

SURUTNYA TRANSPORTASI SUNGAI DI BANJARMASIN KALIMANTAN SELATAN DAN PERMASALAHANNYA

DECLINING OF RIVER TRANSPORTATION IN BANJARMASIN SOUTH KALIMANTAN AND THE PROBLEMS

Masyhuri Imron; Sudyono

Peneliti pada Pusat Riset Masyarakat dan Budaya Badan Riset dan Inovasi Nasional (PMB-BRIN)
mr_hoeng@yahoo.com; sudyono.suwito@gmail.com

ABSTRACT

As a city with many rivers, people's lives in Banjarmasin mostly depends on rivers. Besides the social and economic functions, rivers are also used to support transportation activities. Nevertheless, despite the people's dependence nowadays river transportation has been declined. In this regard, this paper describes the causes of declining river transportation, local government's (Banjarmasin City Government's) policies to revitalize the rivers and their functions. Findings show that the decline of river transportation is resulted from the development of land transportation, that has led many people switched modes of transportation. Moreover, declining of river transportation also caused by changing river conditions related with silting up and constriction. Nevertheless, river transportation is still needed by some people in the hinterland. To revive river transportation, the local government has implemented two programs, namely river-based tourism and rivers management that support the river transportation system. This paper is based on the results of qualitative research about people shipping in Banjarmasin, and data was analyzed in descriptive analysis.

Keywords: People's Transportation; River Transportation; Transportation Revitalization; Government policy

ABSTRAK

Sebagai kota yang memiliki banyak sungai, kehidupan masyarakat Banjarmasin banyak tergantung pada sungai. Selain memiliki fungsi sosial dan ekonomi, sungai juga digunakan untuk kegiatan transportasi. Walaupun pada dasarnya mobilitas masyarakat tergantung pada transportasi sungai, namun perkembangannya saat ini transportasi sungai mulai berkurang. Berkaitan dengan itu, tulisan ini menjelaskan tentang penyebab surutnya transportasi sungai dan upaya yang sudah dilakukan oleh pemerintah daerah untuk revitalisasi transportasi sungai. Namun sebelum membahas hal tersebut, akan dijelaskan pula kondisi transportasi sungai saat ini. Hasil kajian menunjukkan bahwa surutnya transportasi sungai banyak diakibatkan oleh perkembangan transportasi darat, sehingga banyak masyarakat yang beralih moda transportasi. Selain itu surutnya transportasi sungai juga diakibatkan oleh perubahan kondisi sungai yang banyak mengalami pendangkalan dan penyempitan. Meskipun demikian transportasi sungai masih banyak dibutuhkan oleh sebagian masyarakat di wilayah pedalaman. Untuk menghidupkan transportasi sungai, dua hal dilakukan oleh pemerintah daerah, yaitu mengembangkan pariwisata berbasis sungai dan melakukan pengelolaan sungai yang menunjang sistem transportasi sungai. Tulisan ini berdasarkan hasil penelitian kualitatif tentang pelayaran rakyat di Banjarmasin serta analisis data dilakukan secara deskriptif.

Kata Kunci: Pelayaran Rakyat; Transportasi Sungai; Revitalisasi Pelayaran; Kebijakan Pemerintah

PENDAHULUAN

Kota Banjarmasin, Kalimantan Selatan sering disebut sebagai *Kota Seribu Sungai* atau *Kota Air*, karena memiliki banyak sungai di wilayah kota seluas 72 km² itu.¹ Sungai-sungai di Banjarmasin dikelompokkan menjadi tiga jenis, yaitu sungai

besar, sungai sedang, dan sungai kecil. Di wilayah ini terdapat tiga sungai besar yaitu Sungai Barito, Sungai Martapura, dan Sungai Alalak, 45 sungai sedang, dan 54 sungai kecil, sebagaimana disebutkan dalam Kota Banjarmasin dalam Angka (BPS, 2016). Selain sungai, di Banjarmasin juga banyak terdapat sungai buatan

1 Kota Banjarmasin juga disebut *Kota Kepulauan* karena di wilayah Banjarmasin juga terdapat pulau-pulau kecil yang jumlahnya sekitar 25 pulau (Abidin, 2016: 23; Hartiningsih, 2018: 153).

atau kanal yang disebut *anjir*, *handil*, dan *saka* (Rochgiyanti, 2011: 53).²

Kebudayaan suatu masyarakat sangat terkait dengan lingkungan geografisnya. Begitu pula kebudayaan masyarakat di Banjarmasin, juga merupakan produk dari adaptasi ekologis wilayah Banjarmasin yang berupa sungai, daerah rawa pasang surut, dan hutan rimba yang mengitarinya. Menurut Abbas (2018:354), sungai di Banjarmasin mengandung falsafah hidup orang Banjar sehingga tercipta istilah-istilah kemasyarakatan yang terkait dengan sungai, seperti *kayuh baimbai* yang berarti mendayung secara bersama-sama, yang kemudian menjadi moto Kota Banjarmasin. Ungkapan ini selain sesuai dengan konteks wilayah Banjarmasin sebagai kota seribu sungai, juga memiliki pesan sebagai sikap kegotongroyongan dan kebersamaan untuk mencapai tujuan bersama.³

Menurut Idwar dkk. (1982: 13), permukiman Banjarmasin yang berada di tepian sungai juga terbentuk sebagai hasil proses sejarah, yang dipengaruhi oleh kondisi geografis sekitarnya. Sungai merupakan faktor utama lalu lintas dan pengangkutan, urat nadi ekonomi, sarana penyebaran budaya, wilayah kekuasaan keraton, serta wilayah kekuasaan penjajahan Hindia Belanda sejak abad ke-17 sampai 19. Proses

2 *Anjir* adalah kanal yang berupa saluran primer, yang menghubungkan dua sungai. Selain digunakan untuk irigasi, *anjir* juga digunakan untuk transportasi. Berbeda dengan *anjir*, *handil* merupakan saluran sekunder, dan bermuara di *anjir*. Oleh karena itu ukurannya lebih kecil. *Handil* berfungsi untuk irigasi pertanian, dan dimiliki oleh kelompok. Adapun *saka* merupakan kanal dengan ukuran yang paling kecil, yang berfungsi menyalurkan air dari *handil*. *Saka* umumnya dimiliki oleh keluarga (Subiyakto, 2010. Budaya Material Masyarakat Banjar dalam <https://subiyakto.wordpress.com/2010/04/30/budaya-material-masyarakat-banjar>).

