

STUDI REVITALISASI ANGKUTAN SUNGAI SEBAGAI MODA TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA BANJARMASIN

Zainal Abidin

Jurusan Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Surabaya
Jl. Sutorejo No.59 Surabaya, Telp 031-3811966
Email: allzaby@yahoo.co.id

ABSTRACT

This study was conducted to find a model of revitalization will be the reference in the development of river transport in the future Banjarmasin City. As known that since ancient Banjarmasin plays a strategic role in trade traffic between the islands, as it lies on the meeting between the Barito and Martapura river is wide and deep. So the rivers are navigable large vessels and the vessels can be docked to the city of Banjarmasin. Nonetheless uniqueness in terms of its many rivers are naturally used as transportation infrastructure, transport participated gradually eroded by road transport modes. Therefore, if the above conditions are not anticipated early will make the development of river transport facilities and infrastructure will continue to degradation are seen physically as well as function. It is certainly not favorable to the development of the city of Banjarmasin in the future, because the river transport infrastructure is already available in nature and geography of Banjarmasin still laneways river transport system continues to be maintained and developed. The results of this study indicate that the revitalization of river transport potential developed as urban transportation alternative that is integrated with the existing urban road transport.

Keywords: revitalization, urban transport, urban river transport, urban road transport

ABSTRAK

Studi ini dilaksanakan untuk menemukan model revitalisasi yang akan menjadi acuan dalam pengembangan transportasi sungai Kota Banjarmasin di masa mendatang. Sebagaimana diketahui sejak dahulu Banjarmasin memegang peranan strategis dalam lalu lintas perdagangan antar pulau, karena terletak di pertemuan antara sungai Barito dan Sungai Martapura yang luas dan dalam. Sehingga sungai – sungai tersebut dapat dilayari kapal besar dan kapal-kapal tersebut dapat merapat hingga Kota Banjarmasin. Meskipun demikian kekhasan dalam hal banyaknya sungai yang secara alami dimanfaatkan sebagai prasarana transportasi, lambat-laun perannya tergerus oleh moda transportasi darat. Oleh karenanya kondisi di atas jika tidak diantisipasi sejak dini akan menjadikan perkembangan sarana dan prasarana transportasi sungai akan terus mengalami degradasi secara fisik maupun fungsinya. Hal tersebut tentu tidak menguntungkan untuk perkembangan Kota Banjarmasin ke depan, karena prasarana transportasi sungai sudah tersedia secara alami dan geografi Kota Banjarmasin masih memungkinkan untuk system transportasi sungai terus dipertahankan dan dikembangkan. Hasil studi ini menunjukkan bahwa revitalisasi transportasi sungai sangat potensial dikembangkan sebagai transportasi perkotaan alternative yang terintegrasi dengan angkutan darat perkotaan yang ada.

Kata Kunci: revitalisasi, transportasi perkotaan, transportasi sungai perkotaan, transportasi jalan perkotaan

PENDAHULUAN

Kota Banjarmasin dikenal sebagai kota sebagai ‘Seribu Sungai’ dan juga ‘Kota Kepulauan’ karena terdiri dari sedikitnya 25 buah pulau kecil yang merupakan bagian dari kota dan dipisah oleh sungai-sungai. Sampai saat ini, terdapat 48 sungai yang ada di Kota Banjarmasin termasuk dua sungai utama yaitu sungai Martapura (salah satu sungai utama yang membelah Kota Banjarmasin) yang bermuara ke Sungai Barito (sungai besar yang terdapat disebelah barat Kota Banjarmasin) yang mana pasang surut kedua sungai tersebut sangat mempengaruhi drainase kota.

Karakteristik khusus yang dimiliki kota Banjarmasin sesuai kondisi geografisnya adalah banyaknya sungai atau anak sungai di wilayah kota

sebagai prasarana transportasi yang secara tradisional melayani pergerakan sebagian warga kota terutama yang berada di kawasan sekitar sungai bahkan sampai ke wilayah pedalaman Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah.

Sebelum infrastruktur seperti jalan dibangun, masyarakat Banjarmasin sangat bergantung pada sungai sebagai sarana transportasi utama, namun sejak akhir tahun 1960 transportasi sungai mulai ditinggalkan. Semakin pesatnya pertumbuhan kendaraan bermotor dan semakin dikembangkannya jaringan jalan sejak tahun 1970 sehingga pemanfaatan sungai di Kota Banjarmasin mengalami penurunan. Sampai saat ini, sungai di Banjarmasin hanya digunakan sebagai alat transportasi lokal sedang transportasi sungai antar Propinsi hanya untuk transportasi baran

Saat ini moda transportasi yang digunakan masyarakat Kota Banjarmasin dapat dibedakan menjadi angkutan penumpang pribadi, angkutan penumpang umum dan angkutan barang. Angkutan penumpang pribadi yang ada adalah sepeda, motor, mobil penumpang dan perahu, sedangkan angkutan penumpang umum yang ada yaitu mobil penumpang umum (MPU), taksi, bus sedang dan bus besar, perahu dan ojek. Angkutan barang yang banyak digunakan adalah jenis pick up, truk 2 as ringan, truk gandeng atau trailer dan perahu untuk transportasi sungai. Sehingga ke depan arah pengembangan transportasi darat adalah dengan melakukan revitalisasi peran transportasi sungai di kota Banjarmasin.

