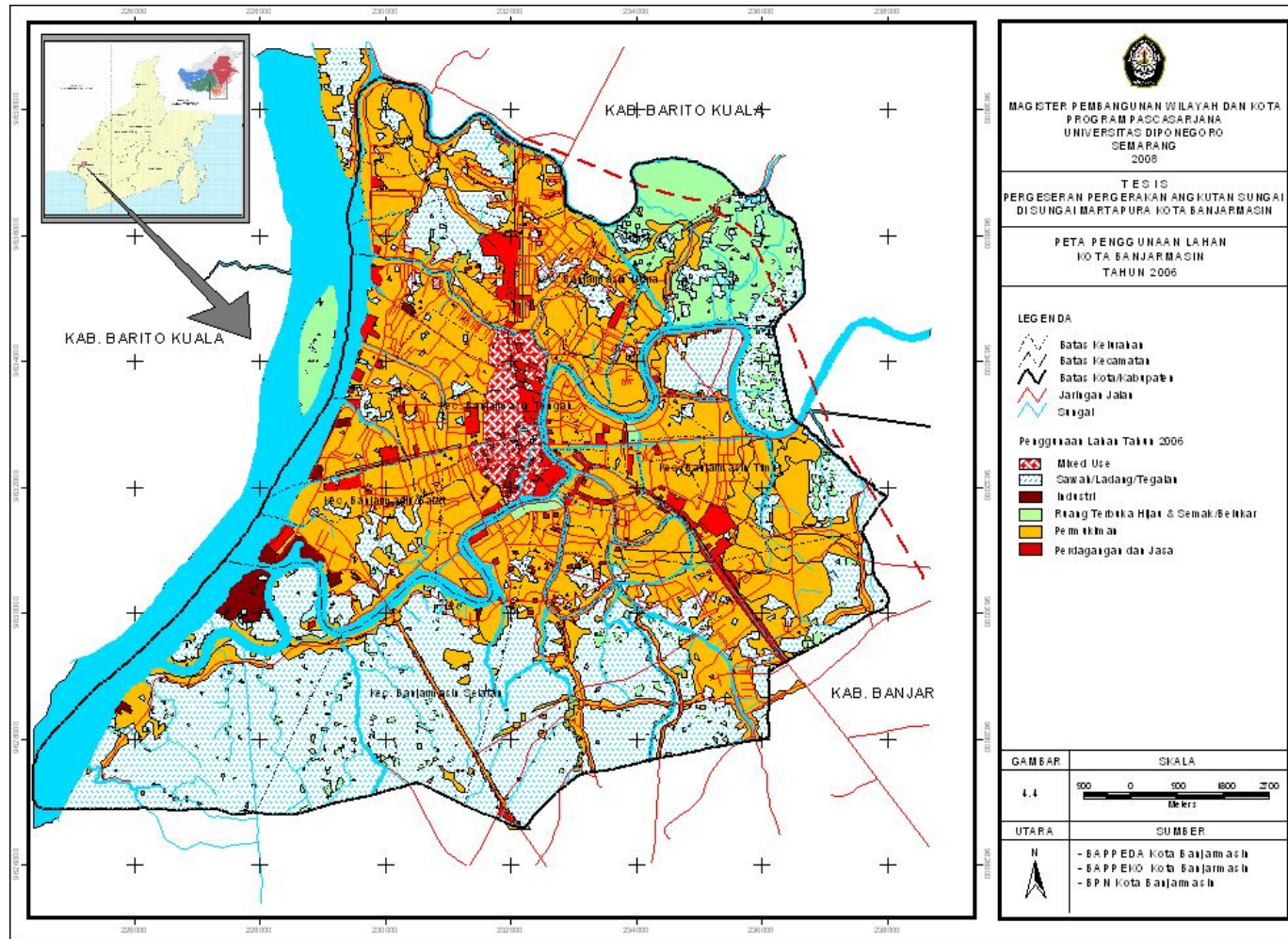
Pada wilayah studi terjadi perubahan guna lahan yang begitu signifikan, kecuali untuk Kelurahan Sungai Bilu. Kelurahan Sungai Bilu merupakan salah satu kawasan di Kota Banjarmasin yang berkembang sudah cukup lama, ini terlihat pada tahun 90-an hampir seluruh area di kelurahan ini sudah dipadati oleh permukiman. Selain karena terletak di alur Sungai Martapura yang memungkinkan kemudahan pergerakan atau aktivitas perdagangan dengan menggunakan angkutan sungai yang merupakan moda utama pada saat dulu, juga dikarenakan sudah tersedianya prasarana jalan darat menuju pusat kota. Dengan demikian, penduduk di kelurahan ini memiliki keuntungan akses lokasi dan beberapa pilihan untuk melakukan pergerakan.

Bersebelahan dengan Kelurahan Sungai Bilu, yaitu Kelurahan Banua Anyar, terlihat penggunaan lahannya berbeda jauh. Banyaknya lahan kosong dikarenakan kawasan ini direncanakan sebagai konservasi, ruang terbuka hijau dan rekreasi, meskipun saat ini pertumbuhan permukiman oleh pengembang mulai banyak terlihat di kelurahan ini. Dipisahkan oleh Sungai Martapura adalah Kelurahan Sungai Jingah. Kawasan yang dulunya merupakan lahan kosong ini berkembang menjadi permukiman, terutama setelah tersedianya prasarana jalan.









4.1.2 Analisis Pertumbuhan dan Kepadatan Penduduk

Berdasarkan data perkembangan penduduk Kota Banjarmasin pada tahun 1980-2006 diketahui bahwa terjadi fluktuasi pertumbuhan penduduk. Laju pertumbuhan penduduk di Kota Banjarmasin pada tahun 1980-1990 mencapai 2,36 %, sedangkan pada tahun 1990-2000 berkurang menjadi 1,02 %. Selanjutnya, tahun 2000-2006 meningkat menjadi 2,08 %, peningkatan yang cukup signifikan hanya dalam waktu 6 (enam) tahun. Keadaan ini dipengaruhi oleh fungsi kota Banjarmasin itu sendiri sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) di Kalimantan Selatan yang didukung dengan tersedianya berbagai fasilitas perkotaan. Lebih jelasnya laju pertumbuhan penduduk dapat dilihat pada Tabel IV.2 berikut.

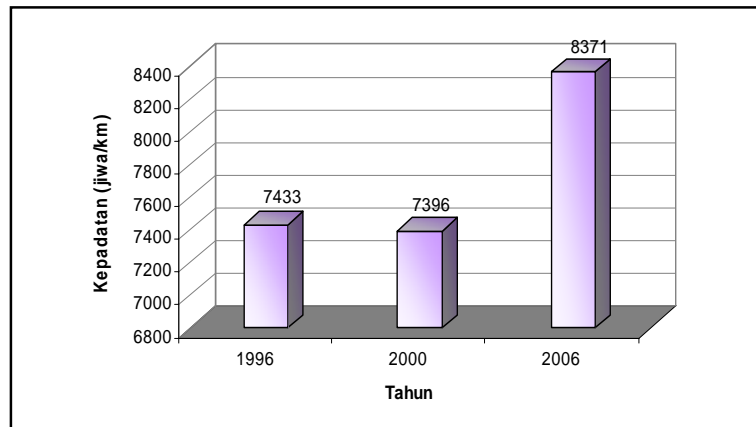
TABEL IV.2
PERSENTASE LAJU PERTUMBUHAN PENDUDUK
KOTA BANJARMASIN TAHUN 1990-2006

Tahun	Jumlah Penduduk (jiwa)	Laju Pertumbuhan (%)
1980	381.286	-
1990	481.371	2,36
2000	532.556	1,02
2006	602.725	2,08

Sumber: BPS Kota Banjarmasin, 2006 (Diolah kembali)

Jika jumlah penduduk besar, maka kepadatan rata-rata suatu wilayah akan besar pula dan memerlukan ruang yang cukup luas untuk menampung segala aktivitasnya. Jumlah penduduk Kota Banjarmasin pada tahun 1996 adalah sebesar 535.184 jiwa. Dengan demikian, dapat diketahui tingkat kepadatan penduduk

tahun 1996, yaitu sebesar 7.433 jiwa/km². Kemudian tahun 2000 dengan jumlah penduduk 532.556 jiwa, tingkat kepadatan sedikit menurun menjadi 7.396 jiwa/km². Tahun 2006 dengan jumlah penduduk 602.725 jiwa, tingkat kepadatan kembali meningkat menjadi 8.371 jiwa/km². Lebih jelasnya tingkat kepadatan penduduk dalam 10 tahun terakhir dapat dilihat pada Gambar 4.5 berikut.



Sumber: BPS Kota Banjarmasin, 2006 (Diolah Kembali)

GAMBAR 4.5
GRAFIK KEPADATAN PENDUDUK
KOTA BANJARMASIN TAHUN 1996-2006

Ditinjau dari tingkat pertumbuhan penduduk tiap wilayah studi selama tiga tahun terakhir (2003-2006), kelurahan yang memiliki tingkat pertumbuhan terbesar adalah Kelurahan Banua Anyar, yaitu sebesar 4,46 % pertahun dan tingkat pertumbuhan terkecil adalah Kelurahan Sungai Jingah, yaitu sebesar 2,78 % pertahun. Tingginya tingkat pertumbuhan di Kelurahan Banua Anyar antara lain disebabkan tingginya pertumbuhan perumahan oleh pengembang, terutama

setelah adanya Jembatan Banua Anyar dan Jalan Lingkar Dalam Utara, meskipun sebenarnya kawasan ini direncanakan sebagai kawasan konservasi dan ruang terbuka hijau. Tingkat kepadatan penduduk dan laju pertumbuhan penduduk wilayah studi dapat dilihat pada Tabel IV.3 berikut.

TABEL IV.3
KEPADATAN DAN LAJU PERTUMBUHAN PENDUDUK
WILAYAH STUDI TAHUN 2003-2006

No.	Kelurahan	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Penduduk		Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)		Laju Pertumbuhan (%)
			2003	2006	2003	2006	
1.	Sungai Bilu	0,43	9.799	10.828	22.788	25.181	3,22 %
2.	Banua Anyar	1,56	6.211	7.106	3.981	4.555	4,46 %
3.	Sungai Jingah	1,95	9.391	10.202	4.815	5.231	2,78 %

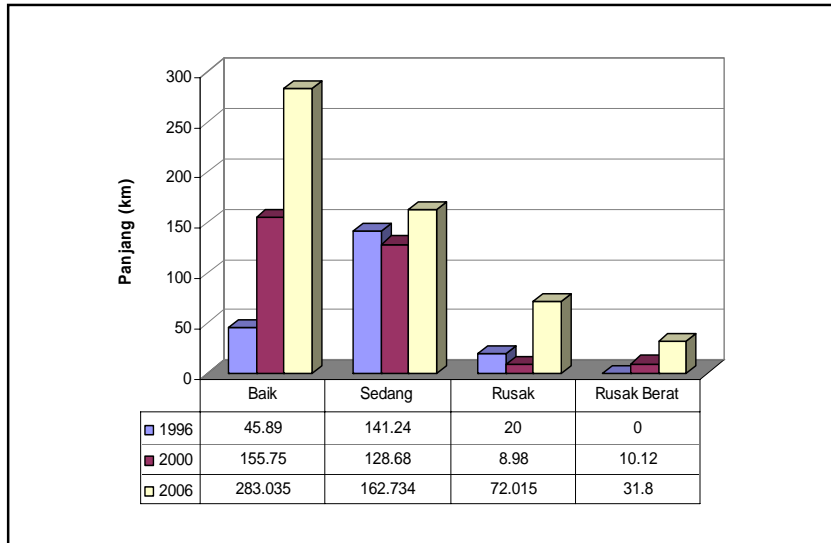
Sumber: Kecamatan dalam Angka, 2006 dan Hasil Analisis, 2008

4.1.3 Analisis Perkembangan Jaringan Jalan

Seiring dengan perkembangan kota dan segala aktivitasnya yang juga berdampak pada penambahan jumlah kendaraan bermotor, sementara pembangunan ruas jalan terbatas, mengakibatkan terjadi kemacetan lalu lintas pada ruas-ruas jalan tertentu, seperti di Jalan Kol. Soegiono, Jalan Lambung Mangkurat, Jalan Hasanuddin, Jalan A. Yani, Jalan Gatot Subroto dan Simpang Kuripan.

Perkembangan panjang jalan Kota Banjarmasin tahun 1996 adalah 207,13 km, kemudian tahun 2000 meningkat menjadi 303,53 km dan tahun 2006 menjadi 549,584 km. Secara umum, lebar jalan yang ada di Kota Banjarmasin

cukup bervariasi, yaitu mulai 3-5 meter, 6-12 meter hingga 16 meter. Lebih jelasnya perkembangan panjang dan kondisi jalan dapat dilihat pada Gambar 4.6.



Sumber: BPS Kota Banjarmasin, 2006 (Diolah Kembali)

GAMBAR 4.6
GRAFIK PERKEMBANGAN PANJANG DAN KONDISI
JALAN KOTA TAHUN 1996-2006

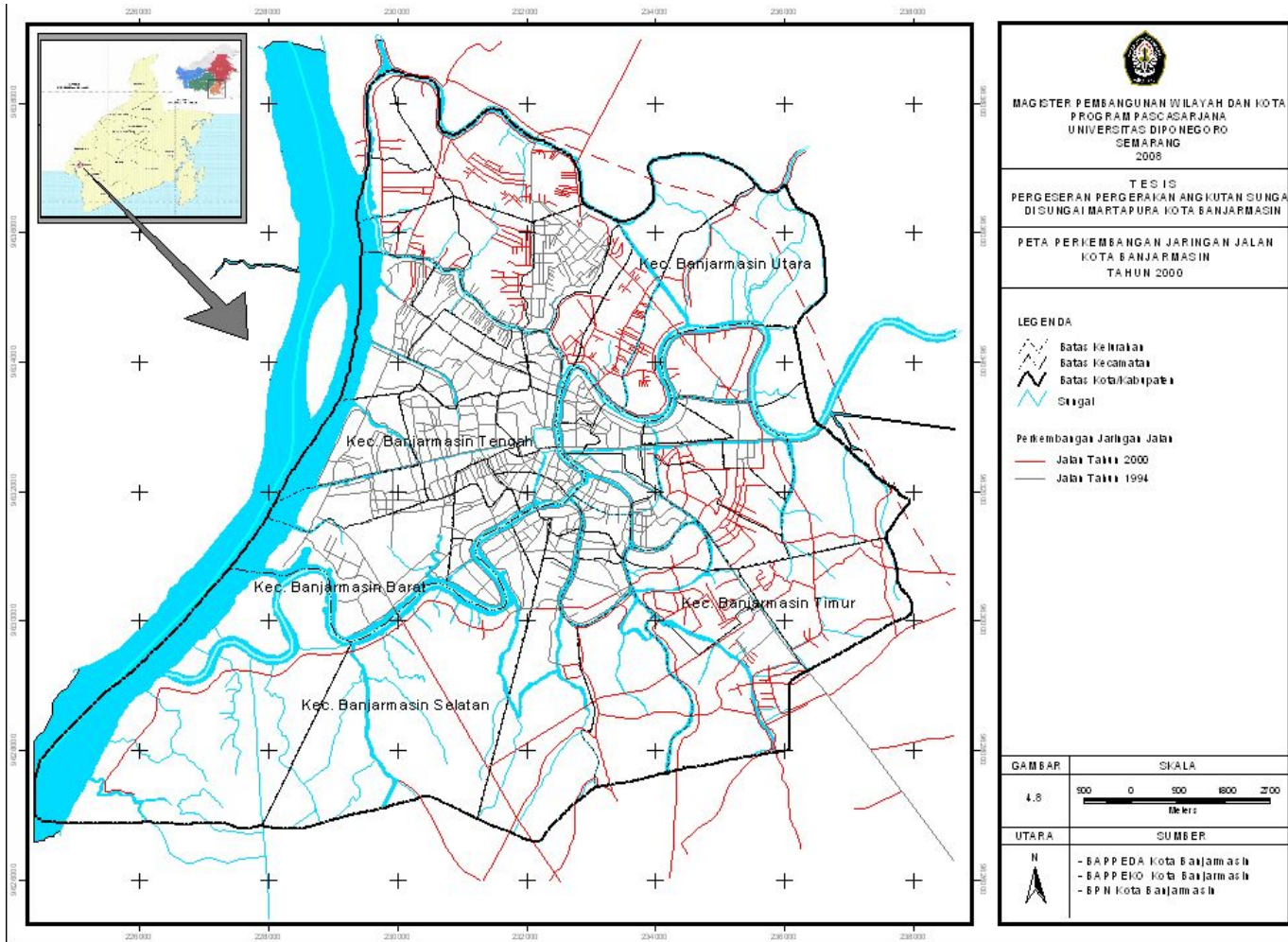
Ditinjau dari fungsinya, jaringan jalan yang ada di Kota Banjarmasin terdiri dari jalan arteri, jalan kolektor sekunder, jalan lokal dan jalan lingkungan.