3 Selain *Kayuh Baimbai*, ungkapan lain yang memiliki pesan kegotongroyongan masyarakat Banjar yaitu *gawi sabaratan*, yang berarti kegotongroyongan dalam mengerjakan kepentingan masyarakat (ihat Abbas, 2018. *Kehidupan Sungai Masyarakat Kuin Kota Banjarmasin*. Makalah dipresentasikan pada Seminar Nasional Pendidikan IPS, Universitas Lambung Mangkurat, Banjarmasin, 20 April 2018).

panjang tersebut menghasilkan pemusatan permukiman penduduk di tepi-tepi sungai, yang dalam perkembangannya telah menghasilkan kebudayaan sungai.

Kondisi geografis yang dikelilingi sungai mengakibatkan ketergantungan masyarakat terhadap sungai sangat tinggi. Hasil dari proses adaptasi terhadap sungai menjadikan sungai bukan hanya sebagai sumber air, tetapi juga memiliki fungsi ekonomi sebagai tempat untuk mencari ikan, dan berjualan, serta memiliki fungsi sosial, yaitu sebagai tempat untuk berinteraksi para warga (Rochgiyanti, 2011: 53). Oleh karena itu, bagi masyarakat Banjarmasin sungai menjadi orientasi hidup dan identitas diri. Dikatakan sebagai orientasi hidup karena banyak kegiatan dilakukan di sungai. Adapun sungai sebagai identitas diri direfleksikan dengan menyebut beberapa perkampungan dengan nama-nama sungai yang melintas, seperti Kampung Kuin, Kampung Alalak, Desa Sungai Kupang, dan Desa Sungai Nipah.⁴ Proses adaptasi terhadap sungai juga memunculkan beberapa bentuk kebudayaan sungai, seperti rumah panggung di tepi sungai, keterampilan membuat perahu, pembuatan kanal air (*anjir*, *handil*, *saka*), pasar terapung, penggunaan rakit dari bambu, dan sistem kepercayaan tertentu yang terkait dengan sungai.⁵

Sebagai proses adaptasi terhadap lingkungan sungai, masyarakat juga menggunakan sungai sebagai prasarana transportasi. Hal itulah yang mendorong munculnya sarana transportasi tradisional yang digunakan oleh masyarakat Banjarmasin, terutama mereka yang berada di kawasan sekitar sungai. Sarana transportasi tradisional melalui sungai ini bukan hanya

4 Wajidi, 2012. Orang Banjar dan Budaya Sungai, dalam <https://bubuhanbanjar.wordpress.com/2012/11/12/orang-banjar-dan-budaya-sungai/> dan Ilmu Pendidikan Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin

5 Sistem kepercayaan itu misalnya dapat dilihat pada kepercayaan masyarakat sekitar Sungai Kuin bahwa wilayahnya dijaga oleh seekor buaya putih, yang bersemayam di Sungai Kuin. Buaya itu diyakini sebagai buaya keramat, maka pada waktu-waktu tertentu dilaksanakan ritual yang disebut *malabuh*, yaitu memberi sesaji kepada buaya (Rochgiyanti, 2011: 57).

digunakan untuk transportasi di wilayah Banjarmasin, melainkan juga sampai ke wilayah pedalaman Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah.

Menurut Soesilowati (2013: 19), penggunaan sungai sebagai prasarana transportasi yang mendukung aktivitas ekonomi dan sosial itu sudah terjadi sejak zaman dahulu. Jaringan sungai telah menjadi urat nadi perekonomian penduduk karena sebagian besar aktivitas ekonomi dilakukan melalui sungai. Perahu dalam berbagai bentuknya seperti *jukung* atau *klothok* merupakan sarana transportasi air yang sangat vital bagi kehidupan masyarakat, terutama mereka yang tinggal di sekitar aliran-aliran sungai. Hal yang sama juga dikemukakan oleh Subiyakto⁶. Menurutnya, dari awal tumbuhnya kota hingga tahun 1950-an perahu menjadi alat transportasi utama di Kota Banjarmasin yang menghubungkan kampung-kampung dan pasar. Sebagian besar lokasi pasar berada di tengah sungai dan pedagangnya berada di atas perahu.

Begitu pentingnya transportasi sungai bagi masyarakat Banjarmasin, Subiyakto sebagaimana dikutip oleh Rochgiyanti (2011: 53) telah membuat deskripsi historis mengenai fungsi integratif pelayaran sungai terhadap perekonomian Kalimantan Selatan pada masa lalu. Menurutnya, pelayaran sungai merupakan suatu cara perhubungan dan pengangkutan yang sangat diandalkan masyarakat. Hubungan antartempat atau kontak antarpenduduk hanya dapat berlangsung melalui cara melayari jalur-jalur air, seperti sungai, terusan, danau, perairan pantai, dan selat.

Dalam perkembangannya saat ini, penggunaan sungai sebagai prasarana transportasi mulai menyusut, yang ditengarai dengan beralihnya sebagian masyarakat dari penggunaan transportasi air ke transportasi darat. Transportasi sungai kini bukan lagi pilihan masyarakat di Kota Seribu Sungai. Dalam kurun waktu 20 tahun terakhir, peranan sungai sebagai urat nadi transportasi sudah digantikan oleh berbagai jenis moda transportasi darat. Meskipun demikian,

sebagian masyarakat Banjarmasin, terutama yang tinggal di wilayah pedalaman yang lokasinya berdekatan dengan sungai, masih memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap transportasi sungai. Tulisan ini menjelaskan surutnya pelayaran sungai di Banjarmasin, faktor yang menjadi penyebab surutnya pelayaran sungai, dan upaya yang sudah dan perlu dilakukan untuk revitalisasi pelayaran sungai di Banjarmasin.