Transportasi Sungai

Sesuai dengan ketentuan pemerintah yang maksud dengan transportasi sungai adalah¹ :

1. Angkutan sungai adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, rawa, anjir, kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan yang diselenggarakan oleh pengusaha angkutan sungai dan danau;
2. Kapal sungai adalah kapal yang dilengkapi dengan alat penggerak motor atau bukan motor yang digunakan untuk angkutan sungai dan danau;
3. Trayek angkutan sungai yang selanjutnya dalam ketentuan ini disebut trayek adalah lintasan untuk pelayanan jasa angkutan umum sungai dan danau yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal;
4. Trayek tetap dan teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap atau tidak berjadwal;

Penyelenggaraan alur-pelayaran sungai dilakukan untuk² tujuan sebagai berikut :

- a. Ketertiban lalu lintas kapal sungai dan danau;
- b. Memonitor pergerakan kapal sungai dan danau;
- c. Mengarahkan pergerakan kapal sungai dan danau.

Penyelenggaraan alur-pelayaran sungai dilaksanakan oleh pemerintah dan untuk penyelenggaraan alur-pelayaran sungai ditetapkan beberapa hal sebagai berikut :

- a. Alur-pelayaran;
- b. Sistem rute;
- c. Tata cara berlalu lintas; dan
- d. Daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya.

Jaringan Transportasi Sungai

Jaringan transportasi sungai meliputi alur transportasi sungai dan dermaga. Sedangkan yang

dimaksud dengan alur transportasi sungai adalah³,

- a. Alur-Pelayaran Sungai adalah perairan sungai dan danau, muara sungai, alur yang menghubungkan 2 (dua) atau lebih antar muara sungai yang merupakan satu kesatuan alur pelayaran sungai dan danau yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.
- b. Pelabuhan Sungai adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai yang terletak di sungai.
- c. Fasilitas Alur-Pelayaran Sungai adalah sarana dan prasarana yang wajib dilengkapi untuk menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan pada suatu alur-pelayaran.
- d. Halte adalah fasilitas berupa tempat pemberhentian sementara untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang diantara pelabuhan asal dan tujuan.

Berdasarkan fungsinya alur transportasi sungai diklasifikasikan sebagai alur primer, alur sekunder dan alur lokal. Alur primer melayani lalu-lintas sungai utama antar Kota atau Kabupaten. Alur sekunder melayani lalu-lintas sungai pengumpul dari dan ke kawasan di dalam kota. Sedangkan alur lokal melayani lalu-lintas sungai di dalam kawasan.

Transportasi Kota

Menurut Morlok 1997, sistem transportasi kota merupakan suatu kesatuan dari elemen dan komponen yang saling mendukung dan berkerja sama dalam pengadaan transportasi yang melayani wilayah perkotaan. Permintaan akan jasa transportasi ditentukan oleh faktor-faktor yang mempengaruhinya. Faktor-faktor penentu tersebut memiliki karakteristik tersendiri yang sifatnya mengarah kepada dua sisi, yaitu: Pengguna Jasa Transportasi dan Sistem Jasa Transportasi

Hal yang mempengaruhi pada sisi pengguna jasa transportasi adalah berupa tujuan seseorang untuk mengadakan perjalanan atau tidak seperti karakteristik perjalanan seseorang dari rumah ke pasar, kantor, sekolah, tempat hiburan dan lain-lain yang ditentukan oleh pendapatan, aktivitas seseorang ditempat tujuan, faktor penduduk, urbanisasi dan jumlah pekerja.

Sedangkan Faktor-faktor yang mempengaruhi pada sisi system jasa transportasi adalah biaya transportasi, keadaan fisik alat transportasi, rute tempuh, pelayanan awak kendaraan dan lain-lain.

Menurut Grava (2003), mobilitas penduduk kota didefinisikan sebagai kemampuan seseorang untuk berpindah dari satu titik ke titik yang lain dengan menggunakan kendaraan umum atau pribadi. Pada dasarnya pola aktivitas sosial dan ekonomi penduduk kota akan membentuk profil/ macam jenis perjalanan. Perjalanan terjadi akibat adanya interaksi orang dengan

¹ Keputusan Menteri Perhubungan No. 73 Tahun 2004

² Peraturan Menteri Perhubungan No. 52 Tahun 2012

³ Peraturan Menteri Perhubungan No. 52 Tahun 2012

kegiatannya seperti kerja, sekolah, belanja, dan rekreasi (Robert dalam Tamin, 1974). Aktivitas penduduk kota yang beragam tersebut akan tercermin pada pola pergerakan dan setiap hari.

Pola pergerakan penduduk kota ini menjadi sangat penting untuk diketahui sebagai dasar perencanaan transportasi di masa yang akan datang. Apabila profil perjalanan penduduk telah diketahui, maka dapat diketahui dan diperkirakan kebutuhan transportasi di masa yang akan datang (Nasution, 1997). Memperkirakan kebutuhan (demand) transport tersebut digunakan sebagai dasar untuk menetapkan sarana (armada) angkutan yang harus disediakan di masa yang akan datang dan moda apa yang sesuai dengan suatu kegiatan tertentu yang akan diadakan.

Tujuan dari studi ini ialah untuk mengkaji model revitalisasi transportasi sungai baik dari sisi pengguna, sarana, prasarana maupun sistem revitalisasi transportasi sungai yang akan direncanakan di Kota Banjarmasin.

METODE STUDI

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan pada studi ini ialah pengumpulan data sekunder dan primer yang dilakukan melalui survey observasi lapangan dan menggunakan kuesioner. Pertanyaan yang diajukan dalam kuesioner ditentukan berdasarkan kajian teoritis dari beberapa literatur yang terkait dengan faktor-faktor yang mempengaruhi calon pengguna untuk berpindah moda transportasi.

Metode Analisis Data

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode Deskriptif Kuantitatif, karena data yang diperoleh banyak berupa angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran data, serta menampilkan hasilnya dan selain itu juga akan digunakan tabel, grafik dan diagram. Kerangka pemikiran juga bersifat deduktif, karena variabel yang diteliti sudah didapatkan dari kajian teoritis (Arikuntoro, 2006).