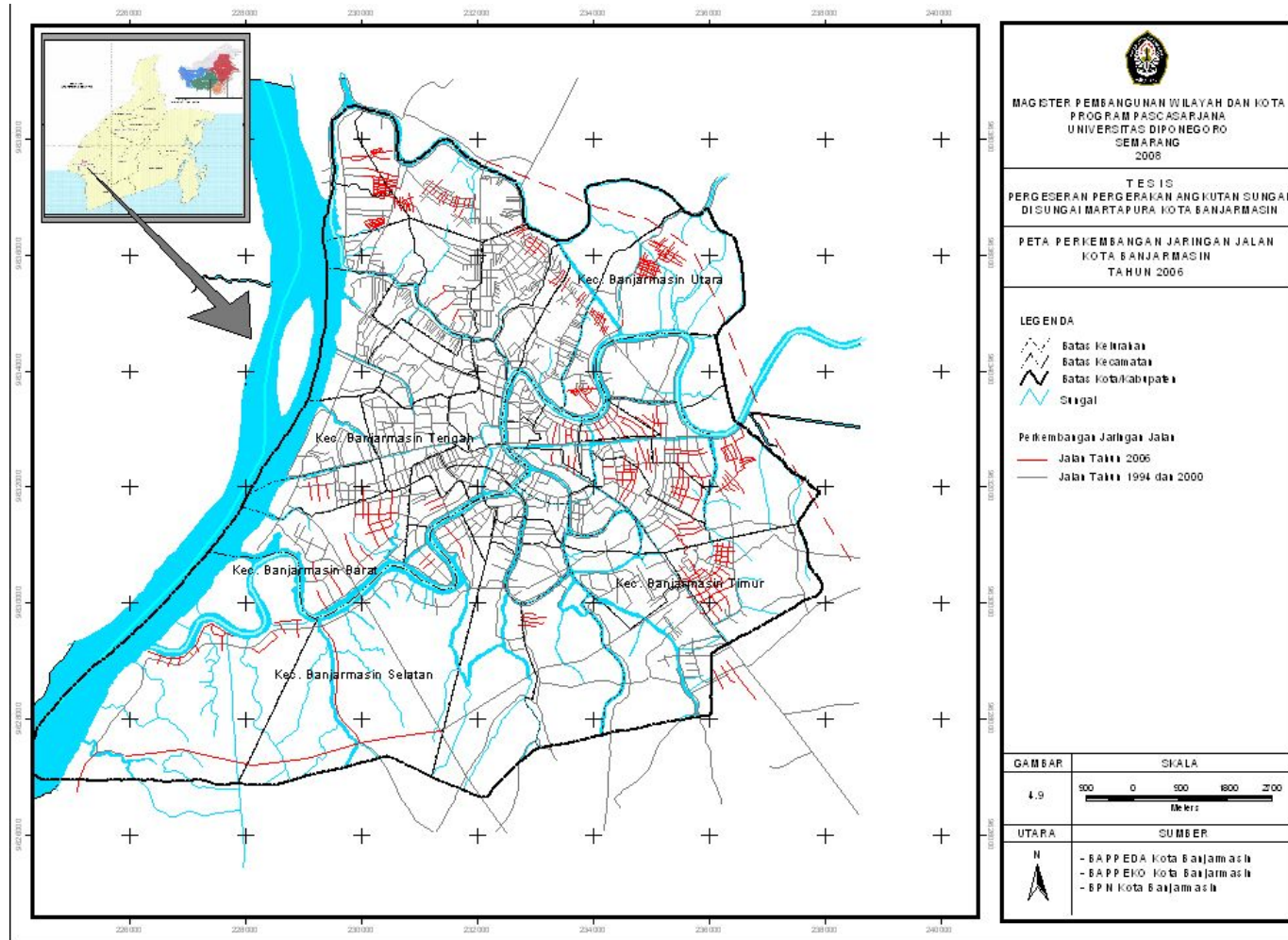
- Jalan arteri, merupakan jalan utama yang melintas di dalam kota, yaitu Jalan Kamboja, Jalan Antasari, Jalan A. Yani, Jalan Samudera, Jalan Lambung Mangkurat, Jalan Hasanuddin dan Jalan S. Parman. Jalan A. Yani sebelumnya merupakan jalan arteri primer, namun dengan beroperasinya Jalan Lingkar Selatan dan Lingkar Utara kini berubah menjadi jalan arteri sekunder.

- Jalan kolektor sekunder, merupakan jalan akses yang menghubungkan beberapa kawasan utama di Kota Banjarmasin atau jalan yang fungsinya tinggi, yaitu terdapat pada Jalan Perintis Kemerdekaan, Jalan Tendean, Jalan Soetoyo S, Jalan Veteran, Jalan Gatot Subroto, Jalan Lingkar Selatan.
- Jalan lokal sekunder, merupakan jalan lingkungan yang berfungsi sebagai jalan akses yang menghubungkan antarpusat unit lingkungan atau dengan kawasan pemukiman di dalam Wilayah Banjarmasin, diantaranya Jalan Keramat, Jalan Pengambangan, Jalan tembus Gatot Subroto dengan Jalan Pramuka, Jalan Gerilya, Jalan Manggis, Jalan Kelayan A.
- Jalan lingkungan, merupakan jalan lingkungan yang terdapat di dalam lingkungan pemukiman penduduk, selain ketiga fungsi jalan di atas.

Gambaran perkembangan jaringan jalan di Kota Banjarmasin dapat dilihat pada Gambar 4.7, Gambar 4.8 dan Gambar 4.9.

Pada wilayah studi, prasarana jalan yang ada sebagian besar merupakan jalan lingkungan, sedangkan yang lainnya adalah jalan kolektor dan lokal sekunder. Aksesibilitas semakin meningkat dengan dibukanya Jalan Lingkar Dalam Utara di Kelurahan Banua Anyar yang menghubungkan ke arah utara (Jalan Sultan Adam) dan arah selatan (Jalan Veteran). Lebih jelasnya jalan kolektor dan lokal sekunder dapat dilihat pada Tabel IV.4.





TABEL IV.4
PANJANG DAN KONDISI JALAN DI WILAYAH STUDI

No.	Nama Jalan	Panjang (m)	Lebar (m)	Kelas Fungsi	Kondisi
Kelurahan Sungai Bilu					
1.	Jl. Sei Bilu	200	5	Lokal Skunder	Baik
2.	Jl. Simpang Sei Bilu	200	3,5	Lokal Skunder	Baik
Kelurahan Banua Anyar					
1.	Jl. Banua Anyar	2.600	4	Lokal Skunder	Rusak ringan
2.	Lingkar Dalam Utara	1.500	5	Kolektor Primer	Baik
Kelurahan Sungai Jingah					
1.	Jl. Jahri Saleh	1.010	5	Kolektor	Rusak berat
2.	Jl. Sei Jingah Ujung	134	5	Lokal Skunder	Baik
3.	Jl. Sei Jingah	2500	6	Lokal Skunder	Sedang

Sumber: Dinas Permukiman dan Prasarana Kota Banjarmasin, 2004

4.2 Analisis Pergerakan Penggunaan Moda Angkutan Sungai di Sungai

Martapura Kota Banjarmasin

Pada subbab ini akan menganalisis pergerakan penggunaan moda angkutan sungai berdasarkan hasil penyebaran kuesioner pada penduduk tepi sungai di wilayah studi. Analisis ini dikelompokkan menjadi dua, yaitu (1) karakteristik pelaku perjalanan, dan (2) karakteristik pola pergerakan.

4.2.1 Karakteristik Pelaku Perjalanan

4.2.1.1 Umur

Proporsi karakteristik Kepala Keluarga (KK) yang terjaring dalam penyebaran kuesioner di wilayah studi, bila ditinjau dari aspek umur dapat diketahui bahwa ternyata didominasi oleh KK yang memiliki umur lebih dari 40

tahun yaitu sebesar 57 %, kemudian yang berumur antara 31-40 tahun (29 %) dan terendah berumur antara 21-30 tahun (14 %). Lebih jelasnya karakteristik umur dapat dilihat pada Tabel IV.5.

**TABEL IV.5
KARAKTERISTIK UMUR**

No.	Umur	Jumlah	Persentase
1.	< 20 tahun	-	-
2.	21-30 tahun	14	14 %
3.	31-40 tahun	29	29 %
4.	> 40 tahun	57	57 %
	Jumlah	100	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.2.1.2 Jenis Kelamin

Proporsi karakteristik KK pada tepi sungai ditinjau dari jenis kelamin didominasi oleh laki-laki, yaitu sebesar 92 %, sedangkan perempuan hanya sebesar 8 %. Ini menunjukkan bahwa gender/jenis kelamin laki-laki sebagai seorang kepala keluarga masih sangat penting dalam status sosial masyarakat. Kepala keluarga seorang perempuan, ini dikarenakan suami telah meninggal atau karena perceraian. Karakteristik jenis kelamin dapat dilihat pada Tabel IV.6 berikut.

TABEL IV.6
KARAKTERISTIK JENIS KELAMIN

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
1.	Laki-laki	92	92 %
2.	Perempuan	8	8 %
	Jumlah	100	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.2.1.3 Jumlah Anggota Keluarga

Jumlah anggota keluarga yang dijadikan obyek penelitian adalah yang berusia ≥ 5 tahun, karena usia itu dianggap telah melakukan perjalanan dalam aktivitas sehari-harinya. Selain batasan usia, jumlah anggota keluarga yang dihitung adalah anggota keluarga yang masih tinggal/bermukim dalam satu keluarga, sedangkan anggota keluarga yang tidak tinggal/bermukim tidak dimasukkan dalam data.

Proporsi karakteristik KK ditinjau dari banyaknya jumlah anggota keluarga adalah didominasi sebanyak 54 % KK terdiri dari 3 orang, 24 % KK terdiri dari 4 orang, 16 % KK terdiri dari 2 orang, 3 % KK terdiri dari 6 orang, 2 % KK terdiri dari 1 orang, dan 1 % KK terdiri dari 5 orang.

Jadi dari 100 KK yang diambil sebagai sampel penelitian didapat sebanyak 313 jiwa anggota keluarga yang dianggap melakukan perjalanan dalam aktivitas sehari-harinya. Anggota keluarga ini akan diidentifikasi dalam penelitian untuk mengetahui bagaimana karakteristik pola pergerakan penduduk di wilayah studi yang akan dibahas pada subbab berikutnya. Lebih jelasnya karakteristik jumlah anggota keluarga dapat dilihat pada Tabel IV.7.

TABEL IV.7
KARAKTERISTIK JUMLAH ANGGOTA KELUARGA
USIA \geq 5 TAHUN

No.	Jumlah Anggota Keluarga	Jumlah KK			Σ KK	Persentase	Jumlah Jiwa (Σ KK x orang)
		SB	BA	SJ			
1	1 orang	2	0	0	2	2 %	2
2	2 orang	4	6	7	17	17 %	34
3	3 orang	14	13	27	54	54 %	162
4	4 orang	3	6	14	23	23 %	92
5	5 orang	0	1	0	1	1 %	5
6	5 orang	0	1	2	3	3 %	18
	Jumlah	23	27	50	100	100 %	313

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.2.1.4 Tingkat Pendidikan

Proporsi karakteristik KK ditinjau dari tingkat pendidikan didominasi oleh tamat SD (45 %), tamat SMP/ sederajat (25 %), tamat SMU/ sederajat (20 %), tamat DI/DIII/Akademi (5 %) dan tamat S1/S2 (5 %). Lebih jelasnya karakteristik pendidikan dapat dilihat pada Tabel IV.8.

Tingkat pendidikan yang hanya sampai tamat SD yang mendominasi berkaitan dengan tingkat umur KK yang ada di wilayah studi yang rata-rata berumur lebih dari 40 tahun. Maksudnya adalah bahwa penduduk yang rata-rata berumur 40 tahun ke atas tersebut merupakan golongan 'tua', dimana pada masa dahulu dengan keterbatasan ekonomi dan pengetahuan menjadikan pendidikan merupakan hal yang kesekian atau tidak menjadi prioritas pada masa itu.

TABEL IV.8
KARAKTERISTIK TINGKAT PENDIDIKAN

No.	Pendidikan	Jumlah	Persentase
1.	Tamat SD	45	45 %
2.	Tamat SMP/ sederajat	25	25 %
3.	Tamat SMU/ sederajat	20	20 %
4.	Tamat DI/DIII/ Akademi	5	5 %
5.	Tamat S1/S2	5	5 %
6.	Lainnya	-	-
	Jumlah	100	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.2.1.5 Jenis Pekerjaan

Proporsi karakteristik KK ditinjau dari jenis pekerjaan didominasi oleh wiraswasta/pedagang (53 %), kemudian pekerjaan lainnya (17 %), pegawai swasta dan buruh (9 %), pegawai negeri (8 %), dan pensiunan (4 %) Lebih jelasnya karakteristik jenis pekerjaan dapat dilihat pada Tabel IV.9.

TABEL IV.9
KARAKTERISTIK JENIS PEKERJAAN

No.	Pekerjaan	Jumlah	Persentase
1.	PNS/TNI/POLRI	8	8 %
2.	Pegawai swasta	9	9 %
3.	Wiraswasta/Pedagang	53	53 %
4.	Buruh	9	9 %
5.	Pensiunan	4	4 %
6.	Lainnya	17	17 %
	Jumlah	100	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

Profesi wiraswasta disini seperti penjahit, usaha rumah tangga, usaha rumah makan, bengkel, dan sebagainya. Adapun pedagang umumnya adalah berdagang barang kebutuhan pokok dan barang konveksi/pakaian jadi di Pasar Lima, Pasar Lama, Pasar Sudimampir, dan pasar-pasar yang ada di sekitar Kota Banjarmasin. Jenis pekerjaan lainnya yang juga digeluti oleh penduduk tepi sungai seperti tukang bangunan, supir, satpam, *cleaning service*, penceramah, dan sebagainya. Bila dikaitkan dengan tingkat pendidikan penduduk yang sebagian besar hanya sampai tingkat sekolah dasar dan menengah, maka profesi yang bermodalkan keahlian atau pengalaman lebih diminati karena tidak memerlukan ijazah/tingkat pendidikan yang lebih tinggi yang sebenarnya sangat dibutuhkan pada masa sekarang ini.

4.2.1.6 Pendapatan

Proporsi karakteristik KK pada tepi sungai ditinjau dari aspek tingkat pendapatan perbulan didominasi oleh pendapatan antara Rp. 750.000,00 sampai Rp. 1.500.000,00 (37 %), kemudian pendapatan kurang dari Rp. 750.000,00 (35 %), pendapatan antara Rp. 1.500.000,00 sampai Rp. 3.000.000,00 (25 %), dan pendapatan lebih dari Rp. 3.000.000,00 (3 %).

Penduduk yang berpendapatan Rp. 750.000,00 sampai Rp. 1.500.000,00 dengan yang berpendapatan kurang dari Rp. 750.000,00 menunjukkan perbedaan yang tidak terlalu mencolok. Tingkat pendapatan berkaitan dengan tingkat pendidikan dan jenis pekerjaan yang digeluti, sehingga memberikan indikasi bahwa tingkat kemakmuran yang ada di wilayah studi adalah tergolong ekonomi

menengah ke bawah. Lebih jelasnya karakteristik tingkat pendapatan dapat dilihat pada Tabel IV.10.