Tulisan ini didasarkan pada hasil penelitian yang dilakukan pada tahun 2017 tentang pelayaran rakyat di Banjarmasin. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dan pengumpulan data dilakukan melalui wawancara dengan beberapa informan, seperti nakhoda kapal, awak buah kapal, pembuat perahu, pemilik perahu, dan pejabat dari instansi terkait, seperti Lalu Lintas Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Banjarmasin, Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin, dan Dinas Pariwisata Kota Banjarmasin. Analisis data dilakukan secara deskriptif.

KONDISI TRANSPORTASI SUNGAI DI BANJARMASIN SAAT INI

Data yang diperoleh dari kantor KSOP Banjarmasin menunjukkan beberapa jenis angkutan sungai yang digunakan di Banjarmasin, yaitu motor getek, *tugboat*, *speedboat*, LCT (*Landing Craft Tank*), SPOB (*Self Propelled Oil Barge*), tongkang, kapal motor dan kapal *ferry*.⁷ Meskipun demikian yang digunakan untuk transportasi masyarakat hanya ada beberapa, yaitu motor getek, *speedboat*, kapal motor, dan kapal *ferry*.

Motor getek dibedakan menjadi dua jenis, yaitu *jukung* dan *klothok*. Selain sebagai sarana perhubungan dan perdagangan, *jukung* juga digunakan sebagai sarana transportasi untuk

6 Subiyakto, 2010. Budaya Material Masyarakat Banjar, dalam <https://subiyakto.wordpress.com/2010/04/30/budaya-material-masyarakat-banjar/>

7 *Tugboat* misalnya, digunakan untuk menarik atau mendorong kapal lainnya. Tongkang digunakan untuk mengangkut barang yang ditarik menggunakan kapal tunda (*tugboat*). LCT adalah kapal pendarat untuk mendaratkan muatan di perairan dangkal. Adapun SPOB adalah kapal yang menggunakan tongkang yang ditarik oleh kapal tunda. Kapal-kapal ini hanya digunakan di sungai besar, seperti Sungai Barito dan Sungai Martapura.

mencari ikan di sungai, danau, ataupun rawa-rawa. *Jukung* dibedakan menjadi tiga jenis, yaitu *jukung sudur*, *jukung patai*, dan *betambit*.⁸ Hingga saat ini *jukung* masih bertahan, namun keberadaannya semakin berkurang. Saat ini *jukung* masih dapat ditemui di pasar terapung Muara Kuin yang terletak di Sungai Barito. Di pasar tradisional itu masih banyak terdapat *jukung* yang digunakan sebagai pasar terapung. Walaupun *jukung* masih dapat bertahan sampai sekarang, namun ada yang sudah berubah bentuk menjadi perahu *klothok* yang digunakan sebagai alat transportasi wisata menelusuri sungai Barito.

Berbeda dengan *jukung* yang tergolong ramah lingkungan karena selain terbuat dari kayu juga tidak menggunakan bahan bakar minyak, perahu *klothok* menggunakan motor sebagai penggerak. Pada saat ini *klothok* merupakan sarana transportasi yang paling populer di Banjarmasin. *Klothok* banyak terdapat di lokasi wisata *Siring Tende*, digunakan wisatawan untuk menyusuri sungai dan menikmati pemandangan di sepanjang sungai. Perahu *klothok* juga masih banyak digunakan masyarakat Banjar untuk mencapai suatu tujuan, terutama mereka yang tinggal di daerah pedalaman.

Perahu *klothok* dan *jukung* juga banyak digunakan di pasar terapung, yang merupakan ciri khas Kalimantan Selatan. *Klothok* digunakan oleh pengunjung menuju pasar terapung, sedangkan *jukung* banyak digunakan oleh masyarakat untuk membawa dan menjual barang dagangan seperti sayur-sayuran, buah-buahan, dan makanan tradisional. Di atas perahu inilah mereka melakukan transaksi jual beli. Masyarakat masih banyak yang melakukan transaksi dengan cara *barter*, seperti menukar hasil kebun dengan ikan, sayuran, atau bahan pangan lainnya.⁹

8 Perbedaan ini lebih didasarkan pada cara pembuatannya. *Jukung sudur* dibuat dari kayu bulat yang dibelah dua dan dilubangi di tengahnya menyerupai lesung. *Jukung patai* juga dibuat dari kayu bulat, namun dinding lambungnya dibuat agak tipis dan diberi kepala perahu pada haluan maupun buritannya. Adapun *jukung betambit* dibuat dari susunan balok kayu dan papan tebal.

9 Julianto, P. Arhando, 2017. Menjaga Tradisi Leluhur di Pasar Apung Lok Baintan Kalimantan Selatan, dalam <https://money.kompas.com/read/2017/03/29/122811826/menjaga.tradisi.leluhur.di.pasar.apung.lok.baintan.kalimantan.selatan?page=all>.

Speedboat menggunakan motor tempel dengan kekuatan mesin yang lebih tinggi, rata-rata 200 PK bahkan bisa mencapai 400 PK (Yuliyana, 2007: 83). Berbeda dengan *jukung* dan *klothok* yang badannya dibuat dari kayu, *speedboat* dibuat dari *fiberglass*. Sesuai namanya, *speedboat* merupakan angkutan cepat, dengan barang bawaan terbatas. *Speedboat* masih dapat disebut sebagai kapal tradisional, karena dikelola oleh masyarakat. Menurut seorang pembuat kapal cepat, keberadaan *speedboat* juga mengalami penurunan. Pada tahun 1980-an pesanan yang diterima sampai 30 unit dalam satu bulan, sekarang hanya tinggal sekitar 3 unit dalam satu bulan. Selain *speedboat*, kapal cepat lainnya yang digunakan oleh masyarakat yaitu *longboat*. Walaupun sama-sama sebagai kapal cepat, namun *longboat* memiliki bentuk lebih panjang dan memuat penumpang lebih banyak. Namun karena ukurannya lebih panjang, kecepatannya lebih lambat dibandingkan *speedboat*.