Metode Deskriptif Kuantitatif ini digunakan untuk mengidentifikasi kriteria-kriteria sosial yang selanjutnya akan digunakan dalam menentukan faktor-faktor yang mempengaruhi kesediaan calon pengguna untuk menggunakan moda angkutan sungai di wilayah penelitian. Untuk metoda yang digunakan dalam menganalisis data pada penelitian ini digunakan metoda tabulasi silang (Crosstab) dan pemodelan binary logistic regression.

DISKUSI

Penanganan transportasi perkotaan mempunyai perbedaan dengan penanganan transportasi antar kota, karena keduanya mempunyai karakteristik yang spesifik. Adanya perbedaan antara karakteristik transportasi antar kota dengan karakteristik transportasi perkotaan merupakan pertimbangan utama perlunya transportasi

perkotaan dikelola secara khusus.

Berbagai permasalahan transportasi perkotaan tidak dapat diselesaikan oleh satu pihak manapun, bahkan oleh pemerintah saja. Pemerintah memiliki peranan kunci dalam pemecahan masalah transportasi perkotaan, namun masyarakat, pelaku bisnis, pengusaha transportasi dan pengguna jalan mampu memberikan sumbangan berarti dalam pemecahan masalah transportasi perkotaan.

Dalam konteks tersebut, pengembangan sistem jaringan transportasi kawasan aglomerasi menjadi penting dalam konsepsi tataran nasional, propinsi, dan tataran kabupaten/kota dengan menerapkan seluruh sistem transportasi yang menyangkut sub sistem jaringan, sub sistem pergerakan, sub sistem aktivitas dan sub sistem lingkungan (regulasi dan dinamika ruang global) yang saling berinteraksi dalam siklus akan membentuk simpul pelayanan jasa transportasi yang efisien dan efektif pada wilayah tatarannya.

Beberapa hal yang menjadikan permasalahan di Kawasan Perkotaan Banjarmasin meliputi :

- a. Pertumbuhan penduduk, ekonomi dan tingkat pendapatan akan secara dramatis mempengaruhi jumlah kepemilikan kendaraan dan tingkat permintaan perjalanan.
- b. Hampir semua kawasan mempunyai struktur tradisional yaitu tumbuh dari struktur pedesaan, dimana tidak akan dapat menjawab kebutuhan dimasa mendatang.
- c. Struktur institusi yang ada tidak dirancang untuk melayani kompleksitas interaksi yang dibutuhkan pada tingkat perkotaan dan untuk keterpaduan dalam mengantisipasi masalah yang timbul.
- d. Kebutuhan pendanaan untuk infrastruktur transportasi perkotaan diseluruh kota Indonesia termasuk pengaturan anggaran dan dana yang diperlukan.

Angkutan sungai sangat dipengaruhi oleh keberadaan sungai-sungai yang berada di kawasan tersebut. Sedangkan untuk Kota Banjarmasin sendiri yang berpredikat sebagai “Kota Seribu Sungai”, terdapat beberapa sungai yang berpotensi untuk tetap dan dikembangkan sebagai jalur transportasi air adalah meliputi Sungai Barito, Martapura, Saka Mangkok, Halinau, Basirih, Simpang Rungun, Pekapuran, Kelayan, Tatah Berangkal, Gardu, Anjir Mulawarman, Teluk Dalam, Kuin, Pangeran, Andai, Awang, Alalak. Sehingga di wilayah kota Banjarmasin direncanakan alur sungai sebagai jaringan pelayaran sungai seperti diperlihatkan pada Gambar berikut.

Tabel 1. : Daerah Pelayanan Sungai-Sungai di Kawasan Metropolitan Banjarbakula

No	Sungai	Wilayah Yang Dapat di Akses Sungai dengan Baik		
		Kabupaten/ Kota	Jumlah Kecamatan	Jumlah Desa
1	Barito	Kota Banjarmasin (Kalsel)	3 kecamatan meliputi: Banjarmasin Barat, Banjarmasin Tengah, Banjarmasin Selatan	27
2	Martapura	Kota Banjarmasin (Kalsel)	1 kecamatan, yaitu: kecamatan Banjarmasin Utara	8

Sumber: Cetak Biru Jaringan Pelayanan Lalulintas Angkutan Sungai, Dit. LLASDP 2010

Optimalisasi dan pembangunan dermaga meliputi :

- a. Dermaga Banjar Raya (S. Barito)
- b. Dermaga Pasar Terapung (S. Barito)

Gambaran lokasi dermaga sungai disampaikan pada Gambar 2, sedangkan trayek angkutan sungai yang tersedia disampaikan pada Tabel 2.



Tabel 2. : Trayek Angkutan Sungai Kota Banjarmasin

No	Trayek/Rute	No	Trayek/Rute
1	Dermaga Banjar Raya - Muara Teweh (KalTeng)	14	Dermaga Pasar Baru - Buntok (Ang. Barang)
2	Dermaga Banjar Raya - Puruk cahu (KalTeng)	15	Dermaga Pasar Baru - Danau Panggang (Ang. Barang)
3	Dermaga Pasar Lima - Mantuil (Taksi Kota)	16	Dermaga taman Sari - Tamban
4	Dermaga Pasar Lima - Negara	17	Dermaga taman Sari - Catur
5	Dermaga Pasar Lima - Margasari	18	Dermaga Ujung Murung - Pagatan Mendawai (KalTeng)
6	Dermaga Pasar Lima - Mangkatip (KalTeng)	19	Dermaga Ujung Murung - Anjir Serapat
7	Dermaga Pasar Lima - Tabunganen	20	Dermaga Ujung Murung - Belawang
8	Dermaga Pasar Lima - Tamban	21	Dermaga Ujung Murung -
9	Dermaga Pasar Lima - Terusan (KalTeng)	22	Dermaga Ujung Murung -
10	Dermaga Pasar Lima - Kolam Kiri (Tabunganen)	23	Dermaga Ujung Murung - Anjir Subarjo
11	Dermaga Pasar Lima - Kolam Kanan	24	Dermaga Ujung Murung - Mangkatip
12	Dermaga Pasar Lima - Bekambat	25	Dermaga Alalak - Jelapat (Kapal Penvebrangan)
13	Dermaga Pasar Lima - Kuin Besar		