TABEL IV.10
KARAKTERISTIK TINGKAT PENDAPATAN

No.	Tingkat Pendapatan (per bulan)	Jumlah	Persentase
1.	< Rp. 750.000,00	35	35 %
2.	Rp. 750.000,00 – Rp. 1.500.000,00	37	37 %
3.	Rp. 1.500.000,00 – Rp. 3.000.000,00	25	25 %
4.	> Rp. 3.000.000,00	3	3 %
	Jumlah	100	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.2.1.7 Status Penduduk

Proporsi karakteristik KK pada tepi sungai ditinjau dari status penduduk adalah didominasi oleh penduduk asli sebesar 85 %, sedangkan penduduk yang merupakan pendatang hanya sebesar 15 %. Lebih jelasnya karakteristik status penduduk dapat dilihat pada Tabel IV.11.

TABEL IV.11
KARAKTERISTIK STATUS PENDUDUK

No.	Status Penduduk	Jumlah	Persentase
1.	Penduduk Asli	85	85 %
2.	Pendatang	15	15 %
	Jumlah	100	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

Dominasi oleh penduduk asli dikarenakan berdasarkan sejarah bahwa awal pertumbuhan perumahan dan permukiman di Kota Banjarmasin adalah terkonsentrasi pada tepi-tepi sungai dan dapat dikatakan bahwa sebagian besar penduduk di tepi sungai telah dari dulu secara turun-temurun tinggal di tepian Sungai Martapura.

4.2.1.8 Asal Domisili Pendetang

Proporsi KK yang merupakan pendatang yang terjaring dalam penyebaran kuesioner di wilayah studi penelitian ada yang berasal dari luar kota dan ada yang berasal dari dalam kota. Penduduk yang berasal dari luar kota adalah sebanyak enam orang atau sebesar 40 %, yaitu berasal dari Kabupaten Banjar, Kabupaten Hulu Sungai Selatan, Kabupaten Hulu Sungai Utara dan Kabupaten Barito Kuala. Adapun pendatang lainnya sebanyak sembilan orang atau sebesar 60 % berasal dari beberapa kelurahan atau kecamatan yang ada dalam Kota Banjarmasin, seperti dari Kelurahan Sungai Bilu berpindah ke Kelurahan Sungai Jingah dan sebaliknya, Kelurahan Pasar Lama, Kelurahan Teluk Dalam, Kelurahan Sungai Baru dan Kelurahan Antasan.

Beberapa alasan yang mempengaruhi keinginan pendatang untuk bermukim di wilayah ini antara lain karena biaya sewa/jual rumah/lahan pada saat dulu di wilayah ini masih belum terlalu mahal. Selain itu, juga ada responden yang beralasan karena mendekati tempat kerja. Lebih jelasnya karakteristik asal domisili penduduk pendatang dapat dilihat pada Tabel IV.12.

TABEL IV.12
KARAKTERISTIK ASAL DOMISILI PENDATANG

No.	Asal Domisili Pendatang	Jumlah	Persentase
1.	Luar Kota	6	40 %
2.	Dalam Kota	9	60 %
	Jumlah	15	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.2.1.9 Lamanya Tinggal Pendatang

Proporsi pendatang yang terjaring dalam penyebaran kuesioner di wilayah studi penelitian adalah berjumlah 15 orang, dimana sebanyak enam orang (40 %) telah tinggal di wilayah studi selama 5-10 tahun, sedangkan sembilan orang lainnya (60 %) telah tinggal selama lebih dari 10 tahun.

Bila dikaitkan antara lamanya tinggal pendatang yang rata-rata lebih dari lima tahun tersebut dengan kondisi wilayah penelitian, yaitu permukiman tepi sungai, maka dapat diketahui penyebab kecenderungan lamanya pendatang yang tinggal, yaitu karena permukiman tepi sungai pada saat sekarang ini sudah sangat padat dan cenderung tidak tertata, sehingga kebanyakan yang bermukim adalah merupakan penduduk lama (penduduk asli maupun tidak). Mereka yang bukan penduduk asli dan memilih untuk tinggal di wilayah ini kemungkinan besar akan memilih tinggal di kompleks-komplek perumahan yang baru selesai dibangun dalam beberapa tahun terakhir. Lebih jelasnya karakteristik lamanya tinggal penduduk pendatang dapat dilihat pada Tabel IV.13.

TABEL IV.13
KARAKTERISTIK LAMANYA TINGGAL PENDATANG

No.	Lamanya Tinggal	Jumlah	Persentase
1.	< 5 tahun	0	0 %
2.	5-10 tahun	6	40 %
3.	> 10 tahun	9	60 %
	Jumlah	15	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.2.1.10 Kepemilikan Kendaraan

Proporsi karakteristik KK pada tepi sungai ditinjau dari kepemilikan kendaraan adalah sebesar 93 % memiliki kendaraan pribadi, sedangkan sisanya sebesar 7 % tidak memiliki kendaraan pribadi. Lebih jelasnya karakteristik status penduduk dapat dilihat pada Tabel IV.14.

TABEL IV.14
KARAKTERISTIK KEPEMILIKAN KENDARAAN

No.	Kepemilikan Kendaraan	Jumlah	Persentase
1.	Ya	93	93 %
2.	Tidak	7	7 %
	Jumlah	100	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

Banyaknya penduduk yang memiliki kendaraan pribadi khususnya jenis sepeda motor disebabkan oleh kemudahan proses kepemilikan kendaraan, yaitu banyaknya perusahaan kendaraan yang memberikan kredit kepemilikan kendaraan dengan persyaratan mudah, cepat dan pembayaran yang dapat dicicil dalam

jangka waktu yang cukup lama. Di samping proses kepemilikan kendaraan yang mudah, kebutuhan akan kemudahan kelancaran beraktivitas juga berpengaruh terhadap pilihan untuk memiliki kendaraan pribadi.

4.2.1.11 Jenis Kendaraan yang Dimiliki

Proporsi karakteristik jenis kendaraan yang dimiliki adalah yang hanya memiliki sepeda motor sebesar 69 %, memiliki sepeda motor dan mobil sebesar 18 %, sedangkan jenis kendaraan lain seperti kelotok, sepeda dan becak adalah sebesar 6 %. Lebih jelasnya karakteristik jenis kendaraan yang dimiliki dapat dilihat pada Tabel IV.15.

**TABEL IV.15
KARAKTERISTIK JENIS KENDARAAN YANG DIMILIKI**

No.	Jenis Kendaraan yang Dimiliki	Jumlah	Persentase
1.	Sepeda Motor	69	69 %
2.	Mobil	0	0 %
3.	Sepeda Motor dan Mobil	18	18 %
4.	Lainnya	6	6 %
	Jumlah	93	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

Jenis kendaraan yang dominan dimiliki oleh penduduk adalah sepeda motor. Selain karena proses kepemilikan yang lebih mudah seperti telah dijelaskan sebelumnya, juga dikarenakan:

- Sebagian besar rumah penduduk di wilayah studi tidak memiliki halaman yang cukup luas, sehingga sepeda motor cukup diparkir di teras atau dimasukkan dalam rumah.
- Dari segi fungsinya, sepeda motor dapat menjangkau pelosok atau jalan-jalan lingkungan yang sempit dan tidak dapat dilalui oleh mobil, terutama pada rumah-rumah di tepi sungai yang jalan aksesnya berupa lanting atau hanya terbuat dari titian kayu.

Penduduk yang memiliki pendapatan lebih tinggi umumnya memiliki mobil dan sepeda motor. Menurut responden, kepemilikan sepeda motor dirasakan sebagai sebuah kebutuhan mendasar, sedangkan mobil sebagai pelengkap dan penunjang kelancaran kegiatan seperti mengangkut barang-barang untuk berdagang ke pasar dan lain sebagainya. Penduduk yang tidak memiliki, baik sepeda motor maupun mobil umumnya adalah mereka dengan pendapatan yang rendah. Angkutan lain yang dimiliki seperti sepeda, klotok atau becak.

4.2.1.12 Ringkasan Karakteristik Pelaku Perjalanan

Ringkasan distribusi karakteristik pelaku perjalanan yang paling dominan di wilayah studi dapat dilihat pada Tabel IV.16 berikut ini.

TABEL IV.16
RINGKASAN KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN

No.	Karakteristik Pelaku Perjalanan	Jumlah	Persentase
1.	Umur: > 40 tahun	57	57 %
2.	Jenis Kelamin: Laki-laki	92	92 %
3.	Jumlah Anggota Keluarga Usia \geq 5 tahun: 3 orang	54	54 %
4.	Tingkat Pendidikan: Tamat SMP/ sederajat	25	25 %
5.	Jenis Pekerjaan: Wiraswasta/pedagang	53	53 %
6.	Pendapatan: Rp. 750.000,00 – Rp. 1.500.000,00	37	37 %
7.	Status Penduduk: Penduduk Asli	85	85 %
8.	Asal Domisili Pendatang: Dalam kota	9	60 %
9.	Lamanya Tinggal Pendatang: > 10 tahun	9	60 %
10.	Kepemilikan Kendaraan: Memiliki	93	93 %
11.	Jenis Kendaraan yang Dimiliki: Sepeda motor	69	69 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.2.2 Karakteristik Pola Pergerakan

Identifikasi karakteristik pola pergerakan penduduk di wilayah studi dilakukan dengan melihat pergerakan pada saat dulu dan pergerakan pada saat sekarang yang meliputi maksud perjalanan, daerah tujuan perjalanan, moda yang digunakan, waktu perjalanan, frekuensi perjalanan, biaya perjalanan dan alasan memilih menggunakan moda. Rincian pola pergerakan terdapat di Lampiran 2.

4.2.2.1 Maksud Perjalanan

Karakteristik maksud perjalanan penduduk di wilayah studi ditinjau pada saat dulu dan sekarang tidak menunjukkan perubahan yang cukup mencolok. Maksud perjalanan tetap didominasi untuk bekerja (49 %). Ini berkaitan erat dengan penggunaan lahan di wilayah studi, yaitu sebagai permukiman. Adanya permukiman berarti ada orang-orang yang untuk memenuhi kebutuhan hidupnya harus bekerja, sehingga mendapatkan penghasilan berupa materi. Oleh sebab itu, selain kepala keluarga, yaitu bapak, banyak ibu-ibu di wilayah studi juga ikut bekerja membantu suami berdagang di pasar ataupun pun pekerjaan lainnya. Lebih jelasnya persentase maksud perjalanan yang dilakukan pada saat dulu dan sekarang dapat dilihat pada Tabel IV.17 berikut.

**TABEL IV.17
MAKSUD PERJALANAN**

No.	Maksud Perjalanan	Dulu		Sekarang	
		Banyaknya Perjalanan	Persentase	Banyaknya Perjalanan	Persentase
1.	Bekerja	155	49,5 %	156	49,8 %
2.	Sekolah	83	26,5 %	77	24,6 %
3.	Belanja	61	19,5 %	66	21,1 %
4.	Rekreasi	3	1,0 %	3	1,0 %
5.	Lainnya	11	3,5 %	11	3,5 %
		313	100 %	313	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

Maksud perjalanan yang dominan kedua dilakukan adalah untuk sekolah (24%-26%). Hal ini berkaitan erat dengan anggota keluarga yang rata-rata masih berstatus pelajar. Maksud perjalanan untuk berbelanja ke pasar (19%-20%) kebanyakan dilakukan oleh ibu-ibu. Kemudian, maksud perjalanan untuk rekreasi (1%) menunjukkan jawaban responden bahwa tempat rekreasi yang dimaksud adalah Pasar Terapung. Adapun maksud lainnya (3,5%) disini adalah silaturahmi ke tempat keluarga, dan lain sebagainya.

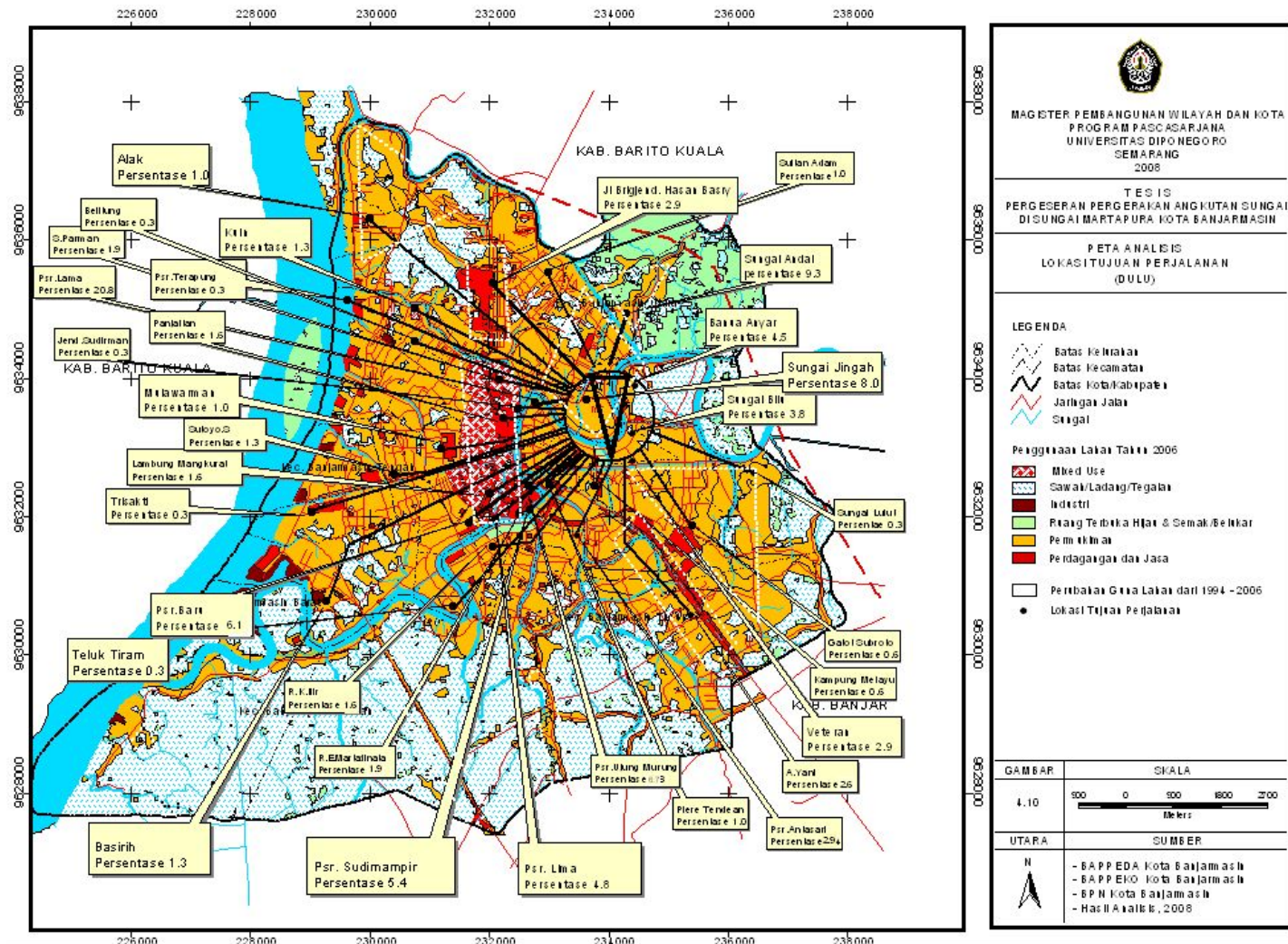
4.2.2.2 Lokasi Tujuan Perjalanan

Karakteristik lokasi tujuan perjalanan penduduk wilayah studi pada saat dulu dan sekarang tidak banyak mengalami perubahan, hanya ada beberapa yang dulunya menjadi tujuan perjalanan sekarang tidak lagi dan sebaliknya. Karakteristik lokasi tujuan perjalanan penduduk wilayah studi pada saat dulu dominan melakukan perjalanan ke Kawasan Pasar Lama (20,8 %), Kawasan Sungai Andai (9,3 %) dan Kawasan Sungai Jingah (8 %). Lokasi yang sekarang dominan dituju adalah Kawasan Pasar Lama (13,7 %), Kawasan Jalan A. Yani (7,7 %) dan Kawasan Jalan Veteran (6,7 %). Lebih jelasnya persentase lokasi tujuan perjalanan yang dilakukan pada saat dulu dan sekarang dapat dilihat pada Tabel IV.18 dan gambaran penyebaran lokasi tujuan perjalanan dulu dan sekarang dapat dilihat pada Gambar 4.10 dan Gambar 4.11.