Jenis perahu tradisional lainnya yang digunakan masyarakat yaitu kapal motor, yang disebut juga bus air. Berbeda dengan jenis yang lain, bus air menggunakan mesin dalam, dengan kekuatan sekitar 100 PK. Bus air ada yang satu lantai dan ada yang dua lantai, sehingga bisa mengangkut banyak penumpang. Selain mengangkut penumpang, bus air juga digunakan untuk mengangkut barang. Sebagai angkutan jarak jauh, bus air yang melewati hulu Sungai Barito ini dilengkapi dengan tempat tidur dan kantin. Bus air juga dilengkapi perahu motor tempel atau perahu kecil, yang digunakan untuk mengantar penumpang ke pinggir sungai. Bus air merupakan bentuk sempurna sebuah kapal. Badannya terbuat dari susunan papan ulin, dan mesin yang digunakan memiliki daya yang lebih besar. Pada bagian depan kapal terdapat geladak serta tempat kemudi untuk mengendalikan kapal. Bagian tengahnya terdapat ruangan berlantai papan, yang digunakan untuk penumpang maupun barang. Di bagian bawah lantai juga terdapat ruangan untuk menyimpan barang.

Pada masa sekitar tahun 1980-an sampai menjelang tahun 2000, bus air sangat populer digunakan di Sungai Barito, sehingga disebut taksi Barito. Kapal bertingkat dua itu dapat

mengangkut ratusan orang. Menurut juru mudi Pancar Mas II, dalam rentang tahun 1980-an sampai 1995 di Banjarmasin terdapat 30 unit bus air. Namun pada tahun 2016 tinggal tiga bus air, bahkan saat ini hanya tinggal satu, yaitu bus air Pancar Mas II yang beroperasi di Dermaga Banjar Raya. Bus air yang berukuran 92 *gross tonnage* (GT) tersebut berangkat dari Dermaga Banjar Raya kota Banjarmasin ke Muara Teweh, Kalimantan Tengah. Dalam perjalanan ke Muara Teweh, bus air banyak berhenti di beberapa tepian sungai, untuk menurunkan atau pun menaikkan penumpang.¹⁰

Untuk mendukung transportasi sungai, di Kota Banjarmasin terdapat 13 dermaga sungai. Lima dermaga merupakan milik Pemerintah Kota Banjarmasin, yaitu Dermaga Alalak, Banjar Raya, Pasar Lima, Ujung Murung, Pasar Baru, serta delapan dermaga lainnya merupakan dermaga kecil yang diusahakan oleh masyarakat. Dermaga-dermaga tersebut cukup ramai pada saat menjelang hari raya Idul Fitri. Dermaga-dermaga tersebut melayani para penumpang yang akan berangkat ke desa-desa pedalaman, terutama yang letaknya di tepi sungai. Lima dermaga terbesar tersebut sebagian besar melayani trayek ke Kalimantan Tengah. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Banjarmasin, jaringan trayek angkutan sungai di dermaga Alalak, Banjar Raya, Pasar Lima, Ujung Murung, dan Pasar Baru adalah sebagai berikut:

1. Dermaga Banjar Raya, melayani trayek: Muara Teweh (Barito Utara–Kalteng), Puruk Cahu (Murung Raya–Kalteng), dan Sakakajang (Barito Kuala)
2. Ujung Murung, melayani trayek: Bangkuang (Barito Selatan–Kalteng), Pagatan Mendawai (Kotim–Kalteng), Barambai (Barito Kuala), dan Mangkatip (Barito Selatan–Kalteng)
3. Pasar Baru, melayani trayek: Buntok (Ang. Barang–Kalteng), P. Cahu (Kab. Murung Raya–Kalteng), Kab. Kapuas (Kalteng), Maliku (Kab. Batola), Palingkau (Kab. Batola), Mentangai (Kab. Batola), M. Teweh

(Kab. Barito Utara–Kalteng), Tamban (Barito Kuala), dan Catur (Kapuas–Kalteng)

4. Pasar Lima, melayani trayek: Negara (Hulu Sungai Selatan), Tabunganen (Barito Kuala), Tamban (Barito Kuala), Terusan (Barito Kuala), Kolam Kiri (Barito Kuala), Kolam Kanan (Barito Kuala), Lupak Dalam (Kapuas–Kalteng), Batanjung (Kapuas–Kalteng), Sei Telan (Barito Kuala) dan Aluh-Aluh (Banjar)
5. Alalak, sebagai dermaga penyeberangan hanya melayani trayek Jelapat (Barito Kuala).

Dermaga Banjar Raya merupakan dermaga terbesar saat ini, yang terdiri dari dermaga penumpang dan dermaga barang. Pada tahun 1990-an di pelabuhan Banjar Raya terdapat 40 perahu, namun pada tahun 2017 menyusut menjadi tujuh perahu. Perahu di Banjar Raya memuat hasil hutan terutama getah karet dari daerah pedalaman Kalimantan Tengah (Puruk Cahu dan Muara Tewe). Kembali dari Banjarmasin kapal memuat sembilan bahan kebutuhan pokok (sembako), bahan material bangunan seperti semen, asbes, seng, besi, kawat, pralon, dan tabung gas elpiji.

Selain kapal barang, di pelabuhan Banjar Raya juga terdapat angkutan penyeberangan berupa kapal kayu jurusan Banjarmasin–Tamban, Kabupaten Barito Kuala. Kapal kayu ini berkapasitas 60 penumpang pada *deck* bawah, dan muatan barang diletakkan pada *deck* atas. Pengguna angkutan penyeberangan ini pada umumnya anak-anak sekolah, pedagang sayur dan PNS. Data tahun 2014 menunjukkan bahwa di dermaga Banjar Raya terdapat sembilan kapal rakyat. Namun pada saat penelitian dilakukan, di Pelabuhan Pasar Banjar Raya hanya terdapat satu bus air yang sedang memuat barang yang akan dibawa ke Puruk Cahu dan Muara Tewe, Kalimantan Tengah.

Berbeda dengan Banjar Raya, dermaga Ujung murung kondisinya lebih sepi. Data yang dikeluarkan oleh Angkutan Sungai, Danau, dan Penyebrangan (ASDP) menunjukkan bahwa di dermaga Ujung Murung pada tahun 2016 terdapat sembilan kapal yang umumnya menuju ke wilayah Kalimantan Tengah, yaitu

¹⁰ Dua bus air sebelumnya yaitu KM Delta Barito dan KM Bahtera Barito masing-masing melayani rute Banjarmasin–Curuk Cahu dan Banjar Raya–Sakajang (Barito Kuala)

masing-masing Mengkatip enam perahu dan Bangkung dua perahu. Hanya satu perahu yang melayani wilayah Kalimantan Selatan, yaitu ke Pagatan (Kantor Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan Banjarmasin, 2016). Meskipun demikian pada saat penelitian hanya terdapat satu perahu penumpang jurusan Pagatan, Sampit.