Sumber : Dishubkominfo Provinsi Kalimantan Selatan, 2012, diolah

Analisis terhadap pengguna transportasi sungai menunjukkan bahwa terdapat sebanyak 187 orang (37,5%) dari total responden yang menyatakan akan menggunakan angkutan sungai sebagai pengguna rutin. Sebaliknya, terdapat 313 orang (62,5%) yang menyatakan sebagai pengguna tidak rutin. Dari 313 responden yang menyatakan sebagai pengguna tidak rutin tersebut dominan menyatakan akan menggunakan angkutan sungai untuk rekreasi dengan jumlah responden sebanyak 83 orang (26,5%), kemudian sebanyak 55 orang (17,5%) yang menyatakan untuk kerja 39 orang (12,5%) menyatakan untuk coba-coba dan 19 orang (6%) menyatakan tidak ingin menggunakan angkutan sungai sama sekali. Masyarakat yang menyatakan bersedia menggunakan angkutan sungai dilatarbelakangi oleh alasan tentang anggapan bahwa angkutan sungai merupakan moda yang bebas hambatan dan kemacetan. Selain itu, masyarakat juga berpendapat bahwa menaiki angkutan sungai juga merupakan sarana rekreasi dan menikmati pemandangan disepanjang bantaran sungai.

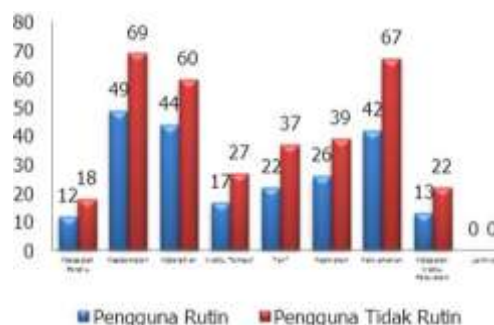


Gambar 1 Kesiediaan Masyarakat Untuk Menggunakan Angkutan Sungai Dari Keseluruhan Responden

Masyarakat yang tidak mau menggunakan angkutan sungai sama sekali dan masyarakat yang menggunakan angkutan sungai sebagai pengguna tidak rutin berpendapat bahwa selain faktor keselamatan, angkutan sungai juga tidak mendukung pergerakan mereka. Alasan lainnya, mereka mengatakan sudah terlanjur memiliki kendaraan pribadi. Selain itu mereka juga berpendapat bahwa jalur darat lebih efisien dalam aksesibilitas mencapai tujuan harian. Dari dua kategori calon pengguna rutin dan pengguna tidak rutin tersebut, hasil survey menunjukkan bahwa atribut yang diprioritaskan responden memiliki kecenderungan yang sama, yaitu pada atribut keselamatan.

Dari total 313 responden (56,5%) yang menyatakan sebagai pengguna tidak rutin terdapat 108 responden (34,5%) yang memilih atribut keselamatan, sedangkan dari total 188 responden (37,5%) sebagai calon pengguna rutin terdapat 77 responden (24,5%) yang memilih atribut keselamatan sebagai prioritas utama revitalisasi angkutan sungai. Atribut berikutnya yang diprioritaskan oleh responden ialah atribut kenyamanan. Dari total 313 responden (56,5%) yang menyatakan sebagai pengguna tidak rutin terdapat 105 responden (33,5%) yang memilih atribut kenyamanan, sedangkan dari total 188 responden (37,5%) yang menyatakan sebagai pengguna rutin terdapat 66 responden (21%) yang memilih atribut kenyamanan angkutan sungai sebagai atribut yang perlu diprioritaskan. Kemudian untuk atribut ketiga yang diprioritaskan oleh kedua kategori calon pengguna ini ialah atribut kebersihan. Dari total 313 responden (56,5%) yang menyatakan sebagai pengguna tidak rutin terdapat 94 responden (30%) yang

memilih atribut kebersihan yang harus diprioritaskan, sedangkan dari total 188 orang responden (37,5%) yang menyatakan sebagai pengguna rutin terdapat jumlah 69 (22%) responden yang memilih atribut kebersihan sebagai atribut yang perlu diprioritaskan dalam rencana revitalisasi angkutan sungai.



Gambar 2. Atribut Pelayanan Prioritas Responden Pengguna Rutin dan Pengguna Tidak Rutin

Untuk spesifikasi moda angkutan sungai yang diinginkan calon pengguna ialah moda angkutan sungai yang tidak terlalu cepat dengan waktu tempuh ideal yang tidak melebihi 30 menit, dengan harga tiket yang sesuai dengan rute yang dilintasi dengan tarif tidak lebih dari besaran Rp. 5.500. Calon pengguna juga mengharapkan moda angkutan sungai yang memberlakukan peraturan bahwa tidak ada penumpang yang boleh berdiri di kapal karena untuk alasan keselamatan dan keamanan, untuk itu calon pengguna juga menghendaki terdapatnya petugas di dermaga ataupun di dalam kapal agar calon pengguna lebih merasa aman selama menggunakan moda angkutan sungai.