TABEL IV.18
LOKASI TUJUAN PERJALANAN

No.	Lokasi Tujuan Perjalanan	Dulu		Sekarang	
		Banyaknya Perjalanan	Persentase	Banyaknya Perjalanan	Persentase
1.	A.Yani	8	2,6 %	24	7,7 %
2.	Alalak	3	1,0 %	3	1,0 %
3.	Banua Anyar	14	4,5 %	13	4,2 %
4.	Basirih	4	1,3 %	4	1,3 %
5.	Belitung	1	0,3 %	0	0 %
6.	Brigjend.Hasan Basry	9	2,9 %	18	5,8 %
7.	Gatot Subroto	2	0,6 %	2	0,6 %
8.	Jend.Sudirman	1	0,3 %	0	0 %
9.	Kampung Melayu	2	0,6 %	2	0,6 %
10.	Kuin	4	1,3 %	4	1,3 %
11.	Lambung Mangkurat	5	1,6 %	3	1,0 %
12.	Mulawarman	3	1,0 %	2	0,6 %
13.	Panjaitan	5	1,6 %	4	1,3 %
14.	Piere Tendean	3	1,0 %	3	1,0 %
15.	Pramuka	0	0 %	2	0,6 %
16.	Psr.A.Yani	0	0 %	6	1,9 %
17.	Psr.Antasari	9	2,9 %	17	5,4 %
18.	Psr.Baru	19	6,1 %	15	4,8 %
19.	Psr.Kuripan	0	0 %	8	2,6 %
20.	Psr.Lama	65	20,8 %	43	13,7 %
21.	Psr.Lima	15	4,8 %	15	4,8 %
22.	Psr.Sudimampir	17	5,4 %	16	5,1 %
23.	Psr.Terapung	1	0,3 %	2	0,6 %
24.	Psr.Ujung Murung	21	6,7 %	18	5,8 %
25.	R.E.Martadinata	6	1,9 %	4	1,3 %
26.	R.K Ilir	5	1,6 %	6	1,9 %
27.	S.Parman	6	1,9 %	4	1,3 %
28.	Sultan Adam	3	1,0 %	7	2,2 %
29.	Sungai Andai	29	9,3 %	16	5,1 %
30.	Sungai Bilu	12	3,8 %	8	2,6 %
31.	Sungai Jingah	25	8,0 %	19	6,1 %
32.	Sungai Lulut	1	0,3 %	1	0,3 %
33.	Sutoyo.S	4	1,3 %	1	0,3 %
34.	Teluk Tiram	1	0,3 %	1	0,3 %
35.	Trisakti	1	0,3 %	1	0,3 %
36.	Veteran	9	2,9 %	21	6,7 %
	Jumlah	313	100 %	313	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008



Lokasi yang dulunya menjadi tujuan perjalanan namun sekarang ini tidak lagi terjadi pada Kawasan Belitung dan Jalan Jenderal Sudirman. Hal ini antara lain karena penduduk yang melakukan perjalanan ke lokasi tersebut sekarang sudah pindah lokasi kerja dan sebagainya. Tetapi berbeda dengan lokasi yang saat dulu tidak menjadi tujuan perjalanan namun sekarang menjadi tujuan perjalanan, yaitu Jalan Pramuka, Pasar A. Yani dan Pasar Kuripan. Ini dikarenakan pada saat dulu akses jalan dari wilayah studi ke kawasan tersebut masih belum ada atau dirasakan cukup jauh, sehingga untuk menjadi tujuan perjalanan maka diperlukan beberapa pertimbangan.

Pada peta lokasi tujuan perjalanan dulu dan sekarang, terlihat bahwa pergerakan menyebar ke berbagai bagian wilayah yang ada di Kota Banjarmasin. Pergerakan penduduk dapat dikelompokkan menjadi pergerakan antarwilayah studi dan pergerakan ke luar wilayah studi. Pergerakan antarwilayah studi dimana lokasinya yang saling berseberangan dan hanya dipisahkan oleh Sungai Martapura, sehingga pergerakannya seakan membentuk pola segitiga. Pola segitiga ini terlihat jelas dari adanya pergerakan dengan menggunakan angkutan sungai untuk menyeberang. Pergerakan ini hanya memerlukan waktu beberapa menit saja, jauh lebih cepat bila dibandingkan menggunakan jalan darat yang pergerakannya dilakukan dengan memutar.

Pergerakan penduduk ke luar wilayah studi menyebar ke berbagai bagian wilayah kota. Bila dikaitkan dengan perubahan guna lahan, seperti terlihat dalam peta, lokasi yang dominan dituju baik pada saat dulu dan sekarang tidak jauh berbeda, namun ada beberapa lokasi yang sekarang menjadi lebih banyak dituju.

Lokasi-lokasi tersebut adalah yang mengalami perubahan guna lahan misalnya di pusat kota berkembang menjadi lahan campuran (*mixed use*), di bagian lain mengalami perubahan lahan dari lahan kosong menjadi lahan terbangun seperti menjadi permukiman, kawasan perdagangan dan jasa, dan sebagainya yang akhirnya menyebabkan bangkitan. Kondisi umum beberapa lokasi yang menjadi tujuan perjalanan penduduk di wilayah studi dapat dilihat pada Gambar 4.12.

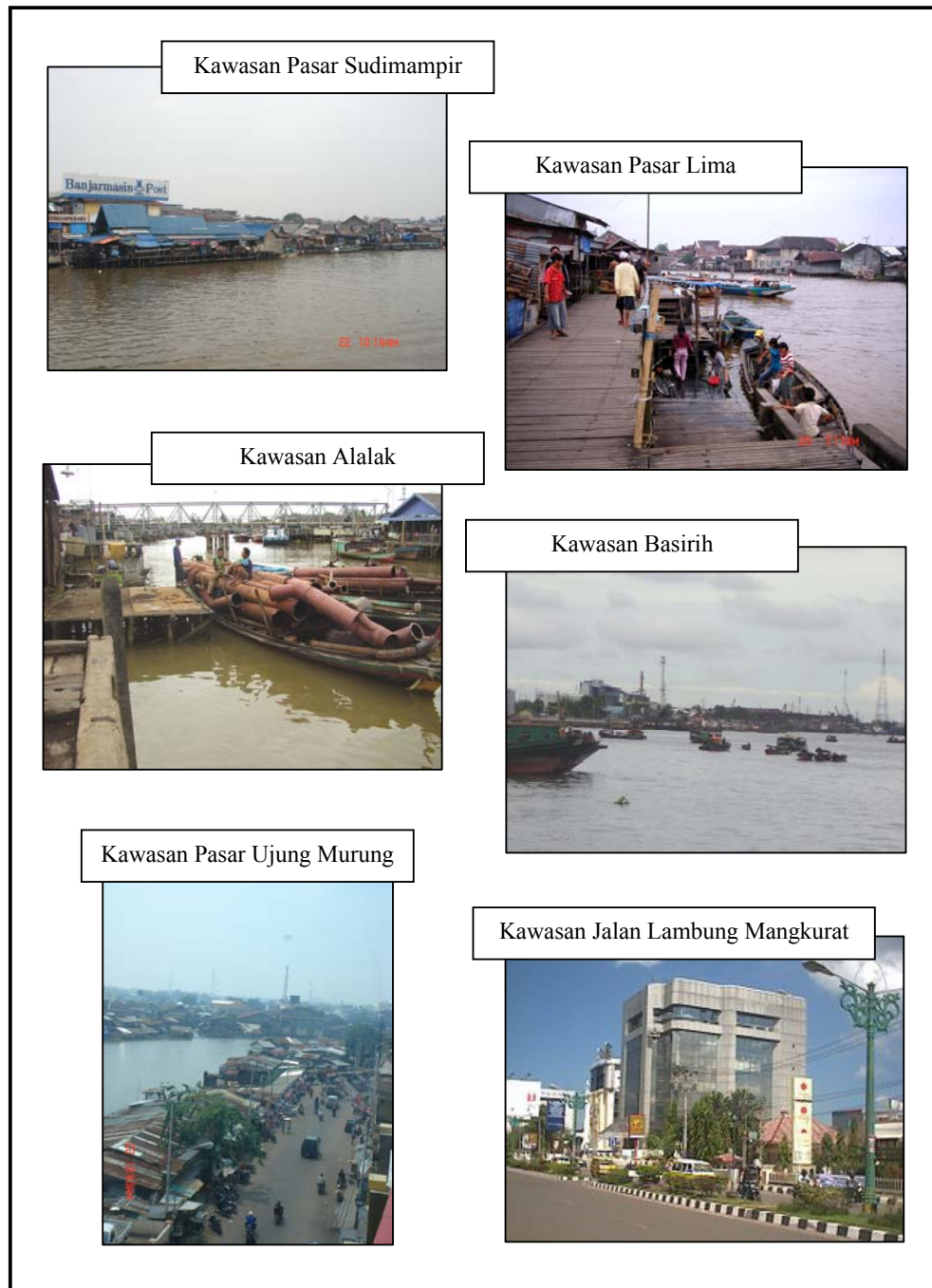
4.2.2.3 Moda yang Digunakan

Karakteristik moda yang digunakan saat melakukan perjalanan pada saat dulu dan pada saat sekarang menunjukkan perubahan yang cukup mencolok. Penggunaan moda angkutan sungai pada saat dulu dominan dipakai namun sekarang ini telah menurun drastis. Dan sebaliknya dengan moda angkutan darat yang sekarang ini lebih populer digunakan. Lebih jelasnya persentase moda yang digunakan pada saat dulu dan sekarang dapat dilihat pada Tabel IV.19.

TABEL IV.19
MODA YANG DIGUNAKAN

No.	Moda yang Digunakan	Dulu		Sekarang	
		Banyaknya Perjalanan	Persentase	Banyaknya Perjalanan	Persentase
1.	Angkutan Sungai	205	65,5 %	61	19,5 %
2.	Angkutan Darat	91	29,1 %	202	64,5 %
3.	Angkutan Sungai & Darat	17	5,4 %	50	16,0 %
	Jumlah	313	100 %	313	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008



Sumber: Observasi Lapangan, 2008

GAMBAR 4.12
KONDISI UMUM LOKASI TUJUAN PERJALANAN

4.2.2.4 Waktu Perjalanan

Karakteristik waktu perjalanan yang dominan adalah pada pagi hari (80 %). Hal ini dikarenakan rata-rata aktivitas yang dilakukan adalah bekerja, sekolah dan belanja, dimana aktivitas-aktivitas tersebut lazimnya dimulai pada pagi hari. Lebih jelasnya persentase waktu perjalanan yang dilakukan pada saat dulu dan sekarang dapat dilihat pada Tabel IV.20 berikut.

**TABEL IV.20
WAKTU PERJALANAN**

No.	Waktu Perjalanan	Dulu		Sekarang	
		Banyaknya Perjalanan	Persentase	Banyaknya Perjalanan	Persentase
1.	Pagi	262	83,7 %	253	80,9 %
2.	Siang	15	4,8 %	22	7,0 %
3.	Malam	1	0,3 %	1	0,3 %
4.	Tidak tentu	35	11,2 %	37	11,8 %
		313	100 %	313	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.2.2.5 Frekuensi Perjalanan

Karakteristik frekuensi perjalanan yang dominan adalah setiap hari kerja (42 % - 45 %). Hal ini bila dikaitkan dengan distribusi maksud perjalanan sangat jelas terlihat bahwa rata-rata aktivitas yang dilakukan adalah bekerja dan sekolah memakai waktu setiap hari kerja. Pada perjalanan yang dilakukan setiap hari (28 % - 31 %), rata-rata dipakai oleh penduduk yang bekerja sebagai pedagang. Ini dikarenakan kegiatan berdagang akan lebih ramai pada hari-hari libur, dimana

masyarakat yang setiap harinya memiliki kegiatan sendiri-sendiri, maka pada hari libur mereka akan meluangkan waktunya untuk berbelanja bersama keluarga. Adapun perjalanan yang dilakukan sesekali biasanya pada kegiatan berbelanja kebutuhan sehari-hari, silaturahmi ke tempat keluarga dan lain sebagainya. Lebih jelasnya persentase frekuensi perjalanan dapat dilihat pada Tabel IV.21 berikut.

**TABEL IV.21
FREKUENSI PERJALANAN**

No.	Frekuensi Perjalanan	Dulu		Sekarang	
		Banyaknya Perjalanan	Persentase	Banyaknya Perjalanan	Persentase
1.	Setiap hari	97	31,0 %	90	28,8 %
2.	Setiap hari kerja	141	45,0 %	132	42,2 %
3.	1-2 hari dalam seminggu	40	12,8 %	33	10,5 %
4.	3-4 hari dalam seminggu	4	1,3 %	3	1,0 %
5.	Tidak tentu	31	9,9 %	55	17,5%
		313	100 %	313	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.2.2.6 Biaya Perjalanan

Meskipun masa sekarang ini biaya perjalanan, baik untuk angkutan sungai maupun angkutan darat selalu naik, namun penggunaan moda angkutan darat lebih disukai, meskipun biaya yang dikeluarkan lebih besar daripada menggunakan angkutan sungai. Biaya perjalanan yang dikeluarkan pada saat dulu adalah kurang dari Rp. 1.000,00. Hal ini dikaitkan dengan moda yang dominan digunakan, yaitu angkutan sungai, tarif turun-naik penumpang pada saat dulu

adalah Rp. 300,00 untuk pelajar dan Rp. 500,00 untuk umum. Kini, tarif angkutan sungai naik menjadi Rp. 1.500,00 untuk pelajar dan Rp. 2.000,00 untuk umum. Lebih jelasnya persentase biaya perjalanan yang dilakukan pada saat dulu dan sekarang dapat dilihat pada Tabel IV.22.

TABEL IV.22
BIAYA PERJALANAN

No.	Biaya Perjalanan	Dulu		Sekarang	
		Banyaknya Perjalanan	Persentase	Banyaknya Perjalanan	Persentase
1.	< Rp.1.500,-	229	73,2 %	13	4,2 %
2.	Rp.1.500-Rp.3.000,-	50	16,0 %	67	21,4 %
3.	> Rp 3.000,-	34	10,9 %	233	74,4 %
		313	100 %	313	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.2.2.7 Alasan Pemilihan Moda

Persentase alasan yang dominan dalam pemilihan moda yang digunakan pada saat dulu adalah biaya perjalanan yang murah (33,5 %). Hal ini berkaitan dengan moda angkutan sungai dimana pada saat dulu dimana tarifnya murah. Alasan dominan yang kedua adalah lainnya (25,9 %). Hal ini dikarenakan jarak tempat tinggal dengan lokasi tujuan dekat, sudah menjadi kebiasaan dan karena menyenangkan/hiburan. Alasan dominan ketiga adalah waktu tempuh cepat (20,4 %). Hal ini disebabkan antara lain lebih cepat menggunakan angkutan sungai karena lokasi tujuan berada di jalur sungai, lebih cepat menggunakan angkutan darat karena lokasi tujuan tidak di jalur sungai atau telah tersedianya jalan darat.

Alasan yang dominan dalam pemilihan moda pada saat sekarang adalah lainnya (46,3 %). Maksud lainnya disini, yaitu karena jarak tempat tinggal dengan lokasi tujuan dekat, menggunakan angkutan sungai sudah menjadi kebiasaan, lebih menyenangkan/hiburan, tergantung ketersediaan moda pada saat hendak melakukan perjalanan. Alasan dominan kedua adalah waktu tempuh cepat (36,7 %). Hal ini erat kaitannya dengan angkutan darat yang sekarang dominan digunakan yang memiliki waktu tempuh lebih cepat daripada angkutan sungai. Dominan ketiga adalah murah (15,3 %), karena moda yang digunakan adalah angkutan sungai. Persentase alasan dapat dilihat pada Tabel IV.23 berikut.