Dermaga Pasar baru yang lokasinya bersebelahan dengan jembatan Antasari sepi penumpang. Data dari Kantor Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) Kota Banjarmasin (2015) menunjukkan bahwa jumlah perahu yang beroperasi di dermaga Pasar Baru pada tahun 2014 sebanyak 25 perahu, dengan tujuan Buntok (Kalteng) dua perahu, Puruk Cahu satu perahu, Kapuas (Kalteng) dua perahu, Kapuas Hulu dua perahu, Maluku satu perahu, Palingkau tiga perahu, Tamban tujuh perahu, Mentangai (Batola) satu perahu, Muara Tewe tiga perahu, dan Catur (Kalteng) dua perahu. Menurut Kepala Dermaga Pasar Baru, biasanya penumpang baru meningkat 10 hari menjelang lebaran.

Dermaga Pasar Lima merupakan salah satu dermaga pendukung sektor pengangkutan dan pengembangan perekonomian perdagangan masyarakat yang cukup ramai di Banjarmasin. Dermaga Pasar Lima terletak di tepi Sungai Martapura. Di Pelabuhan Pasar Lima masih ditemukan bus air jurusan Banjarmasin–Negara yang sedang memuat sembako, antara lain terigu, supermi, telur, roti, minyak goreng, minuman, gula, dan bahan sembako lainnya. Di dermaga ini juga terdapat dua kapal *klothok* yang sedang berlabuh menunggu muatan barang. Dari arah Dermaga Pasar Lima naik ke hilir sedikit terdapat beberapa perahu *klothok* jurusan Tabunganen, Barito Kuala, dan Marabahan. Pada hari Minggu penumpang cukup ramai, dengan membawa barang dagangan berupa sembako yang diambil dari Pasar Lima.

Ke arah hilir di sekitar *siring* Tendea, terdapat sejumlah *speedboat* yang sering disebut juga taksi air, yang khusus melayani angkutan para pekerja tambang batu bara dari Muara Sungai Barito menuju daerah wisata pasar terapung *Siring* Tendea. Taksi air digerakkan dengan mesin tempel merek Yamaha berkekuatan 200

PK yang dipasang di bagian kanan dan kiri pada buritan kapal. Informasi dari seorang pemilik *taksi air*, sebelum tahun 1990-an ketika perusahaan perkayuan sedang jaya, jumlah taksi air di *siring* Tendea mencapai ratusan. Namun sesudah itu terjadi penurunan dan sekarang tinggal 17 unit. Karena pengguna taksi air pada umumnya para pekerja tambang, maka pengoperasian taksi air ini juga sangat tergantung pada keberadaan usaha tambang. Karena itu jika kelak usaha tambang habis, diperkirakan akan berakhir pula angkutan taksi air ini.

Berbeda dengan dermaga Pasar Lima, dermaga Ujung Murung terlihat sepi, hanya terdapat satu perahu jenis *longboat* dengan kapasitas 20 orang. Perahu ini khusus mengangkut penumpang dan angkutan barang ringan seperti barang-barang elektronik dan pakaian. Perahu berangkat hari Sabtu pagi dari Banjarmasin, dan kembali lagi pada hari Rabu, kurang lebih sekali dalam seminggu. Perahu *longboat* ini melayani jurusan Banjarmasin–Pagatan, Sampit dengan waktu tempuh sekitar delapan jam.

Agak ke arah hulu dari pelabuhan Pasar Lima terdapat pelabuhan Sudi Mampir. Walaupun dulu pelabuhan Sudi Mampir tergolong paling besar dan paling strategis, karena berada di depan pusat perbelanjaan, namun kini pelabuhan tersebut sudah kosong. Pusat perbelanjaan itu saat ini juga sudah tutup. Dermaga Alalak merupakan pelabuhan penyeberangan dari Banjarmasin ke Jerapat (Barito Kuala). Kapal yang melayani jalur ini yaitu kapal *ferry* yang dibuat dari kayu. Walaupun disebut kapal *ferry* namun kapal ini tidak besar, dan selain memuat orang hanya bisa memuat motor.

FAKTOR PENYEBAB SURUTNYA TRANSPORTASI SUNGAI

Sebelum infrastruktur jalan dibangun, masyarakat Banjarmasin sangat bergantung pada sungai dengan menggunakan sarana transportasi utama perahu atau *jukung*. Namun sejak akhir tahun 1960-an, seiring dengan menyusutnya hasil hutan yang bisa diangkut seperti rotan dan lainnya, karena hutan sudah berubah menjadi hutan tanaman industri yang dikuasai oleh pengusaha, perlahan-lahan transportasi

sungai mulai berkurang. Kondisi seperti itu sesuai dengan yang dikemukakan oleh Zuhdi (2016: 58), yang menyatakan bahwa tanpa ditopang oleh tumbuhnya produksi pertanian di daerah pedalaman (*hinterland*), hampir bisa dipastikan pelayaran rakyat dan pelabuhan sebagai infrastruktur pendukungnya tidak akan dapat berkembang. Ditambah semakin pesatnya pertumbuhan kendaraan bermotor dan dibangunnya jaringan jalan, maka sejak tahun 1970-an transportasi sungai di kota Banjarmasin mengalami penurunan. Meskipun demikian, pada saat ini sebagian masyarakat di pedalaman tetap menggunakan perahu sebagai sarana transportasi lokal. Sedangkan transportasi sungai antarprovinsi cenderung digunakan untuk mengangkut barang (Abidin, 2016: 23).