Berdasarkan nilai signifikansi pada hasil regresi pemodelan binary logistic regression bisa dilihat bahwa dua variabel (variabel x1 dan x11 pada tabel halaman berikutnya) ialah variabel dengan nilai signifikansi yang memenuhi syarat untuk dianalisis lebih lanjut. Variabel tersebut merupakan variabel pengetahuan responden terhadap rencana revitalisasi angkutan sungai dan spesifikasi sistem pembayaran. Jika mengacu pada nilai Mean pada tabel deskriptif statistik pada halaman berikutnya, nilai Mean masing-masing variabel ini mengintrepetasikan bahwa pada variabel pengetahuan responden terhadap rencana revitalisasi angkutan sungai tersebut sangat minim dan tentunya rencana tersebut belum tersosialisasi kepada masyarakat Kota Banjarmasin.

Berdasarkan hasil wawancara terlihat bahwa pengguna lebih banyak memilih untuk menjadi pengguna tidak rutin. Namun hal itu perlu diperhatikan bahwa sebenarnya penggunaan tidak rutin tersebut merupakan penggunaan insidental dan lebih dominan untuk kebutuhan berwisata, hingga bukan berarti calon pengguna sesungguhnya enggan untuk menggunakan moda angkutan sungai. Variabel ini memiliki nilai signifikansi yang memenuhi syarat untuk dianalisis lebih lanjut karena rencana revitalisasi transportasi sungai di kota Banjarmasin belum tersosialisasi dengan baik dimana calon pengguna tidak banyak mengetahui wujud pasti dari rencana tersebut, sehingga calon pengguna merasa bahwa rencana revitalisasi moda angkutan sungai adalah hal baru di Kota Banjarmasin.

Berdasarkan hasil wawancara dengan responden,

mereka mengatakan bahwa selama ini mereka mengenal baik lingkungan Kota Banjarmasin, baik dari segi lingkungan air maupun lingkungan darat dimana perahu/sampan menjadi pemandangan biasa sehari-hari namun tidak untuk moda angkutan sungai yang direncanakan akan dioperasikan sebagai angkutan publik secara masal, karena berdasarkan data yang diperoleh juga menggambarkan bahwa selama ini sungai digunakan sebagai sarana moda transportasi air hanya bagi beberapa masyarakat yang memiliki sampen atau perahu dan bukan untuk angkutan publik.

Untuk itu variabel pengetahuan responden terhadap moda angkutan sungai di Kota Banjarmasin selain mengintrepetasikan bahwa rencana tersebut belum tersosialisasi juga mengintrepetasikan ketertarikan calon pengguna untuk menggunakan moda angkutan sungai walaupun bukan jenis penggunaan secara rutin melainkan insidental. Hal ini juga didukung oleh tingkat penghasilan, kepemilikan kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil serta kendaraan yang digunakan responden sehari-hari untuk mendukung pergerakan mereka ke tempat kerja sudah terpenuhi hingga mereka lebih memilih untuk menjadi pengguna insidental dengan tujuan untuk berwisata, namun pada dasarnya calon pengguna memiliki rasa ketertarikan terhadap rencana revitalisasi angkutan sungai ini sehingga bisa dikatakan bahwa tanggapan/ respon calon pengguna terhadap rencana revitalisasi angkutan sungai ini terbilang positif.

Nilai signifikansi variabel berikutnya yang memenuhi syarat ialah variabel spesifikasi sistem pembayaran moda angkutan sungai. Kembali meninjau dari nilai Mean pada variabel ini maka bisa diintrepetasikan bahwa pilihan responden terdapat di tengah-tengah nilai minimum dan maksimum yaitu 0 dan 1 dimana nilai 0 merupakan sistem pembayaran tiket kapal di loket dan nilai 1 merupakan sistem pembayaran tiket yang langsung dilakukan di atas kapal.

Besaran jumlah responden yang memilih pilihan jawaban pada variabel ini kurang lebih memiliki bobot yang sama, dimana kesediaan dan ketidakediaan calon pengguna bergantung pada pergeseran nilai penyimpangan dari standar deviasi pada variabel ini yaitu sebesar 0,500 ke kiri atau ke kanan (mendekati nilai minimum 0 atau mendekati nilai maksimum 1).

Persepsi responden terhadap variabel ini menggambarkan bahwa perbedaan di antara dua kategori ini lebih terkait pada keperluan calon pengguna rutin dan tidak rutin. Responden sebagai pengguna rutin yang memilih untuk melakukan pembayaran di atas kapal berpendapat bahwa hal tersebut dapat mempersingkat waktu karena menghindari antri di loket, mereka mengharapkan ketika bergantian memasuki perahu sampai perahu terisi penuh kemudian perahu bisa langsung berangkat. Sedangkan responden sebagai calon pengguna tidak rutin yang memilih untuk yang memilih untuk membeli tiket di loket berpendapat bahwa penumpang akan lebih tertib jika mengantritiket kapal di loket, mengingat bahwa calon pengguna tidak rutin akan menggunakan angkutan sungai secara insidental untuk berekreasi.

Selain itu, dengan adanya loket diharapkan angkutan sungai di Kota Banjarmasin lebih terkesan eksklusif sehingga pendatang dari kota lain/ wisatawan akan merasa lebih nyaman dan aman saat akan menggunakan angkutan sungai yang ada di Kota Banjarmasin. Hal ini juga berkaitan erat dengan angkutan sungai yang tidak hanya dipandang sebagai transportasi publik biasa, namun juga sebagai sarana wisata. Hingga jika ditinjau berdasarkan nilai koefisien pada variabel ini, kesediaan calon pengguna untuk menggunakan

moda angkutan sungai baik pengguna rutin maupun pengguna tidak rutin akan terjadi apabila terdapat kenaikan sebesar 0,7% baik itu sistem pembayaran di loket maupun sistem pembayaran yang dilakukan di atas kapal. Angkutan sungai selain diharapkan sebagai transportasi alternatif di Kota Banjarmasin tentunya juga diharapkan mampu mengurangi potensi kemacetan dan isu terdegradasinya sungai di Kota Banjarmasin.