TABEL IV.23
ALASAN PEMILIHAN MODA

No.	Alasan Pemilihan Moda	Dulu		Sekarang	
		Banyaknya Perjalanan	Persentase	Banyaknya Perjalanan	Persentase
1.	Jalan belum ada	11	3,5 %	0	0 %
2.	Angkutan umum belum ada	8	2,6 %	0	0 %
3.	Waktu tunggu sebentar	13	4,2 %	0	0 %
4.	Waktu tempuh cepat	64	20,4 %	115	36,7 %
5.	Murah	105	33,5 %	48	15,3 %
6.	Nyaman	31	9,9 %	3	1,0 %
7.	Aman	0	0 %	2	0,6 %
8.	Lainnya	81	25,9 %	145	46,3 %
	Jumlah	313	100 %	313	100 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.2.2.7 Ringkasan Karakteristik Pola Pergerakan

Karakteristik perbandingan pola pergerakan penduduk wilayah studi pada saat dulu dan sekarang yang memiliki proporsi tertinggi adalah sebagai berikut.

TABEL IV.24
RINGKASAN KARAKTERISTIK POLA PERGERAKAN

No.	Karakteristik Pola Pergerakan	Dulu		Sekarang	
		Banyaknya Perjalanan	Persentase	Banyaknya Perjalanan	Persentase
1.	Maksud Perjalanan				
	1: Bekerja	155	49,5 %	156	49,8 %
	2: Sekolah	83	26,5 %	77	24,6 %
	3: Belanja	61	19,5 %	66	21,1 %
	4: Rekreasi	3	1,0 %	3	1,0 %
	5: Lainnya	11	3,5 %	11	3,5 %
2.	Daerah Tujuan Perjalanan				
	Dominan ke Pasar Lama	65	20,8 %	43	13,7 %
3.	Angkutan yang Digunakan				
	1: Angkutan sungai	205	65,5 %	61	19,5 %
	2: Angkutan darat	91	29,1 %	202	64,5 %
	3: Angkutan sungai dan darat	17	5,4 %	50	16,0 %
4.	Waktu Perjalanan				
	1: Pagi	262	83,7 %	253	80,9 %
	2: Siang	15	4,8 %	22	7,0 %
	3: Malam	1	0,3 %	1	0,3 %
	4: Tidak tentu	35	11,2 %	37	11,8 %
5.	Frekuensi per hari				
	1: Setiap hari	97	31,0 %	90	28,8 %
	2: Setiap hari kerja	141	45,0 %	132	42,2 %
	3: 1-2 hari dalam seminggu	40	12,8 %	33	10,5 %
	4: 3-4 hari dalam seminggu	4	1,3 %	3	1,0 %
	5: Tidak tentu	31	9,9 %	55	17,5 %
6.	Biaya Perjalanan				
	1: < Rp.1.500,00	229	73,2 %	13	4,2 %
	2: Rp. 1.500,00 - Rp. 3.000,00	50	16,0 %	67	21,4 %
	3: > Rp. 3.000,00	34	10,9 %	233	74,4 %
7.	Alasan Pemilihan Moda				
	1: Jalan belum ada	11	3,5 %	0	0 %
	2: Angkutan umum belum ada	8	2,6 %	0	0 %
	3: Waktu tunggu sebentar	13	4,2 %	0	0 %
	4: Waktu tempuh cepat	64	20,4 %	115	36,7 %
	5: Murah	105	33,5 %	48	15,3 %
	6: Nyaman	31	9,9 %	3	1,0 %
	7: Aman	0	0 %	2	0,6 %
	8: Lainnya	81	25,9 %	145	46,3 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

4.3 Analisis Pergeseran Pergerakan Angkutan Sungai di Sungai Martapura

Kota Banjarmasin

Menurut Tamin (1997: 17), konsep paling mendasar terjadinya suatu pergerakan selalu dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi spasial perjalanan dengan distribusi spasial tata guna lahan. Oleh sebab itu dalam penelitian untuk mengetahui terjadinya pergeseran penggunaan moda, maka dilihat berdasarkan maksud perjalanan dan lokasi yang dituju, sehingga dari lokasi ini dapat dilihat tata guna lahan yang menyebabkan terjadinya pergerakan ke lokasi tersebut.

Persentase penggunaan moda berdasarkan maksud perjalanan dan lokasi tujuan perjalanan pada saat dulu dan sekarang jelasnya dapat dilihat di Lampiran 3 dan 4. Persentase pergeseran penggunaan moda berdasarkan maksud perjalanan dapat dilihat pada Tabel IV.25 dan pergeseran penggunaan moda berdasarkan lokasi tujuan perjalanan dapat dilihat pada Tabel IV.26.

TABEL IV.25
PERGESERAN PENGGUNAAN MODA
BERDASARKAN MAKSUD PERJALANAN

No	Maksud	Angkutan Sungai			Angkutan Darat			Angkutan Sungai dan Darat		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3
1.	Bekerja	28,9 %	3,8 %	-25 %	18,2 %	42,8 %	24,6 %	2,6 %	3,2 %	0,6 %
2.	Sekolah	16,6 %	7,7 %	-8,9 %	8,9 %	14,1 %	5,2 %	1 %	2,9 %	1,9 %
3.	Belanja	16,9 %	6,4 %	-10,5 %	0,6 %	5,1 %	4,5 %	1,9 %	9,6 %	7,7 %
4.	Rekreasi	1 %	1 %	-	-	-	-	-	-	-
5.	Lainnya	2,2 %	0,6 %	-1,6 %	1,3 %	2,6 %	1,3 %	-	0,3 %	0,3 %

Sumber: Hasil Analisis, 2008

Keterangan: 1= Dulu, 2= Sekarang, 3= Pergeseran

TABEL IV.26
PERGESERAN PENGGUNAAN MODA
BERDASARKAN LOKASI TUJUAN PERJALANAN

Penggunaan Moda Tetap		Moda yang Digunakan		
1.	A. Yani	Angkutan darat		
2.	Alalak	Angkutan sungai		
3.	Basirih	Angkutan sungai		
4.	Brigjend. H.Basry	Angkutan darat		
5.	Gatot Subroto	Angkutan darat		
6.	Kampung Melayu	Angkutan darat		
7.	Lambung Mangkurat	Angkutan darat		
8.	Mulawarman	Angkutan darat		
9.	Pasar Terapung	Angkutan darat		
10.	S. Parman	Angkutan darat		
11.	Sultan Adam	Angkutan darat		
12.	Sungai Lutut	Angkutan sungai		
13.	Sutoyo. S	Angkutan darat		
14.	Trisakti	Angkutan darat		
15.	Veteran	Angkutan darat		
Penggunaan Moda Berubah		Pergeseran Penggunaan Moda		
		Angkutan Sungai	Angkutan Darat	Angkutan Sungai dan Darat
1.	Banua Anyar	- 3,3 %	-4,4 %	-
2.	Kuin	- 50 %	-	-
3.	Panjaitan	-	60 %	-
4.	Piere Tendean	-	33,4 %	-
5.	Pasar Antasari	-	77,8 %	-
6.	Pasar Baru	- 86,7 %	-	-
7.	Pasar Lama	- 44,3 %	2,4 %	41,9 %
8.	Pasar Lima	-	-	13,3 %
9.	Pasar Sudimampir	-	81,6 %	0,7 %
10.	Pasar Ujung Murung	-89.6 %	-	56,3 %
11.	R.E. Martadinata	-	50 %	-
12.	R.K. Ilir	-83,3 %	-	-
13.	Sungai Andai	-12,5 %	-	-
14.	Sungai Bilu	-4,2 %	4,2 %	-
15.	Sungai Jingah	-33.7 %	19,4 %	14,3 %
16.	Teluk Tiram	-	100 %	-
Perpindahan Lokasi				
1.	Jend. Sudirman (perpindahan lokasi tujuan ke A. Yani)			
2.	Pramuka (perpindahan lokasi tujuan yang sebelumnya adalah R.E Martadinata)			
3.	Pasar A. Yani (perpindahan lokasi tujuan yang sebelumnya adalah Sungai Bilu, Banua Anyar, Veteran, Pasar Lama dan Pasar Ujung Murung)			
4.	Pasar Kuripan (perpindahan lokasi tujuan yang sebelumnya adalah Pasar Lama).			

Sumber: Hasil Analisis, 2008

Dari Tabel IV.26 tersebut di atas, pergeseran penggunaan moda bila dilihat dari lokasi tujuan perjalanan diketahui ternyata ada lokasi tujuan yang pada saat dulu dan sekarang tidak mengalami pergeseran penggunaan moda (tetap), namun ada beberapa lokasi yang mengalami pergeseran penggunaan moda (berubah). Pergeseran penggunaan moda berdasarkan lokasi tujuan tersebut di atas dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan yang dominan terjadi dan kemudian dikaitkan dengan alasan-alasan serta penggunaan lahan di masing-masing lokasi, sehingga diketahui penyebab terjadinya pergeseran.

Terjadinya perubahan lokasi tujuan yang turut juga menyebabkan perpindahan moda disebabkan oleh berubahnya maksud perjalanan, perubahan guna lahan dimana lokasi baru lebih menguntungkan dan perkembangan jaringan jalan, baik di wilayah studi maupun di lokasi tujuan yang menyebabkan semakin meningkatnya tingkat aksesibilitas. Analisis mengenai perubahan lokasi yang mengakibatkan terjadinya perubahan moda angkutan yang digunakan dapat dilihat pada Tabel IV.27 dan Gambar 4.13 .

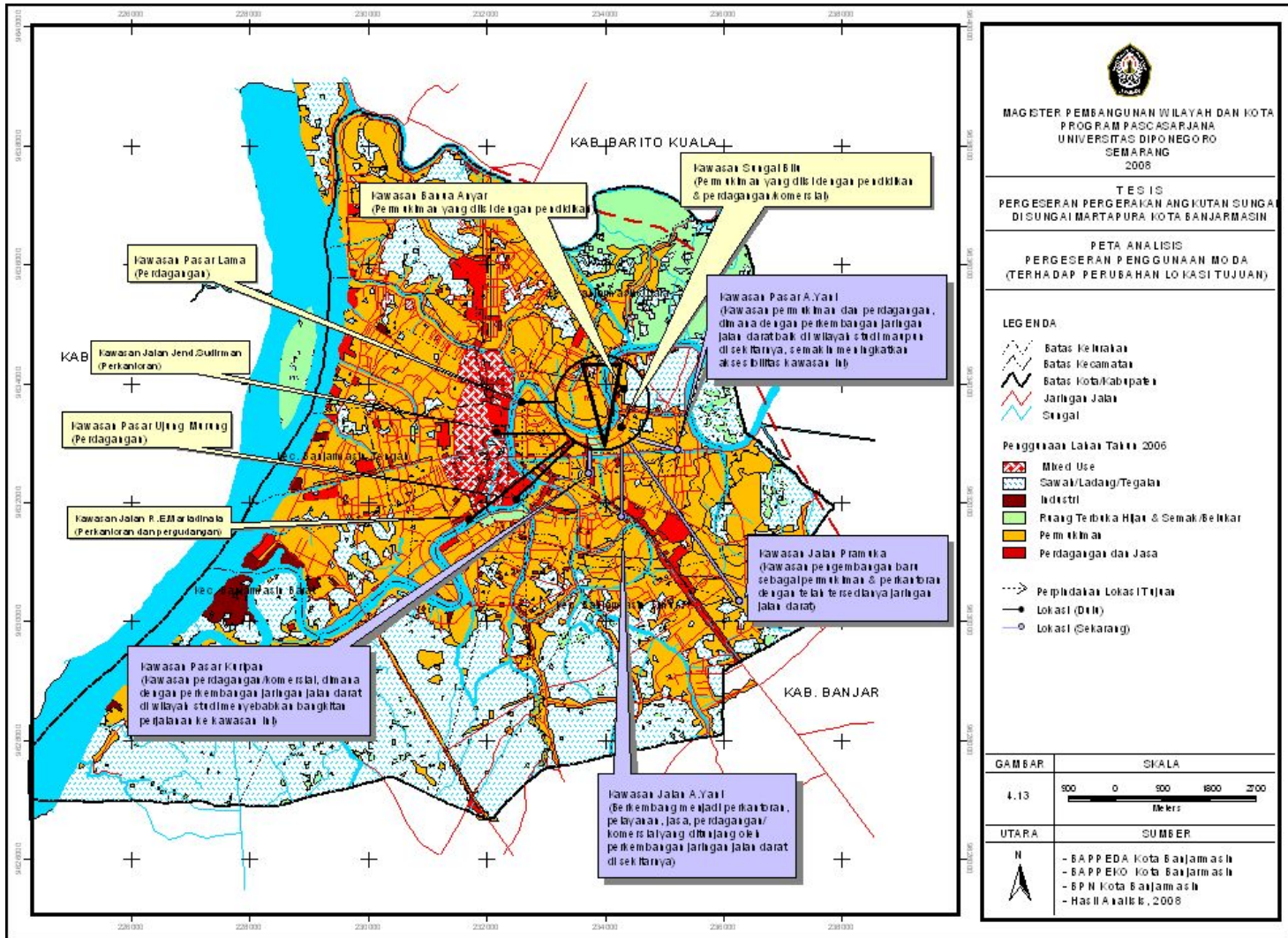
TABEL IV.27
ANALISIS PERGESERAN PENGGUNAAN MODA
(TERHADAP PERUBAHAN LOKASI TUJUAN)

No.	Lokasi Tujuan dan Moda yang Digunakan		Analisis Pergeseran
	Dulu	Sekarang	
1.	Jend. Sudirman (Angkutan sungai)	A. Yani (Angkutan darat)	<ul style="list-style-type: none"> - Penggunaan lahan di Kawasan Jalan Jend. Sudirman adalah perkantoran. Letaknya yang berada di pusat kota dan di tepi Sungai Martapura menyebabkan pada saat dulu perjalanan dengan maksud bekerja menuju ke kawasan ini menggunakan angkutan sungai. - Perpindahan lokasi kerja ke Jalan A. Yani

Lanjutan Tabel IV.27

No.	Lokasi Tujuan dan Moda yang Digunakan		Analisis Pergeseran
	Dulu	Sekarang	
			yang tidak dilalui jalur sungai sehingga digunakan angkutan darat, disebabkan karena sepanjang koridor Jalan A. Yani saat ini telah berkembang dan dipenuhi oleh perkantoran, pelayanan, jasa, perdagangan/komersial.
2.	R.E. Martadinata (Angkutan sungai)	Pramuka (Angkutan darat)	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan jalan R.E. Martadinata dominannya adalah perkantoran dan pergudangan yang terletak di tepi Sungai Martapura menyebabkan pada saat dulu perjalanan dengan maksud bekerja menuju ke kawasan ini menggunakan angkutan sungai. - Perpindahan lokasi kerja ke Jalan Pramuka yang tidak dilalui jalur sungai, sehingga digunakan angkutan darat. - Bila dikaitkan dengan penggunaan lahannya, kawasan Jalan Pramuka merupakan daerah pengembangan baru yang berkembang pesat sebagai permukiman, perkantoran dan komersial, sehingga perpindahan tersebut terjadi karena adanya potensi dari lokasi yang baru.
3.	Sungai Bilu, Banua Anyar, Pasar Lama, Pasar Ujung Murung (Angkutan sungai)	Pasar A.Yani (Angkutan darat)	<ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan pasar A. Yani yang ditunjang dengan perkembangan jaringan jalan darat di wilayah studi (Jembatan Banua Anyar dan Jalan Lingkar Dalam Utara) dan sekitarnya semakin meningkatkan tingkat aksesibilitas kawasan ini. - Bila dikaitkan dengan terjadinya perpindahan lokasi, ini menunjukkan bahwa Pasar A. Yani memiliki potensi yang cukup besar menyerap kegiatan di bidang perdagangan.
4.	Pasar Lama (Angkutan sungai)	Pasar Kuripan (Angkutan darat)	<ul style="list-style-type: none"> - Sama halnya dengan Pasar A. Yani, kegiatan komersial di Kawasan Kuripan cukup padat. - Bila dikaitkan dengan terjadinya perpindahan lokasi, ini menunjukkan bahwa kawasan ini berpotensi besar dalam bidang perdagangan karena aksesibilitas di kawasan ini cukup tinggi.