Surutnya transportasi sungai di Banjarmasin terjadi sejak dibangunnya Jembatan Barito yang diresmikan oleh Presiden Soeharto pada tahun 1997, yang menghubungkan wilayah Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah. Pembangunan jalan dilakukan dengan adanya program peningkatan prasarana jalan dan jembatan yang diprakarsai oleh Gubernur Kalimantan Selatan saat itu, yaitu Ir. M Said (1984–1995). Sasaran program berupa penuntasan jaringan jalan Banjarmasin dan sekitarnya yang menuju ke wilayah-wilayah lain, program *hotmix* seluruh jalan di kota-kota di Kalimantan Selatan, serta peningkatan seluruh jaringan jalan provinsi dan kabupaten. Semua jalan yang dibangun awalnya berupa jalan tanah belum diaspal. Pengaspalan jalan baru dimulai tahun 1996, dilakukan secara terus-menerus secara bertahap dan selesai secara keseluruhan pada tahun 1999.

Pembangunan jalan darat tersebut kemudian dihubungkan dengan pembangunan jembatan yang melintasi Sungai Barito, yang kemudian dinamakan Jembatan Barito. Jembatan ini terletak pada ruas jalan Kota Banjarmasin dan wilayah di Kalimantan Tengah, yang merupakan bagian dari alur lintas selatan Kalimantan yang menghubungkan wilayah Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, dan Kalimantan Timur sepanjang 2.779 km. Jembatan ini memiliki peran sosial ekonomi yang sangat besar bagi wilayah Kalimantan

secara keseluruhan. Secara ekonomi, jembatan ini merupakan fasilitas pemacu pertumbuhan ekonomi, bukan hanya Kalimantan Selatan, tetapi juga wilayah Kalimantan secara keseluruhan. Selain aspek ekonomi, Jembatan Barito juga memberikan dampak sosial yang luas karena memudahkan mobilitas penduduk dari Banjarmasin ke Kalimantan Tengah.

Dibangunnya Jembatan Barito dan meningkatnya kualitas jalan Banjarmasin sampai Palangkaraya berakibat pada pertumbuhan angkutan darat antarprovinsi, antarkabupaten, bahkan antarkota dan kampung. Kondisi seperti itu memiliki dampak yang sangat besar pada keberadaan angkutan sungai. Surat kabar *Banjarmasin Post* tanggal 27 April 1997 memberitakan bahwa setelah berdirinya Jembatan Barito, para pengusaha *speedboat*, *longboat*, dan taksi air mulai kehilangan penumpangnya. Sebagai gambaran, angkutan *speedboat* jurusan pelabuhan Banjarmasin–Kuala Kapuas yang tercatat di kantor Lalu Lintas Angkutan Sungai dan Danau (LLASD) di Dermaga Kuala Kapuas sebanyak 51 unit, dalam satu hari diberangkatkan 18 *speedboat* dengan kapasitas 20 penumpang. Dengan demikian, dalam satu hari *speedboat* rata-rata mengangkut penumpang kurang lebih 500 orang. Semula diperkirakan akan terjadi penyusutan jumlah penumpang sebanyak 50% saat selesainya pembangunan Jembatan Barito, akan tetapi tingkat penyusutannya ternyata lebih besar dari jumlah tersebut. Pada tahun 1996 misalnya, jurusan Banjarmasin-Anjir terdapat 2.583 penumpang angkutan sungai, namun pada bulan Januari tahun 2000 terjadi pengurangan penumpang yang cukup drastis menjadi 950 orang. Itu berarti dalam kurun waktu empat tahun, telah terjadi penyusutan penumpang sebanyak 52,5%.

Dalam waktu singkat transportasi darat sudah langsung diminati masyarakat, karena perjalanan lebih efisien. Menggunakan transportasi darat, masyarakat hanya memerlukan waktu sekitar 45 menit dari Anjir Pasar menuju Banjarmasin, jauh lebih cepat dibandingkan dengan taksi air yang memerlukan waktu sekitar dua jam dengan ongkos yang hampir sama. Perhitungan waktu yang lebih efisien, ditambah kecenderungan

masyarakat untuk mencoba hal yang baru, maka angkutan darat menjadi pilihan masyarakat. Dalam kurun waktu tiga tahun (1997–2000), jumlah penumpang angkutan darat dari Anjir Pasar ke Banjarmasin telah meningkat dari 79.200 orang menjadi 186.120 orang, atau meningkat 135% (Kabupaten Barito Kuala dalam Angka Tahun 1998–2000).

Melonjaknya jumlah penumpang angkutan darat tentu saja berakibat pada berkurangnya jumlah penumpang angkutan sungai. Dampak lanjutannya yaitu para pengelola angkutan sungai banyak yang mengalami kerugian karena penghasilan tidak cukup untuk menutupi biaya operasional. Akibatnya banyak pengusaha angkutan sungai yang menutup usahanya dan beralih profesi menjadi pengusaha angkutan darat.

Selain diakibatkan oleh perkembangan jalan dan sarana transportasi darat, perubahan kondisi sungai juga ikut berpengaruh terhadap penyusutan transportasi sungai. Perubahan itu diakibatkan oleh pemanfaatan bantaran sungai untuk pembangunan permukiman, bahkan banyak bangunan yang dibangun di atas sungai, sehingga banyak sungai yang mengalami penyempitan dan pendangkalan (Muchamad, 2018: 333). Menurut Mentayani (2019: 500), fenomena tumbuhnya permukiman penduduk di tepi sungai selain karena cerminan budaya sungai, juga karena pertimbangan kemudahan menyambung titian pada hunian di bantaran sungai. Dengan demikian hubungan kekerabatan akan lebih mudah terjalin.¹¹

Seiring dengan perkembangan pembangunan yang berorientasi ke darat, beberapa sungai bahkan diurug untuk dijadikan jalan. Sungai-sungai yang masih ada juga kurang terawat, sehingga sebagian sungai mati akibat sedimentasi dan tercemar oleh limbah sampah dan gulma. Bukan hanya sungai, keberadaan *anjir*, *handil*, dan *saka* juga banyak yang mengalami perubahan, baik diurug untuk dijadikan jalan maupun untuk permukiman penduduk. Berkurangnya *anjir* mengakibatkan prasarana untuk transportasi sungai juga semakin menyempit.