Menurut hasil wawancara dengan narasumber Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Banjarmasin, saat ini kondisi transportasi Kota Banjarmasin sudah mulai menunjukkan potensi kemacetan di beberapa ruas jalan arteri maupun jalan kolektor. Semakin berkembangnya pusat-pusat kegiatan baru baik formal maupun informal di Kota Banjarmasin mengakibatkan bermunculannya kegiatan dan aktivitas yang berpengaruh terhadap kelancaran lalu lintas. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Banjarmasin juga sudah melakukan studi untuk meneliti kemacetan di Kota Banjarmasin yang mengarah pada kesimpulan bahwa puncak kemacetan cenderung terjadi saat Pick Hour, sedangkan penambahan ruas jalan tidak dilakukan.

Pemerintah Kota Banjarmasin lebih memprioritaskan perbaikan kerusakan jalan aspal akibat kondisi tanah dibawah aspal yang merupakan tanah rawa dan mempengaruhi komponen aspal sehingga sangat rentan terhadap beban kendaraan bermotor yang melebihi kapasitas dan mengakibatkan kerusakan jalan, bisa dikatakan kinerja sistem jaringan jalan di Kota Banjarmasin kurang mendukung pergerakan. Dilain sisi, Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika mengakui fungsi angkutan kota yang berfungsi sebagai angkutan massal publik sampai saat ini sudah tidak beroperasi secara maksimal lagi. Hanya ada beberapa angkutan di rute tertentu yang masih beroperasi, selebihnya di rute-rute lain angkutan kota sudah mulai tidak beroperasi lagi, hal ini disebabkan oleh tingkat kepemilikan kendaraan pribadi masyarakat Banjarmasin yang semakin tinggi setiap tahunnya. Sedangkan Sungai Martapura sebagai sarana alternatif transportasi masih memiliki banyak peluang untuk dikembalikan lagi fungsinya seperti dulu sebagai sarana angkutan sungai yang pernah menjadi primadona di Kota Banjarmasin, dimana pengemudi-pengemudi angkot yang sudah tidak beroperasi tadi dialihkan menjadi pengemudi perahu kapal angkutan sungai melalui proses seleksi dan pelatihan.

Berdasarkan kondisi transportasi di Kota Banjarmasin tersebut diharapkan dengan mengalihkan beban volume kendaraan ke jalur sungai akan mengurangi beban pada jalan darat, dimana sungai sendiri merupakan sumber daya alam yang dimiliki oleh Kota Banjarmasin, sehingga peran serta partisipasi dari masyarakat dan pemerintah dalam pengambilan kebijakan dan keputusan diharapkan dapat memberikan solusi bagi permasalahan transportasi di Kota Banjarmasin.

Tingkat preferensi kesediaan calon pengguna tidak rutin untuk menggunakan moda angkutan sungai lebih mengarah ke penggunaan untuk berwisata. Dalam hal ini angkutan sungai sudah semestinya juga harus terintegrasi dengan objek-objek wisata yang terdapat di bantaran Sungai Martapura Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dari Dinas Kebudayaan, Pariwisata, Pemuda dan Olahraga Kota Banjarmasin sampai saat ini terdapat banyak tempat/ objek wisata yang berdekatan langsung dengan sungai baik itu wisata kuliner, wisata religi, wisata budaya dan berbagai wisata lainnya termasuk pasar terapung dan pulau kembang. Walaupun dalam pengelolaan objek wisata tersebut masih belum maksimal dan sedang direncanakan

pengelolaannya untuk lebih profesional termasuk penambahan fasilitas lain yang salah satunya moda angkutan sungai yang juga direncanakan sebagai salah satu bagian dari kapal wisata.

Dalam kaitannya tentang dampak angkutan sungai terhadap objek wisata yang terdapat pada bantaran Sungai Martapura diharapkan nantinya Pemerintra Kota Banjarmasin mampu mengintegrasikan dermaga/ shelter angkutan sungai yang terintegrasikan langsung dengan objek wisata agar selain sebagai pendukung kebutuhan berwisata masyarakat Kota Banjarmasin, hal ini juga mampu menjadi daya tarik wisata bagi wisatawan domestik maupun wisatawan mancanegara selain sebagai fungsi utamanya sebagai moda transportasi alternatif.

KESIMPULAN

Berdasarkan temuan pada studi ini bisa dikatakan bahwa pandangan calon pengguna tentang rencana revitalisasi angkutan sungai dinilai baik dan positif, meskipun calon pengguna tidak memiliki gambaran yang cukup jelas karena rencana revitalisasi angkutan sungai tersebut belum tersosialisasi dengan baik. Namun sebagian besar dari calon pengguna menyatakan setuju akan rencana revitalisasi angkutan sungai karena responden memprediksikan dan mempercayai bahwa rencana ini akan membawa dampak positif terhadap transportasi dan lingkungan.

Namun dari sebagian besar calon pengguna yang setuju akan rencana revitalisasi angkutan sungai, hanya sedikit calon pengguna yang menyatakan setuju untuk menjadi pengguna rutin dan calon pengguna selebihnya menyatakan menjadi pengguna tidak rutin. Dengan kata lain, penggunaan moda angkutan sungai secara tidak rutin ialah pilihan terbesar yang diinginkan oleh calon pengguna. Walau peran angkutan sungai berdasarkan temuan kesediaan calon responden tersebut bisa dikatakan belum mendekati sasaran penelitian ini, namun moda angkutan sungai masih cenderung diminati oleh calon pengguna sebagai moda untuk melakukan rekreasi selain fungsi utamanya sebagai moda angkutan publik. Tentunya hasil dari kesediaan calon pengguna studi ini masih bisa dijadikan sebagai dasar untuk menentukan karakteristik pelayanan angkutan sungai yang juga bisa digunakan sebagai angkutan rutin maupun rekreasi dan penggunaan insidental di Kota Banjarmasin.