Sumber: Hasil Analisis, 2008



Analisis pergeseran penggunaan moda (terhadap moda tetap) dapat dilihat pada Tabel IV.28 berikut.

TABEL IV.28
ANALISIS PERGESERAN PENGGUNAAN MODA
(TERHADAP MODA TETAP)

No.	Lokasi Tujuan	Analisis Pergeseran
Maksud Bekerja		
1.	A. Yani, Gatot Subroto, Veteran	<ul style="list-style-type: none"> - Pemanfaatan lahan di Kawasan Jalan A. Yani, Gatot Subroto dan Veteran selain permukiman juga merupakan kawasan perkantoran, pelayanan, pendidikan, perdagangan/komersial, jasa dan pendidikan. Ini ditandai dengan adanya beberapa kantor pemerintahan dan swasta, rumah sakit, sekolah, pasar serta pusat perbelanjaan terbesar di Kota Banjarmasin. - Penggunaan moda angkutan darat oleh penduduk wilayah studi yang umumnya untuk bekerja disebabkan karena telah tersedianya jaringan jalan darat, sehingga tingkat aksesibilitas kawasan ini cukup tinggi selain tersedianya atau dilewati oleh rute trayek dalam kota, sehingga menyebabkan kawasan ini menjadi cukup padat di jam-jam sibuk.
2.	Alalak dan Basirih	<ul style="list-style-type: none"> - Merupakan kawasan industri dengan bertumpu pada jalur Sungai Martapura yang terakses dekat ke Sungai Barito sehingga aktivitas industri (industri galangan kapal dan pengolahan kayu) kebanyakan berada di jalur sungai tersebut. - Letaknya yang jauh dari pusat kota, apalagi dari wilayah studi, menyebabkan penduduk di wilayah studi (buruh-buruh perusahaan) untuk lebih memilih menggunakan angkutan sungai, karena di samping biayanya yang murah, waktu yang ditempuh juga lebih cepat karena mengikuti jalur sungai. Berbeda bila menggunakan jalan darat yang harus melewati bagian-bagian wilayah kota yang cukup padat.
3.	S. Parman	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan Jalan S. Parman selain permukiman juga diperuntukkan sebagai kawasan perdagangan dan jasa. - Penggunaan moda angkutan darat oleh penduduk wilayah studi yang umumnya untuk bekerja disebabkan karena kawasan ini tidak dilalui oleh jalur sungai, sehingga otomatis angkutan daratlah yang digunakan. - Penggunaan angkutan sungai menuju kawasan ini hanya bisa sampai di Pasar Lama, sehingga dibutuhkan waktu yang lebih lama untuk sampai di lokasi tujuan.
4.	Lambung Mangkurat	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan Jalan Lambung Mangkurat merupakan kawasan perkantoran perbankan dan jasa yang terletak di pusat kota. - Penggunaan moda angkutan darat oleh penduduk wilayah studi disebabkan karena penggunaan angkutan sungai menuju kawasan

Lanjutan Tabel IV.28

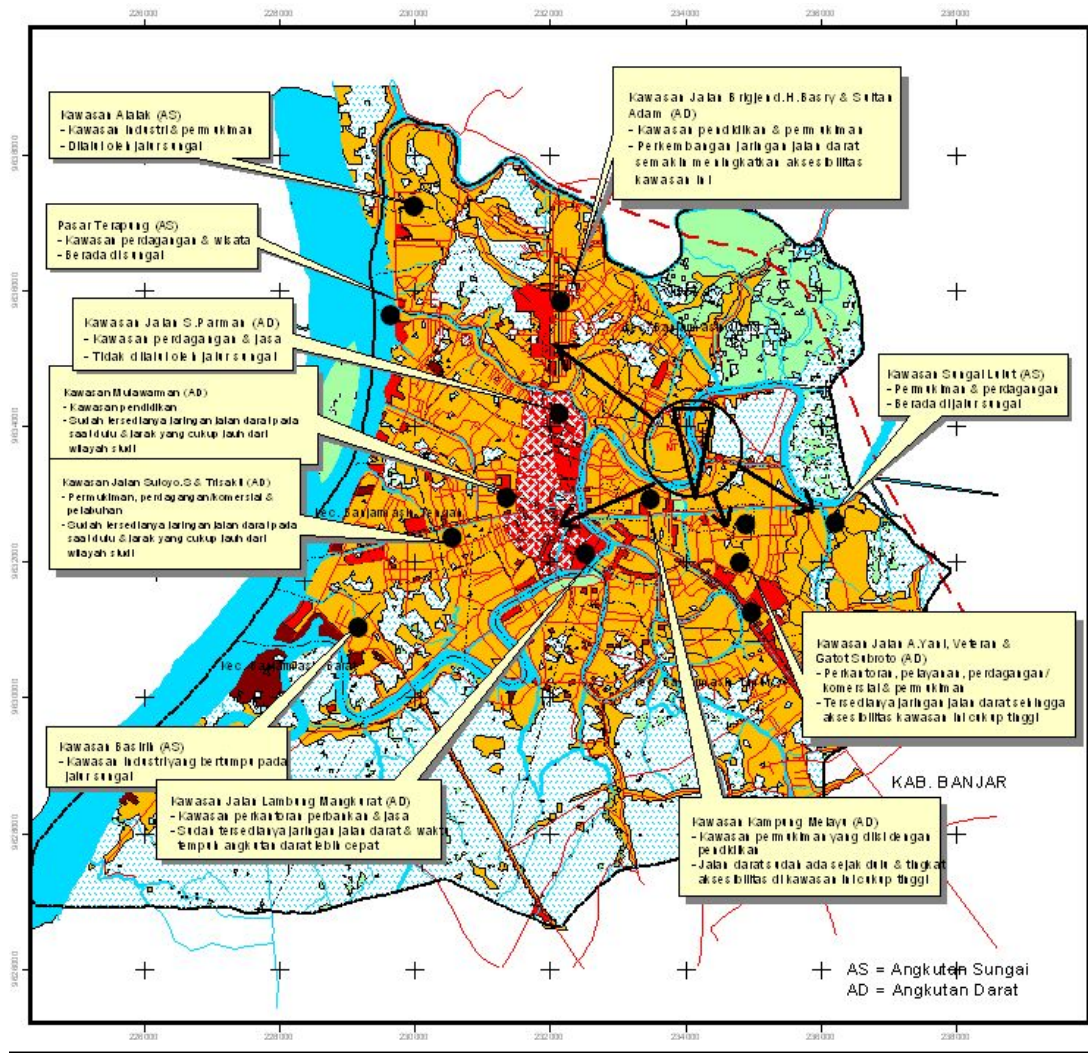
No.	Lokasi Tujuan	Analisis Pergeseran
		ini hanya sampai di Pasar Baru, sehingga dibutuhkan waktu yang lebih lama untuk sampai di tujuan. Selain karena tersedianya jaringan jalan darat, penggunaan angkutan darat juga akan memakan waktu yang lebih cepat.
5.	Sutoyo. S dan Trisakti	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan Jalan Sutoyo. S dan Trisakti selain didominasi permukiman juga diisi oleh perdagangan. Di Trisakti terdapat Pelabuhan Trisakti yang merupakan jalur perhubungan laut antara Kota Banjarmasin dengan kota-kota lain seperti Pulau Jawa dan Sulawesi. - Keberadaan pelabuhan menyebabkan lapangan kerja yang tersedia di kawasan Trisakti adalah sebagai buruh pelabuhan, digeluti oleh beberapa penduduk di wilayah studi. - Penggunaan moda angkutan darat dari wilayah studi ke kawasan ini disebabkan karena jaraknya yang cukup jauh dan dari dulu sudah tersedia jaringan jalan darat sehingga lebih memudahkan pergerakan.
Maksud Sekolah		
1.	Kampung Melayu	<ul style="list-style-type: none"> - Pemanfaatan lahan yang dominan di kawasan ini adalah permukiman. Namun disamping itu, terdapat pula beberapa sekolah dasar, sehingga bangkitan ke kawasan ini sebagian disebabkan untuk tujuan perjalanan sekolah. - Meskipun kawasan Jalan Kampung Melayu terletak di tepi sungai namun penggunaan angkutan darat lebih populer. Hal ini disebabkan aksesibilitas dan jaringan jalan sudah ada sejak dulu, sehingga dengan angkutan darat waktu tempuh menjadi lebih cepat. Disamping itu pula, rata-rata anak-anak yang bersekolah di sini bermukim di Kampung Melayu sendiri dan kawasan sekitarnya (seperti Kelurahan Sungai Bilu dan Kelurahan Seberang Masjid).
2.	Brigjend. Hasan Basry dan Sultan Adam	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan Jalan Brigjend. Hasan Basry dan Sultan Adam dominan diisi oleh permukiman dan pendidikan, ini ditandai dengan terdapatnya beberapa lembaga pendidikan seperti Universitas Lambung Mangkurat, Politeknik Negeri, Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Sultan Adam, Universitas Islam Kalimantan, Lembaga pendidikan komputer, SMK, dan lain sebagainya. - Oleh sebab itulah, bangkitan dari wilayah studi ke kawasan ini dominan adalah dengan tujuan sekolah. - Penggunaan moda angkutan darat dari wilayah studi ke kawasan ini disebabkan karena dari dulu sudah tersedia jaringan jalan darat, sehingga lebih memudahkan pergerakan.
3.	Mulawarman	<ul style="list-style-type: none"> - Sama halnya dengan kawasan Jalan Brigjend. Hasan Basry, Kawasan Mulawarman selain diisi oleh permukiman juga dominan diisi oleh pendidikan. Ini ditandai dengan adanya sekolah-sekolah yang dibangun dalam satu area yaitu SMPN 1, SMPN 2, SMPN 9, SMU 1, SMU 2, dan MTSN 1 Mulawarman. - Oleh sebab itulah, bangkitan dari wilayah studi ke kawasan ini dominan adalah dengan tujuan sekolah.

Lanjutan Tabel IV.28

No.	Lokasi Tujuan	Analisis Pergeseran
		- Penggunaan moda angkutan darat dari wilayah studi ke kawasan ini disebabkan karena jaraknya yang cukup jauh dan sudah tersedia jaringan jalan darat, sehingga lebih memudahkan pergerakan.
Maksud Rekreasi		
1.	Pasar Terapung	- Pasar Terapung adalah pasar tradisional khas tepi sungai, yaitu kegiatan jual beli di pagi hari yang dilakukan di atas sungai (perahu). Pasar Terapung terletak di Kuin yang bermuara ke Sungai Barito, sehingga otomatis moda yang digunakan di sini adalah angkutan sungai. - Kegiatan pasar terapung yang unik ini menyebabkan terjadinya bangkitan dengan tujuan untuk berwisata.
Maksud Lainnya		
1.	Sungai Lulut	- Penggunaan lahan yang dominan di Kawasan Sungai Lulut adalah permukiman, namun di kawasan terdapat pasar yang letaknya di tepi sungai, sehingga kegiatan jual beli khususnya hasil kebun (sayur dan buah-buahan) juga ada yang berlangsung di atas sungai. - Perjalanan penduduk wilayah studi ke kawasan ini adalah dengan menggunakan angkutan sungai dengan pertimbangan biaya yang murah. Perjalanan dengan maksud lainnya ini misalnya mengunjungi saudara, sekedar membeli buah-buahan dalam jumlah yang banyak, dan sebagainya.

Sumber: Hasil Analisis, 2008

Berdasarkan maksud perjalanan dari tabel di atas, penggunaan moda angkutan sungai dengan maksud rekreasi adalah tetap, yaitu tidak terjadi pergeseran dalam penggunaan angkutan sungai. Hal ini disebabkan pergerakan ini sifatnya hanya pilihan atau tidak rutin dilakukan. Demikian pula dengan maksud perjalanan lainnya, penggunaan moda angkutan sungai mengalami penurunan sebesar 1,6 % dan cenderung naik pada penggunaan angkutan darat dan kedua moda (angkutan sungai dan darat). Sama seperti perjalanan dengan maksud rekreasi tersebut di atas, hal ini disebabkan bukan merupakan perjalanan rutin, sehingga perubahan yang terjadi tidak terlalu signifikan. Pergeseran penggunaan moda (terhadap moda tetap) dapat dilihat pada Gambar 4.14.





MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2008

TESIS
PERGESEKAN PERGERAKAN SUNGAI
DI SUNGAI MARTAPURA KOTA BANJARMASIN

PETA ANALISIS
PERGESEKAN PENGGUNAAN MODA
(TERHADAP MODA TETAP)

LEGENDA

-  Batas Kelurahan
-  Batas Kecamatan
-  Batas Kotamadya
-  Jalur Jalas
-  Sungai

Penggunaan Lahan Tahun 2006

-  Mixed Use
-  Sawah/Ladang/Tegalan
-  Industri
-  Ruang Terbuka Hijau & Semak/Bekahar
-  Pemukiman
-  Perdagangan dan Jasa

 Penyebaran Pergerakan

 Lokasi Titik Pergerakan

GAMBAR	SKALA
4.14	 <p>0 500 1000 1500 2000 Meters</p>
UTARA	SUMBER
	<ul style="list-style-type: none"> - BAPPEDA Kota Banjarmasin - BAPPENK Kota Banjarmasin - BPN Kota Banjarmasin - Hasil Avaluasi, 2008

Dari analisis pergeseran penggunaan moda (terhadap moda tetap) tersebut di atas, diketahui ternyata penggunaan moda tetap berupa angkutan sungai bila dikaitkan dengan jaringan jalan, disebabkan karena lokasi tujuan perjalanan berada di jalur sungai dan cukup jauh dari wilayah studi, sehingga bila menggunakan angkutan darat maka akan lebih memakan waktu lama karena harus melewati bagian wilayah kota yang cukup padat. Penggunaan moda tetap berupa angkutan darat bila dikaitkan dengan jaringan jalan darat disebabkan antara lain jarak yang cukup jauh dari wilayah studi, lokasi tujuan tidak dilalui oleh jalur sungai dan telah tersedianya jaringan jalan darat, baik di wilayah studi maupun lokasi tujuan dan sekitarnya yang semakin meningkatkan aksesibilitas di lokasi tujuan. Analisis selanjutnya, yaitu analisis pergeseran penggunaan moda (terhadap moda berubah) dapat dilihat pada Tabel IV.29 berikut.