11 Titian adalah jembatan yang menghubungkan antarrumah di tepi sungai

Penyempitan dan pendangkalan sungai itu berakibat pada sulitnya kapal untuk melewati sungai, sebagaimana dikeluhkan oleh Boedi Banjar, seorang nakhoda kapal.¹² Pendangkalan Sungai Barito yang dibarengi dengan surutnya sungai misalnya, sering berdampak pada kandasnya kapal, sehingga biaya operasional angkutan menjadi tinggi karena memerlukan biaya ekstra untuk menunggu barang muatan. Risiko lain dengan kandasnya kapal dalam waktu yang lama yaitu berdampak pada kerusakan barang yang diangkut dan barang konsumsi menjadi kedaluwarsa. Selain itu, kandasnya kapal juga dapat berakibat rusaknya lambung kapal. Pendangkalan dan penyempitan alur pelayaran Sungai Barito juga berakibat pada seringnya terjadi kecelakaan kapal akibat saling bersenggolan.

Selain diakibatkan oleh pembangunan daratan dan permukiman di tepi sungai, penyempitan dan pendangkalan sungai juga dipengaruhi oleh kerusakan lingkungan di wilayah hulu. Daerah Aliran Sungai (DAS) di wilayah hulu Sungai Barito yang sebelumnya berupa hutan primer berfungsi sebagai tangkapan air hujan, dalam perkembangannya telah terjadi alih fungsi lahan menjadi areal pertambangan, areal perkebunan karet, areal konsesi HPH/HTI dan perkebunan sawit. Selain itu, pendangkalan sungai juga dipercepat dengan adanya limbah domestik, yaitu sampah yang dibuang oleh penduduk yang tinggal di perkampungan sepanjang pinggiran sungai, sehingga mengganggu perjalanan kapal .

Hasil pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa hampir seluruh rumah tangga yang berada di tepi sungai melakukan pembuangan sampah di sungai, sehingga menyebabkan terjadinya percepatan pendangkalan sungai. Pada saat ini juga banyak rumah menghadap ke darat/jalan raya dan membelakangi sungai, sedangkan ruang dapur berada di belakang, menghadap sungai yang berfungsi sebagai tempat memasak, mandi, cuci, dan membuang hajat besar. Ini menunjukkan bahwa telah terjadi perubahan dari kondisi sebelumnya, yaitu rumah-rumah yang dibangun di tepian sungai itu menghadap

12 Bukan nama sebenarnya. Wawancara tanggal 16 Mei 2017

ke arah sungai. Dengan demikian sungai menjadi halaman depan yang selalu dijaga kebersihannya (Rochgiyanti, 2011: 55). Kondisi tersebut sekaligus menunjukkan bahwa telah terjadi pergeseran budaya sungai menuju budaya daratan di Banjarmasin.

Pergeseran budaya dari orientasi sungai menuju ke daratan pada masyarakat Banjarmasin tersebut mengakibatkan sungai tidak lagi bersih. Banyak limbah padat seperti sampah plastik, pakaian, kaleng, botol, daun, dan kardus ditemukan di kolong-kolong rumah panggung. Sebagian tersangkut di tiang-tiang rumah, di lantai-lantai rumah panggung, atau terperangkap oleh badan jembatan yang nyaris bersentuhan dengan permukaan air sungai. Sampah-sampah ini berbaur dengan limbah tanaman air seperti eceng gondok dan nipah yang terperangkap dalam satu lokasi membentuk gundukan sampah. Semua itu turut berkontribusi atas terjadinya pendangkalan dan penyempitan sungai di Kota Banjarmasin.

Hasil penelitian tentang sungai yang tidak produktif di Kota Banjarmasin yang dilakukan oleh Agoes (2011: 157) menunjukkan bahwa sejumlah sungai di Kota Banjarmasin telah mengalami penyempitan dari lebar enam meter menjadi hanya tinggal sekitar dua sampai tiga meter. Hasil penelitian juga menemukan sejumlah sungai yang mengalami pendangkalan dengan menyebut penyebabnya secara rinci, antara lain menjadi tempat pembuangan sampah, pelebaran jalan, banyaknya permukiman, dan rendahnya struktur jembatan.

REVITALISASI TRANSPORTASI SUNGAI DAN PERMASALAHANNYA

Revitalisasi transportasi sungai perlu dilakukan selain untuk mempertahankan kebudayaan sungai yang menjadi ciri khas Kota Banjarmasin, juga karena masih banyak masyarakat yang membutuhkan transportasi melalui sungai, berhubung lokasi tempat tinggalnya yang jauh dari jalan raya dan lebih dekat ke sungai. Masyarakat yang selama ini menggunakan bus air sebagai sarana transportasi misalnya, menginginkan agar bus air tetap dipertahankan agar bisa melayani mobilitas dari daerah

pedalaman dan dapat membawa barang-barang yang belum terjangkau transportasi darat. Bagi masyarakat pedalaman, keberadaan bus air masih diperlukan karena menggunakan angkutan darat biayanya lebih mahal. Jika menggunakan transportasi darat, karena lokasi rumahnya lebih dekat dengan sungai, mereka harus menyambung dengan transportasi lain untuk sampai ke rumah mereka, yaitu dengan menggunakan ojek.

Perlunya revitalisasi pelayaran sungai juga sesuai dengan hasil penelitian Abidin tentang revitalisasi angkutan sungai di Banjarmasin pada tahun 2016, yang menunjukkan bahwa 37,5% dari total responden yang diteliti menyatakan akan menggunakan angkutan sungai sebagai pengguna rutin. Selain itu, terdapat 62,5% responden yang menyatakan sebagai pengguna tidak rutin. Para responden yang menyatakan sebagai pengguna tidak rutin tersebut, yaitu 26,5% menggunakan angkutan sungai untuk rekreasi, 17,5% menggunakannya untuk kerja, dan 12,5% menyatakan untuk coba-coba. Hanya 6% yang menyatakan tidak ingin menggunakan angkutan sungai sama sekali. Masyarakat yang menyatakan bersedia menggunakan angkutan sungai memiliki alasan bahwa angkutan sungai merupakan moda yang bebas hambatan dan kemacetan. Selain itu, mereka juga berpendapat bahwa naik angkutan sungai merupakan sarana rekreasi dan menikmati pemandangan di sepanjang bantaran sungai (Abidin, 2016: 28).