Berdasarkan hasil temuan studi untuk atribut pelayanan angkutan sungai yang diprioritaskan oleh calon pengguna nantinya, diharapkan angkutan sungai yang akan beroperasi

nanti mampu mengakomodasi atribut keselamatan, kenyamanan dan kebersihan moda angkutan sungai sebagai prioritas utama. Dan untuk spesifikasi moda angkutan sungai yang diinginkan calon pengguna ialah moda angkutan sungai yang tidak terlalu cepat dengan waktu tempuh ideal yang tidak melebihi 30 menit, dengan harga tiket yang sesuai dengan rute yang dilintasi dengan tarif tidak lebih dari besaran Rp. 5.500. Calon pengguna juga mengharapkan moda angkutan sungai yang memberlakukan peraturan bahwa tidak ada penumpang yang boleh berdiri di kapal karena untuk alasan keselamatan dan keamanan, untuk itu calon pengguna juga menghendaki terdapatnya petugas keamanan di dermaga ataupun di dalam kapal agar calon pengguna lebih merasa aman selama menggunakan moda angkutan sungai nanti. Berdasarkan dari keseluruhan hasil survey ini mengindikasikan bahwa kebutuhan alternatif moda transportasi angkutan sungai bagi masyarakat Kota Banjarmasin ialah moda angkutan sungai yang lebih cenderung digunakan untuk moda angkutan berwisata yang juga mampu mengakomodasi kebutuhan perjalanan harian rutin.

Berdasarkan hasil dari regresi pemodelan dari binary logistic regression terdapat dua variabel yang memiliki nilai signifikansi yang memenuhi syarat dan mempengaruhi variabel kesediaan calon pengguna angkutan sungai untuk menjadi pengguna rutin dan pengguna tidak rutin. Variabel tersebut ialah variabel pengetahuan calon pengguna terhadap rencana revitalisasi moda angkutan sungai dan variabel spesifikasi sistem pembayaran. Dimana variabel pengetahuan calon pengguna terhadap rencana revitalisasi angkutan sungai tersebut memiliki nilai signifikansi yang paling signifikan yaitu $< 1\%$. Variabel tersebut signifikan karena dominan calon pengguna tidak mengetahui rencana revitalisasi angkutan sungai tersebut dan tidak bersedia menjadi pengguna rutin melainkan menjadi pengguna insidental. Hal ini menjustifikasi bahwa ketidaksiediaan calon pengguna untuk menggunakan moda angkutan sungai sebagai pengguna rutin karena mereka belum mengetahui wujud pasti dari rencana revitalisasi angkutan sungai tersebut, namun berdasarkan hasil survey di lapangan menunjukkan bahwa hal tersebut merupakan wujud dari ketertarikan dan respon positif mereka terhadap rencana revitalisasi angkutan sungai, dimana preferensi calon pengguna terhadap penggunaan moda angkutan sungai lebih kepada penggunaan rekreasi karena mereka menganggap bahwa angkutan darat lebih efisien dan memiliki nilai aksesibilitas lebih tinggi dari angkutan sungai.

Tabel 3. : Tabel Deskriptif Statistik Variabel Potensi Yang Mempengaruhi Kesediaan Responden

No	Variabel	Kode	Min	Max	Mean	Standard Deviasi
1	Pengetahuan Responden Terhadap Rencana	x1	0	1	0,395	0,257
2	Responden Yang Bekerja & Tidak Bekerja	x2	0	1	0,740	0,439
3	Maksud Perjalanan Harian Responden	x3	0	1	0,605	0,490
4	Kepemilikan Sepeda Motor	x4a	0	1	0,845	0,362
5	Kepemilikan Mobil	x4b	0	1	0,410	0,363
6	Kendaraan Utama Yang Digunakan Responden	x5	0	1	0,765	0,425
7	Usia Responden	x6	1	4	2,315	0,836
8	Penghasilan Responden	x7	1	5	3,315	1,213
9	Spesifikasi Waktu Tempuh	x8	1	3	1,815	0,737
10	Spesifikasi Sistem Tarif	x9	0	1	0,620	0,486
11	Spesifikasi Tarif Angkutan	x10	1	3	1,670	0,650
12	Spesifikasi Sistem Pembayaran	x11	0	1	0,525	0,500
13	Spesifikasi Keamanan	x12	0	1	0,745	0,436
14	Spesifikasi Perilaku Penumpang	x13	0	1	0,795	0,404
15	Spesifikasi Bentuk Kapal	x14	0	1	0,640	0,481
16	Kesediaan Responden Menjadi Pengguna Rutin dan Tidak Rutin	Y	0	1	0,375	0,285

Tabel 4. : Tabel Nilai Koefisien dan Signifikansi Hasil Regresi Permodelan Binary Logit
*: Signifikansi < 1%, **: Signifikansi < 10%
Untuk itu penyediaan petugas keamanan di dermaga dan di dalam kapal sangat dibutuhkan dalam revitalisasi angkutan

No	Variabel	Kode	Nilai Koefisien	Nilai Signifikansi
1	Pengetahuan Responden Terhadap Rencana	x1	2,546	0,000
2	Responden Yang Bekerja & Tidak Bekerja	x2	0,222	0,699 *
3	Maksud Perjalanan Harian Responden	x3	0,369	0,428
4	Kepemilikan Sepeda Motor	x4a	-0,482	0,419
5	Kepemilikan Mobil	x4b	0,744	0,148
6	Kendaraan Utama Yang Digunakan Responden	x5	-0,508	0,330
7	Usia Responden	x6	-0,082	0,748
8	Penghasilan Responden	x7	-0,351	0,126
9	Spesifikasi Waktu Tempuh	x8	0,178	0,495
10	Spesifikasi Sistem Tarif	x9	-0,378	0,334
11	Spesifikasi Tarif Angkutan	x10	-0,168	0,571
12	Spesifikasi Sistem Pembayaran	x11	0,727	0,057 *
13	Spesifikasi Keamanan	x12	0,494	0,256
14	Spesifikasi Perilaku Penumpang	x13	-0,391	0,412
15	Spesifikasi Bentuk Kapal	x14	0,195	0,622
16	Kesediaan Responden Menjadi Pengguna Rutin dan Tidak Rutin	Y (Konstanta)	-0,235	0,815