TABEL IV.29
ANALISIS PERGESERAN PENGGUNAAN MODA
(BERUBAH)

No.	Lokasi Tujuan	Analisis Pergeseran
Maksud Bekerja		
1.	Kuin	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan Kuin mengalami penurunan hingga 50 % dalam penggunaan angkutan sungai yang sekarang cenderung beralih ke angkutan darat. - Bila dikaitkan dengan penggunaan lahannya yaitu, selain permukiman juga diisi oleh industri, sehingga meskipun dulu menggunakan angkutan sungai karena alasan biayanya yang murah namun dengan kehadiran moda transportasi darat yang beragam menyebabkan penduduk di wilayah studi yang menuju kawasan ini dengan maksud bekerja lebih memilih beralih ke angkutan darat dengan pertimbangan waktu tempuhnya yang lebih cepat.
2.	Panjaitan	Kawasan Jalan Panjaitan mengalami pergeseran yang lebih ekstrim terhadap penggunaan angkutan sungai. Hal ini dilihat dari tidak ada lagi pengguna angkutan sungai, dimana semuanya (100 %) cenderung beralih ke angkutan darat dengan pertimbangan waktu

Lanjutan Tabel IV.29

No.	Lokasi Tujuan	Analisis Pergeseran
		<p>tempuhnya yang lebih cepat.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pergeseran 100 % tersebut bila dikaitkan dengan penggunaan lahan di Kawasan Jalan Panjaitan, yaitu lahan terbangun untuk perkantoran (bidang pemerintahan), menunjukkan bahwa penggunaan angkutan darat untuk menunjang kegiatan bekerja sangatlah penting. Bila dikaitkan dengan jaringan jalan. Hal ini disebabkan perkembangan jaringan jalan darat di wilayah studi sehingga pergerakan menjadi lebih mudah.
3.	Piere Tendean	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan Jalan Piere Tendean selain tidak ada lagi pengguna tetap angkutan sungai dan cenderung beralih ke angkutan darat juga terjadi penggunaan terhadap kedua moda (angkutan sungai dan darat). - Penggunaan kedua moda (angkutan sungai dan darat) ini disebabkan oleh ketergantungan terhadap angkutan yang tersedia pada saat hendak melakukan perjalanan atau tergantung situasi, bila moda yang ada pada saat itu adalah angkutan sungai maka yang digunakan adalah angkutan sungai tetapi bila saat itu yang ada adalah angkutan darat maka angkutan itulah yang digunakan. - Kawasan ini penggunaan lahannya cenderung untuk permukiman dan perkantoran (swasta), sehingga penduduk yang menuju kawasan ini umumnya adalah pekerja di bidang swasta.
4.	Pasar Antasari	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan Pasar Antasari mengalami pergeseran yang cukup ekstrim terhadap penggunaan angkutan sungai. Kawasan yang merupakan lokasi tujuan dengan maksud bekerja ini dulunya penggunaan angkutan darat sebesar 22,2 % dengan alasan waktu tempuh cepat dan penggunaan kedua moda (angkutan sungai dan darat) sebesar 77,8 % dengan alasan lainnya, yaitu ketergantungan terhadap angkutan yang ada. Sekarang penggunaan moda beralih 100 % ke angkutan darat dengan alasan yang dominan adalah karena waktu tempuh cepat. - Bila dikaitkan dengan penggunaan lahannya, yaitu untuk perdagangan dan jasa dimana di kawasan ini terdapat pusat perbelanjaan tradisional dan modern Sentra Antasari, sehingga banyak penduduk di wilayah studi yang berdagang di kawasan ini. Menuju kawasan ini dapat ditempuh dengan dua cara, yaitu menggunakan jalan darat atau menggunakan jalan sungai. Namun dalam penggunaan angkutan sungai waktu yang ditempuh selain lebih lama juga terjadi perpindahan, yaitu harus singgah di Pasar Sudimampir untuk selanjutnya menggunakan jalan darat untuk sampai di lokasi. Hal ini disebabkan Kawasan Pasar Antasari tidak dilalui oleh sungai, namun berdekatan dengan Pasar Sudimampir yang merupakan dermaga angkutan sungai dalam kota. - Oleh sebab itulah, penggunaan moda ke kawasan ini beralih ke angkutan darat karena memakan waktu tempuh lebih cepat dibandingkan dengan angkutan sungai.
5.	Pasar Baru dan Pasar Lima	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan Pasar Baru dan Pasar Lima merupakan kawasan perdagangan grosir yang terletak di pusat kota. - Penggunaan angkutan sungai yang sekarang cenderung menurun, yaitu di Kawasan Pasar Baru yang dulunya 100 % menggunakan

Lanjutan Tabel IV.29

No.	Lokasi Tujuan	Analisis Pergeseran
		<p>angkutan sungai sekarang beralih ke darat sebesar 60 %, begitu pula dengan Kawasan Pasar Lima yang sekarang sebesar 80 % menggunakan angkutan darat untuk mencapai kawasan ini.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pergeseran penggunaan moda ke kawasan ini disebabkan oleh pertimbangan waktu tempuh angkutan darat yang lebih cepat meskipun biayanya lebih mahal dibandingkan angkutan sungai.
6.	Pasar Sudimampir	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan Pasar Sudimampir merupakan kawasan perdagangan pusat kota, sehingga penduduk di wilayah studi yang dominan ke kawasan ini adalah dengan maksud bekerja (berdagang), sedangkan yang lainnya adalah untuk berbelanja. - Meskipun di kawasan ini terdapat dermaga angkutan sungai namun telah terjadi pergeseran penggunaan moda mencapai lebih dari 80 %, yaitu penggunaan moda yang dulunya angkutan sungai karena biayanya yang murah namun sekarang beralih ke angkutan darat dengan pertimbangan waktu tempuh yang lebih cepat. - Terjadinya pergeseran ini disebabkan oleh tersedianya berbagai pilihan moda sehingga pelaku perjalanan akan lebih memilih moda yang memiliki waktu tempuh cepat meskipun harus mengeluarkan biaya yang lebih besar.
7.	R.E Martadinata	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan Jalan R.E Martadinata merupakan kawasan perkantoran dan jasa. Pada kawasan ini terjadi pergeseran penggunaan moda, yaitu menurunnya penggunaan moda angkutan sungai dan sebaliknya beralih ke angkutan darat. - Hal ini bila dikaitkan dengan alasan pemilihan moda pada saat dulu, yaitu karena biayanya yang murah, namun sekarang memilih angkutan darat karena waktu tempuh yang lebih cepat, menunjukkan bahwa pemilihan moda sekarang ini lebih berdasarkan aspek kecepatan waktu. Selain itu pula, perkembangan jaringan jalan di wilayah studi dan sekitarnya menyebabkan pergerakan menjadi lebih mudah dan cepat.
8.	R.K Ilir	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan R.K.Iilir merupakan kawasan pergudangan dan permukiman. Pada kawasan ini terjadi pergeseran penggunaan moda, yaitu menurunnya penggunaan moda angkutan sungai dan sebaliknya beralih ke angkutan darat. - Hal ini terjadi karena perkembangan jaringan jalan di wilayah studi dan sekitarnya yang menyebabkan pergerakan ke kawasan ini menjadi lebih mudah dan cepat dengan menggunakan angkutan darat.
9.	Teluk Tiram	<ul style="list-style-type: none"> - Penggunaan lahan yang dominan di Kawasan Teluk Tiram adalah untuk pergudangan serta industri kecil dan menengah, selain juga diisi untuk permukiman. <p>Bergesernya penggunaan angkutan sungai ke angkutan darat (100%) disebabkan karena perkembangan jaringan jalan di wilayah studi dan sekitarnya yang menyebabkan pergerakan ke kawasan ini yang dominan untuk maksud bekerja menjadi lebih mudah dan cepat, di samping faktor ketersediaan moda transportasi darat yang memakan waktu tempuh lebih cepat.</p>

Lanjutan Tabel IV.29

No.	Lokasi Tujuan	Analisis Pergeseran
Maksud Sekolah		
1.	Banua Anyar	<ul style="list-style-type: none"> - Terjadi pergeseran penggunaan moda, yaitu menurunnya penggunaan moda angkutan sungai dan penggunaan moda angkutan darat namun sebaliknya beralih ke penggunaan kedua moda (angkutan sungai dan darat). - Pemilihan penggunaan moda angkutan sungai di kawasan ini bila dikaitkan dengan penggunaan lahan adalah selain permukiman juga terdapat beberapa sekolah, yaitu SDN Banua Anyar 2, MTSn Al-Mudakkir dan SLTPN 24, sehingga bangkitan ke kawasan ini didominasi oleh anak-anak sekolah. - Alasan menggunakan angkutan sungai ke kawasan ini selain karena lokasi sekolah yang memang terletak dekat dengan sungai, juga dikarenakan waktu tempuh yang cepat bila dibandingkan melewati jalan darat karena keterbatasan prasarana jalan yang tersedia sehingga jalannya harus memutar. Adapun pemilihan penggunaan moda angkutan darat disebabkan karena alasan lain yaitu, letak sekolah tidak jauh dari rumah. Hal ini disebabkan karena siswa yang bersekolah di Banua Anyar bermukim di sekitar Banua Anyar itu sendiri. - Namun, penggunaan masing-masing kedua moda tersebut di atas sekarang ini mengalami penurunan, penggunaan moda beralih ke penggunaan moda keduanya (angkutan sungai dan darat) yang disebabkan karena telah tersedianya beberapa pilihan moda yang dapat digunakan selain angkutan sungai, seperti menggunakan sepeda motor.
2.	Sungai Andai	<ul style="list-style-type: none"> - Sungai Andai termasuk salah satu kawasan baru berkembang yang ditandai dengan munculnya komplek-komplek perumahan. Selain permukiman, penggunaan lahan di Sungai Andai adalah kawasan pendidikan, ini ditandai dengan terdapat beberapa sekolah, seperti SDN Sungai Andai 2, SDN Sungai Andai 5, SMP 27, dan SMUN 11. - Berbeda dengan lokasi tujuan lain yang mengalami penurunan cukup drastis terhadap penggunaan angkutan sungai, kawasan Sungai Andai tidak demikian. Penggunaan angkutan sungai ke kawasan ini masih terjadi sebesar lebih dari 80%. - Hal ini disebabkan karena pada saat dulu akses jalan masih terbatas sehingga banyak yang menggunakan angkutan sungai, namun penggunaan angkutan sungai sekarang ini masih populer digunakan ini digunakan oleh anak-anak sekolah karena biayanya yang tergolong murah dibandingkan angkutan darat.
3.	Sungai Bilu dan Sungai Jingah	<ul style="list-style-type: none"> - Sungai Bilu dan Sungai Jingah dipisahkan oleh Sungai Martapura. Permukiman tepi sungai merupakan awal tumbuhnya permukiman pada kedua kawasan. Selain pemukiman, terdapat juga beberapa sekolah, seperti SDN Sungai Bilu, SDN Sungai Jingah 7, SMP 17 dan PGRI 1. - Oleh sebab itu, bangkitan perjalanan ke kawasan ini sebagian disebabkan dengan maksud perjalanan sekolah.

Lanjutan Tabel IV.29

No.	Lokasi Tujuan	Analisis Pergeseran
		<ul style="list-style-type: none"> - Penurunan penggunaan moda angkutan sungai yang cenderung beralih ke darat disebabkan selain karena pada saat dulu belum tersedianya moda transportasi darat yang lebih cepat dan akses jalan di Sungai Jingah masih minim, juga karena anak-anak yang bersekolah di kawasan ini bermukim di sekitar kawasan.
Maksud Belanja		
1.	Pasar Lama	<ul style="list-style-type: none"> - Karakteristik penggunaan lahan yang dominan di Kawasan Pasar Lama adalah untuk perdagangan dan jasa. Pasar Lama merupakan pasar yang terdekat dengan wilayah studi. Oleh karena itu, penduduk di wilayah studi yang menuju ke kawasan ini sebagian besar untuk maksud belanja. - Meskipun penggunaan angkutan sungai bila dibandingkan dulu mengalami penurunan, namun presentase penggunaan antara angkutan sungai tersebut dan kedua moda (angkutan sungai dan darat) tidak terlalu jauh berbeda. - Hal ini disebabkan karena penduduk wilayah studi menganggap biaya lebih penting (murah), namun dengan mulai berkurangnya angkutan sungai yang lalu lalang membuat penggunaan angkutan darat menjadi alternatif pilihan moda ke kawasan ini.
2.	Pasar Ujung Murung	<ul style="list-style-type: none"> - Kawasan Pasar Ujung Murung merupakan salah satu kawasan perdagangan pusat kota. - Terjadinya penurunan penggunaan angkutan sungai hingga mencapai 89 % dan cenderung beralih ke kedua moda (angkutan sungai dan darat) disebabkan karena pada saat dulu selain murah angkutan sungai yang lalu-lalang dari wilayah studi menuju kawasan ini juga banyak. Berbeda dengan saat sekarang, angkutan sungai sudah mulai berkurang, sehingga penduduk wilayah studi yang bermaksud belanja ke kawasan ini (kebanyakan adalah ibu-ibu) tidak hanya ketergantungan pada satu moda saja, tetapi lebih pada moda yang tersedia ketika hendak melakukan perjalanan.

Sumber: Hasil Analisis, 2008

Dari analisis pergeseran penggunaan moda (terhadap moda berubah) tersebut di atas bila dilihat berdasarkan jaringan jalan, diketahui ternyata sebagian besar lokasi tujuan sudah dari dulu tersedia jaringan jalan darat. Seiring dengan tersedianya alternatif moda transportasi dengan waktu tempuh yang lebih cepat meskipun biaya menjadi lebih mahal, serta perkembangan jaringan jalan darat di

wilayah studi menyebabkan penggunaan angkutan sungai cenderung beralih ke angkutan darat.

Bila dilihat berdasarkan penggunaan lahannya, lokasi tujuan yang berada di pusat kota berkembang menjadi lahan campuran (*mixed use*), sedangkan lainnya berkembang menjadi permukiman dan perdagangan atau jasa yang menyebabkan pergerakan menjadi lebih padat dan membutuhkan waktu yang cepat untuk sampai di tujuan, sehingga terjadi kecenderungan untuk menggunakan angkutan darat.

Berdasarkan analisis tersebut di atas dan bila dikaitkan dengan maksud perjalanan yang ada pada Tabel IV.29 sebelumnya, maka dapat disintesis sebagai berikut.

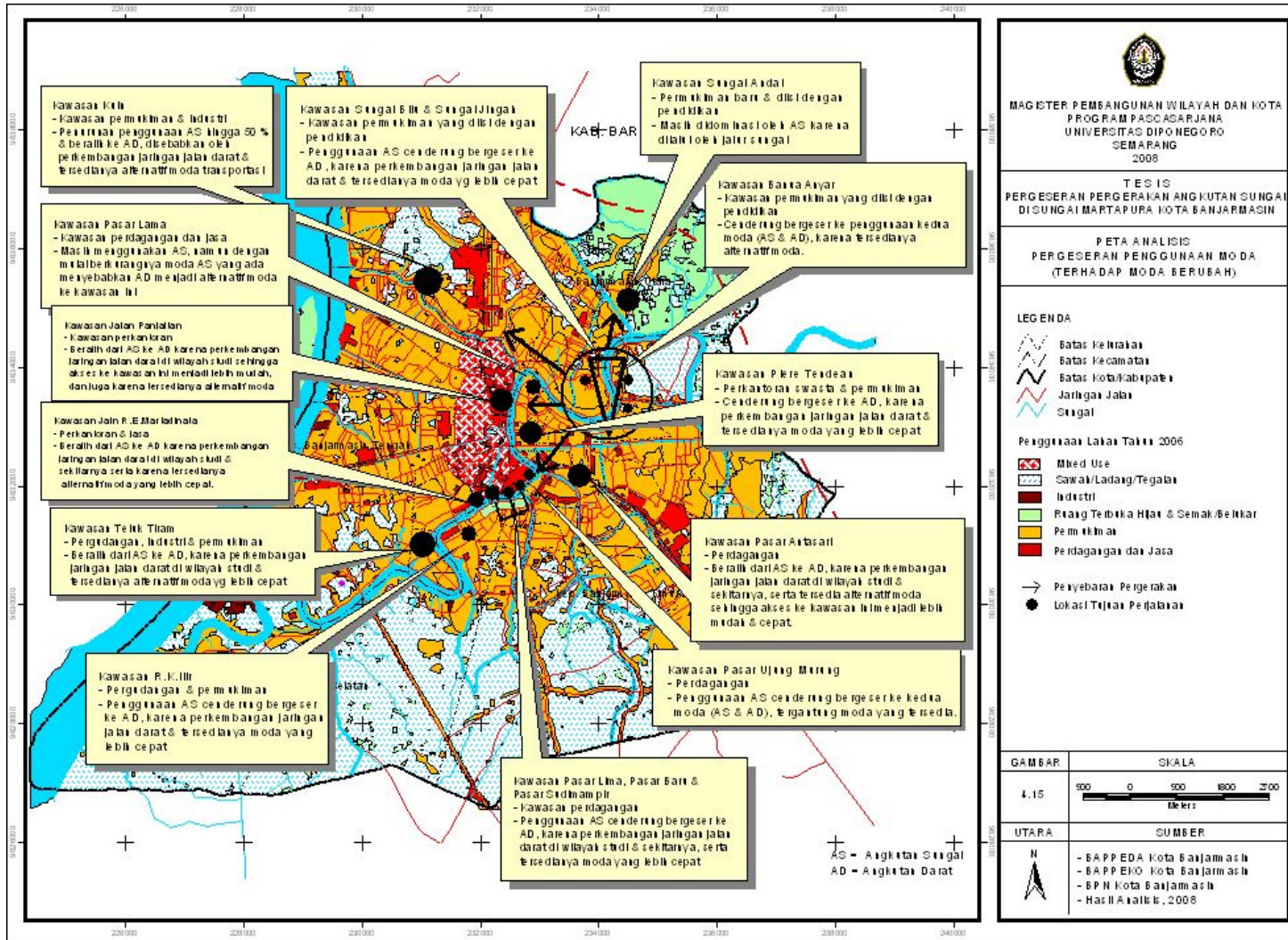
1. Pergeseran penggunaan moda pada lokasi tujuan dengan maksud bekerja terjadi pada Kawasan Kuin, Panjaitan, Piere Tendean, Pasar Antasari, Pasar Baru, Pasar Lima, Pasar Sudimampir, R.E. Martadinata dan R.K. Ilir.
 - Bila dikaitkan dengan pergeseran berdasarkan maksud perjalanan (Tabel IV.28), penggunaan moda angkutan sungai dengan maksud pergi bekerja mengalami penurunan sebesar 25 %. Sebaliknya, penggunaan moda angkutan darat naik hingga 24,6 %. Begitu pula halnya dengan penggunaan moda angkutan sungai dan darat, yaitu naik sebesar 0,6 %.
 - Kecenderungan ini terjadi karena seiring dengan perkembangan teknologi, beragamnya kendaraan bermotor dan kemudahan proses kepemilikan kendaraan, ditambah lagi dengan pertimbangan keefisienan dan keefektifan waktu meskipun biaya yang dikeluarkan lebih besar,

maka banyak orang lebih memilih untuk beralih menggunakan angkutan darat. Selain itu, lokasi kerja saat ini menyebar ke berbagai bagian wilayah kota yang hampir semuanya sudah tersedia prasarana jalan dan tidak hanya dilalui oleh jalur sungai.