REKOMENDASI

Hasil studi ini menunjukkan bahwa angkutan sungai berpotensi sebagai moda transportasi alternatif, maka rekomendasi yang diusulkan sehubungan dengan rencana revitalisasi angkutan sungai tersebut sebagai berikut :

- Pemerintah Kota Banjarmasin harus melakukan sosialisasi rencana revitalisasi angkutan sungai kepada masyarakat mengenai rencana tersebut. Sosialisasi ini dilakukan untuk menunjukkan keseriusan Pemerintah Kota Banjarmasin dalam merealisasikan rencana revitalisasi angkutan sungai. Sehingga diharapkan dapat membangun kesadaran masyarakat untuk ikut berpartisipasi untuk mendukung dan membantu merealisasikannya.
- Calon pengguna terbukti cukup antusias dengan rencana revitalisasi angkutan sungai walaupun cenderung menyatakan menjadi pengguna tidak rutin dengan tujuan untuk rekreasi. Hal ini cukup dijadikan acuan untuk Pemerintah Kota Banjarmasin dalam berupaya secara maksimal dalam merealisasikan moda angkutan sungai di Sungai Martapura mengingat bahwa juga terdapat sebagian calon pengguna yang siap menggunakan angkutan sungai sebagai moda angkutan rutin. Untuk itu sebagai rekomendasi. Pemerintah Kota Banjarmasin harus juga menyediakan armada angkutan sungai yang beroperasi sebagai percobaan dan adaptasi untuk masyarakat sebagai acuan untuk menambah armada baru. Diharapkan dengan cara seperti itu juga dapat menarik minat masyarakat yang lain turut serta menggunakan moda angkutan sungai secara rutin.
- Pemerintah Kota Banjarmasin harus segera merumuskan kebijakan atau langkah-langkah spesifik untuk mendorong persepsi positif calon pengguna terhadap rencana revitalisasi moda angkutan sungai tersebut terkait aspek-aspek teknis maupun non-teknis dalam upaya untuk mengembalikan estetika dan pemanfaatan fungsi sungai secara maksimal.
- Calon pengguna juga sangat memperhatikan keamanan.

Calon pengguna menginginkan waktu tempuh perjalanan yang ideal untuk tidak melebihi 30 menit karena dinilai tidak terlalu cepat atau lambat. Hal ini menunjukkan keseriusan calon pengguna akan faktor keselamatan. Sangat direkomendasikan Pemerintah dan stake holder yang nantinya akan terlibat mampu mengakomodasi keinginan masyarakat ini dengan lebih selektif dalam menyediakan awak kapal yang memenuhi standar, memberlakukan regulasi, mendesain kapal dengan spesifikasi teknis yang mampu mengakomodir keinginan masyarakat calon pengguna tersebut.

C. Dalam rangka merealisasikan rencana revitalisasi moda angkutan sungai yang selain sebagai alternatif moda transportasi yang juga mampu mengakomodir kebutuhan transportasi dan kegiatan berwisata, Pemerintah Kota Banjarmasin sebaiknya juga merevitalisasi angkutan kota yang saat ini sudah sangat menurun kontribusinya sehingga nantinya bisa terintegrasi secara baik dengan moda angkutan sungai.

DAFTAR PUSTAKA

- Ann, R. (1996). *The New York Waterfront: A Worldwide Urban Succes Story*. USA: McGraw-Hill
- Arikunto, S. (2006). *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta
- Bell, C. (1983). *The Economics And Planning of Transport*. London: Heinemann
- Grava, S. (2003). *Urban Transportation Systems: Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Kusbiyanto, B. S., (1997). *Perencanaan Pembangunan Di Indonesia: Bunga Rampai* Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia. .
- Manheim M.L. (1979). *Fundamental of Transportation Analysis*, London, terj. Ir. Press
- Meyer, Michael D (2001). *Urban Transportation Planning: A Decision-Oriented Approach*. USA: McGraw-Hill
- Miro, F. (1997). *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Tarsito

- Morlok, Edward K (1997). *Regional Options and Policies For Enhancing Intermodal Freight Transport*. USA: Mid-Atlantic
- Paquette, R.J., Norman J. Ashford, Paul Wright. (1980). *Transportation Engineering: Planning and Design* 2nd edition. London: John Wiley & Sons Inc.
- Rodrigue J.P et al.(2006). *The Geography of Transport Systems*, New York: Hofstra University
- Sarwono, J. (2006). *Analisis Data Penelitian Menggunakan SPSS 13*. Yogyakarta: Penerbit ANDI
- Schumer, Leslie Arthur & Delaney, R. E. (1974). *Element of Transport*. UK:Butterworhts
- Sugiono. (2011). *Statistik Untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Tamin, Ofyar Z. (2003). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Contoh Soa dan Aplikasi*, Bandung: Penerbit ITB
- Tamin, Ofyar Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Bandung: Penerbit ITB
- J.de D. Ortuzar, L.G. Willumsen, *Modelling Transport*, John Willey and Sons, Chichester, New York
- Warpani, Suwardjoko.(1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung: Penerbit ITB
- Woellner, D. (1974). *Schumer's Elements of Transport*. Sydney: Butterworths.
- Zahnd, M. (1999).*Perancangan Kota Secara Terpadu: Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Semarang: Kanisius