2. Pergeseran penggunaan moda pada lokasi tujuan dengan maksud sekolah terjadi di Kawasan Banua Anyar, Sungai Andai, Sungai Bilu, Sungai Jingah.
 - Bila dikaitkan dengan penggunaan moda berdasarkan maksud perjalanan, penggunaan moda angkutan sungai dengan maksud pergi sekolah mengalami penurunan sebesar 8,9 %. Sebaliknya, penggunaan moda angkutan darat naik hingga 5,2 %. Begitu pula halnya dengan penggunaan moda angkutan sungai dan darat, yaitu naik sebesar 1,9 %.
 - Kecenderungan pergeseran yang lebih ini terjadi karena pada saat dulu untuk mencapai ke lokasi sekolah (Sungai Andai) akses jalan sangat minim dan angkutan umum pun belum masuk ke kawasan itu. Namun demikian, penggunaan angkutan sungai dengan maksud sekolah masih lebih tinggi dibanding maksud lainnya. Hal ini disebabkan biayanya yang murah dan keasyikan anak-anak sekolah itu sendiri yang pergi sekolah beramai-ramai naik klotok dan duduk di atapnya, suatu kegiatan yang tidak mungkin dilakukan bila menggunakan angkutan darat yang kapasitas muatnya terbatas.
3. Pergeseran penggunaan moda pada lokasi tujuan dengan maksud belanja terjadi pada Kawasan Pasar Lama dan Pasar Ujung Murung.

- Pengguna kelotok sebagian besar adalah ibu-ibu yang bermaksud pergi ke pasar untuk berbelanja. Meskipun penggunaan angkutan sungai menurun hingga mencapai 10 % dan penggunaan moda angkutan darat naik sebesar 4,5 %, namun penggunaan angkutan sungai dan darat dengan peningkatannya jauh lebih tinggi, yaitu mencapai 7,7 %.
- Hal ini disebabkan karena perjalanan dengan maksud belanja ini lebih fleksibel (tergantung moda yang ada pada saat itu) di samping faktor barang-barang belanjaan diangkut, maksudnya bila barang yang dibawa banyak maka akan lebih murah menggunakan angkutan sungai karena ongkosnya tetap dihitung satu orang, berbeda dengan angkutan umum darat yang ongkosnya dua kali lipat (dihitung jumlah kursi yang dipakai).

Dengan demikian, terjadinya pergeseran pergerakan penggunaan moda angkutan sungai saat ini disebabkan oleh semakin banyak tersedianya alternatif pilihan transportasi, baik berupa akses jalan maupun moda angkutan. Setiap pelaku perjalanan tentu akan lebih memilih menggunakan moda yang lebih nyaman dengan waktu tempuh yang lebih cepat. Jelasnya pergeseran penggunaan moda (terhadap moda berubah) dan kecenderungan pergeserannya dapat dilihat pada Gambar 4.15.



BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai pergeseran pergerakan penggunaan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin, maka didapat beberapa kesimpulan, yaitu:

1. Pergerakan menggunakan angkutan sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin sekarang ini mengalami pergeseran yang cenderung ke angkutan darat, namun untuk perjalanan tertentu yang lokasinya berada di jalur sungai penggunaan angkutan sungai masih diminati.
2. Pergeseran penggunaan moda bila dilihat berdasarkan lokasi tujuan perjalanan terjadi pada 20 lokasi dari 36 lokasi yang menyebar di berbagai bagian wilayah Kota Banjarmasin, sedangkan 16 lokasi lainnya tidak mengalami pergeseran moda.
3. Pergeseran penggunaan moda bila dilihat berdasarkan maksud perjalanan yaitu:
 - Maksud bekerja, penggunaan angkutan sungai mengalami penurunan sebesar 25 %, angkutan darat mengalami kenaikan sebesar 24,6 % dan begitu pula dengan penggunaan kedua moda (angkutan sungai dan darat) mengalami kenaikan sebesar 0,6 %
 - Maksud sekolah, penggunaan angkutan sungai mengalami penurunan sebesar 8,9 %, angkutan darat mengalami kenaikan sebesar 5,2 % dan

begitu pula dengan penggunaan kedua moda (angkutan sungai dan darat) mengalami kenaikan sebesar 1,9 %

- Maksud belanja, penggunaan angkutan sungai mengalami penurunan sebesar 10,5 %, angkutan darat mengalami kenaikan sebesar 4,5 % dan begitu pula dengan penggunaan kedua moda (angkutan sungai dan darat) mengalami kenaikan sebesar 7,7 %
 - Maksud rekreasi, tidak mengalami pergeseran moda atau tetap menggunakan angkutan sungai, ini disebabkan pergerakan ini sifatnya hanya pilihan atau tidak rutin dilakukan.
 - Maksud lainnya, mengalami pergeseran yang tidak terlalu signifikan, yaitu penggunaan angkutan sungai mengalami penurunan sebesar 1,6 %, angkutan darat mengalami kenaikan sebesar 1,3 % dan begitu pula dengan penggunaan kedua moda (angkutan sungai dan darat) mengalami kenaikan sebesar 0,3 %.
4. Pergeseran penggunaan moda dari angkutan sungai ke angkutan darat terjadi selain karena perubahan guna lahan dan telah tersedianya jaringan jalan darat yang menyebar ke berbagai bagian wilayah kota, juga disebabkan karena pelaku perjalanan pada sekarang ini memiliki berbagai alternatif moda yang dapat dipilih untuk menunjang pergerakan. Pemilihan moda tersebut tidak hanya berdasarkan pertimbangan waktu tempuh perjalanan, tetapi juga pertimbangan biaya dan kondisi ketersediaan moda transportasi yang ada pada saat hendak melakukan perjalanan.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan dari hasil penelitian, maka dapat disampaikan beberapa rekomendasi sebagai berikut.

1. Perlu adanya studi mengenai kinerja angkutan sungai dalam kota, sehingga dapat diketahui dengan jelas bagaimana tingkat pelayanan angkutan sungai yang ada di Kota Banjarmasin.
2. Sungai merupakan prasarana yang secara alami sudah tersedia, sehingga perlu direncanakan upaya peningkatan aktivitas penggunaan angkutan sungai dalam kota sebagai alternatif transportasi yang dapat mengurangi beban jaringan jalan darat yang sudah begitu padat di Kota Banjarmasin. Upaya ini misalnya dengan cara membenahi kondisi fisik angkutan sungai, meningkatkan keamanan, kenyamanan dan keselamatan, serta pelayanan fasilitas dermaga.
3. Perlu direncanakannya keterpaduan antar moda (angkutan sungai dan darat), sehingga terjadi kemudahan koneksi bagi pengguna angkutan sungai yang akan melanjutkan perjalanan dengan menggunakan angkutan darat dan sebaliknya.
4. Meningkatkan daya tarik angkutan sungai dengan konsep *waterfront city*, yaitu pengembangan kawasan tepi sungai, dimana selain membenahi angkutan sungai itu sendiri juga dengan membenahi kawasan tepi sungai, seperti rumah yang membelakangi sungai dibalik menjadi rumah menghadap sungai, pembuatan ruang terbuka (taman) di tepi sungai dan lain sebagainya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. 2002. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Yogyakarta: Rineka Cipta.
- Banjarmasin Dalam Angka Tahun 1996-2006*. Badan Pusat Statistik Kota Banjarmasin.
- Bungin, Burhan. 2006. *Metodologi Penelitian Kuantitatif: Komunikasi, Ekonomi, dan Kebijakan Publik Serta Ilmu-Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Chandrawidjaja, Robert. 1998. *Navigasi Perairan Daratan*. Banjarmasin: Fakultas Teknik Universitas Lambung Mangkurat.
- <http://www.googleearth.com>
- Jayadinata, J.T. 1999. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan dan Wilayah (Edisi Ketiga)*. Bandung: Penerbit ITB.
- Jalan Kelurahan Kota Banjarmasin*. 2004. Dinas Permukiman dan Prasarana Kota Banjarmasin.
- Kamaludin, Rustian. 1987. *Ekonomi Transportasi (Cetakan Pertama)*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Kanafani, Adib. 1983. *Transportation Demand Analysis*. New York: Mc Graw-Hill.
- Kasnowiharjo, dkk (ed.). 2004. *Sungai dan Kehidupan Masyarakat di Kalimantan*. Banjarbaru: Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia Komda Kalimantan.
- Kecamatan Banjarmasin Timur Dalam Angka Tahun 2003-2006*. Badan Pusat Statistik Kota Banjarmasin.
- Kecamatan Banjarmasin Utara Dalam Angka Tahun 2003-2006*. Badan Pusat Statistik Kota Banjarmasin.
- Khisty, Jotin C dan Lall, Kent B. 2005. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi (Edisi Ketiga)*. Jakarta: Erlangga.

- Kodoatie, Robert J. 2005. *Pengantar Manajemen Infrastruktur (Edisi Revisi)*. Yogyakarta: Pustaka Relajar.
- Laporan Hasil Survey Volume Lalu Lintas Angkutan Sungai Propinsi Kalimantan Selatan Tahun 2006*. 2006. Dinas Perhubungan Propinsi Kalimantan Selatan.
- Manheim, Marvin L. 1979. *Fundamentals of Transportation System Analysis*. Cambridge, Massachusset: MIT Press.
- Maryono, Agus dan Danang Parikesit. 2003. "Transportasi Sungai Mulai Ditinggalkan." Kompas, 01 Mei.
- Maryono, Agus. 2005. *Menangani Banjir, Kekeringan, dan Lingkungan*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Morlok, Edward K. 1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi (Editor: Yani Sianipar)*. Jakarta: Erlangga
- Mulyana, A. Taufik. 2005. *Transportasi Air*. Diklat Kuliah. Banjarmasin: Fakultas Teknik Universitas Lambung Mangkurat.
- Munawar, Ahmad. 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Nasution, M Nur. 2004. *Manajemen Transportasi (Edisi Kedua)*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nazir, M. 2003. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Papacotas, C.S dan Prevedorus. 1993. *Transportation Engineering and Planning (2nd Edition)*. New Jersey, USA: Prentice Hall.
- Pelatihan Pengelolaan Sistem Transportasi Perkotaan*. 1994. Direktorat Pembinaan Pembangunan Perkotaan-LPM ITB. Bandung: Direktorat Pembinaan Pembangunan Perkotaan-LPM ITB.
- Petersen, Erik. 2001. *Jukung dari Dataran Rendah Barito (Terjemahan Prof. Drs. M.P. Lambut)*. Banjarmasin: Banjarmasin Post Group.
- Profil Kelurahan Banua Anyar*. 2006. Kelurahan Banua Anyar Kecamatan Banjarmasin Timur.

- Profil Kelurahan Sungai Bilu*. 2006. Kelurahan Sungai Bilu Kecamatan Banjarmasin Timur.
- Profil Kelurahan Sungai Jingah*. 2006. Kelurahan Sungai Jingah Kecamatan Banjarmasin Utara.
- Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Kecamatan Banjarmasin Timur*. 2005. Badan Perencanaan Pembangunan Kota Banjarmasin.
- Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Kecamatan Banjarmasin Utara Tahun 2012*. 2002. Badan Perencanaan Pembangunan Kota Banjarmasin.
- Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Banjarmasin Tahun 2006-2016*. 2006. Badan Perencanaan Pembangunan Kota Banjarmasin.
- Riduwan. 2004. *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*. Bandung: Alfabeta.
- Riyanto, Bambang. 2006. *Transportasi*. Materi Kuliah Sistem Prasarana Wilayah dan Kota. Semarang: MPPWK Fakultas Teknik Universitas Diponegoro.
- Riyanto, Bambang. 2007. *Transportasi*. Materi Kuliah Manajemen Transportasi. Semarang: MPPWK Fakultas Teknik Universitas Diponegoro.
- Salim, H.A. Abbas. 2002. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Santoso, Singgih. 2008. *Panduan Lengkap Menguasai SPSS 16*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Singarimbun, Masri dan Effendi, Sofian (ed.). 1989. *Metode Penelitian Survey (Revisi)*. Jakarta: LP3ES.
- Sinulingga, Budi D. 2005. *Pembangunan Kota: Tinjauan Regional dan Lokal*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Subiyakto, Bambang. 2004. *Infrastruktur Pelayaran Sungai Kota Banjarmasin Tahun 1900-1970*. <http://www.indie-indonesie.nl/content/documents/papers-urban%20history/Bambang%20Subiyakto2.pdf>. Diakses tanggal 23 Nopember 2006.
- Sugiyono. 2006. *Statistik untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.

RIWAYAT HIDUP PENULIS



Rizki Permata Sari. Dilahirkan di Banjarmasin pada tanggal 11 Juni 1984, dari keluarga Bapak Ir. H. Arviyani Mukeri, MM dan Ibu Hj. Sari Murni Dahayati, SH. Merupakan anak bungsu dari tiga bersaudara (kakak: dr. Hj. Istiqamah Kiftiana Sari dan Rizka Priatma Arvie, ST) yang beralamat di Jalan Gatot Subroto III Nomor 10A RT. 35 Banjarmasin, Kalimantan Selatan.

Menyelesaikan pendidikan dasar di SD Negeri Mawar 3 Banjarmasin pada tahun 1996, pendidikan menengah di SLTP Negeri 1 Banjarmasin pada tahun 1999 dan SMU Negeri 7 Banjarmasin pada tahun 2002. Pada tahun 2006, penulis berhasil menyelesaikan pendidikan sarjana di Jurusan Sosial Ekonomi Pertanian, Program Studi Agribisnis, Fakultas Pertanian Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin dengan memperoleh gelar Sarjana Pertanian (SP). Tidak lama setelah menyelesaikan pendidikan sarjana, pada tahun 2006, penulis melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi dengan mengambil pendidikan di Program Pascasarjana Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota, Konsentrasi Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota (MPPWK) Universitas Diponegoro Semarang dan berhasil diselesaikan pada bulan Juli 2008 dengan gelar Magister Teknik (MT).