Revitalisasi transportasi sungai bukan berarti melakukan romantisasi seperti masa lalu, yaitu dengan menggunakan sungai sebagai transportasi utama, namun mempertahankan transportasi sungai untuk lokasi yang belum dijangkau oleh transportasi darat, dan menghidupkan kembali transportasi sungai untuk kepentingan tertentu. Salah satu cara yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Banjarmasin untuk menghidupkan kembali transportasi sungai yaitu diterbitkannya Peraturan Walikota Banjarmasin No. 23 Tahun 2016 tentang Pengelolaan dan Pengembangan Wisata Berbasis Sungai. Pengembangan wisata berbasis sungai tersebut selain sebagai upaya untuk menghidupkan budaya sungai yang menjadi identitas Kota Banjarmasin, juga diharapkan

dapat menggairahkan kembali transportasi sungai di Kota Banjarmasin.

Dalam rangka pengembangan wisata sungai, dalam Pasal 3 Ayat (1) Peraturan Walikota menyatakan bahwa pengelolaan dan pengembangan wisata berbasis sungai diawali di Pasar Terapung *Siring Tende* yang dibagi menjadi tiga zona, yaitu Zona Utara 18 titik (termasuk Pasar Terapung *Siring Tende*), Zona Barat lima titik termasuk pasar terapung sungai Kuin, dan Zona Selatan 12 titik.¹³ Untuk merealisasikan peraturan walikota tersebut, telah dibangun tempat wisata air yang di dalamnya berisi wisata susur sungai menggunakan perahu-perahu tradisional dengan mengambil lokasi di *Siring Tende*.¹⁴

Pengelolaan wisata susur sungai tersebut diserahkan kepada masyarakat yaitu “Kelompok Maju Karya Bersama”, dengan tujuan untuk mendorong tumbuhnya kesempatan kerja. Jumlah perahu *klothok* yang dikelola oleh kelompok ini sebanyak 85 buah. Para wisatawan dapat menyewa perahu *klothok* ke beberapa objek wisata, antara lain Pasar Terapung Kuin, Pulau Kembang, dan wisata kuliner Soto Banjar. Biaya yang harus dikeluarkan oleh pengunjung untuk menyewa perahu berkeliling menyusuri Sungai Tende sebesar Rp5.000,00 per orang dan satu perahu *klothok* bermuatan 25 orang. Dari uang sewa tersebut, diambil Rp15.000,00 untuk pengelola dan sisanya diberikan kepada pemilik perahu. Jika perahu *klothok* dicarter untuk menyusuri sungai menuju ke beberapa lokasi objek wisata yang jauh, misalnya ke Pasar Terapung Kuin, ke Pulau Kembang, dan ke Tempat Wisata Kuliner Soto Banjar, tarifnya antara Rp300.000,00–Rp500.000,00 per perahu dan setiap perahu yang dicarter sebesar Rp10.000,00 diserahkan kepada pengelola. Uang pungutan untuk kas pengelola tersebut tidak disetor ke pemerintah daerah, tetapi dikelola oleh kelompok untuk membayar petugas pengelola, perawatan *siring*, dan kebersihan lingkungan.

13 Gambaran selengkapnya tentang titik-titik wisata yang ada dalam setiap zona tersebut dapat dilihat dalam Peraturan Walikota Banjarmasin No. 23 Tahun 2016

14 Disebut *Siring Tende* karena lokasinya berada di Jalan Tende

Upaya menghidupkan kembali transportasi sungai melalui pengembangan wisata berbasis sungai tersebut tampaknya cukup berhasil. Keberadaan wisata sungai selain dapat menghidupkan transportasi sungai untuk wisata, juga telah berdampak secara signifikan pada perekonomian Kota Banjarmasin yang ditandai oleh berdirinya pusat-pusat perbelanjaan, hotel, dan restoran-restoran yang mulai menjamur di Kota Banjarmasin. Selain itu juga telah menggairahkan aktivitas ekonomi masyarakat dengan berjualan makanan dan minuman serta souvenir di sekitar lokasi wisata *Siring Tende*. Bersama dengan itu juga dilakukan pengenalan budaya masyarakat melalui berbagai atraksi, seperti tarian musik *lanting* yang disajikan oleh beberapa seniman lokal dan penyewaan pakaian adat untuk berfoto.

Untuk menggairahkan wisata sungai, Pemerintah Kota Banjarmasin juga mengadakan lomba dayung pada setiap hari ulang tahun Provinsi Kalimantan Selatan. Selain itu, untuk memperingati hari jadi Kota Banjarmasin, setiap tahun juga diadakan festival *jukung* hias dengan berbagai hiasan seperti kepala naga, replika rumah adat Banjar, dan Jembatan Barito. Selain untuk menghidupkan wisata sungai dan berdampak pada transportasi sungai, acara tersebut juga dimaksudkan untuk melestarikan budaya Banjar (Hartiningsih, 2018: 159).

Sebagai salah satu upaya menghidupkan transportasi sungai, pemerintah daerah juga menghidupkan pasar terapung di *Siring Tende*. Penjualan barang dagangan seperti buah-buahan, sayuran, tanaman hias, dan keberadaan warung makan di atas perahu, selain berperan menjadi ajang wisata juga berperan untuk melestarikan pelayaran rakyat, yaitu sebagai tempat berkumpulnya perahu-perahu Banjar. Disamping itu pemerintah juga telah mengupayakan pembangunan museum yang menyimpan berbagai macam dokumen perahu khas Suku Banjar untuk menunjang sektor kepariwisataan daerah tersebut.¹⁵

15 Kompas.com, 2008. Banjarmasin Bangun Museum Jukung, dalam <https://nasional.kompas.com/read/2008/08/23/13215489/banjarmasin.bangun.museum.jukung?page=all>

Selain di *Siring Tende*, pasar terapung juga terdapat di beberapa tempat lain di Banjarmasin, seperti di Sungai Kuin dan Lok Baintan. Berbeda dengan pasar terapung *Siring Tende* yang hanya berlangsung pada hari Sabtu dan Minggu, karena hanya di dua hari itu banyak wisatawan berkunjung, pasar terapung Sungai Kuin berlangsung hampir setiap hari antara pukul 05.00–07.00 pagi. Perbedaan lain yaitu jika di pasar terapung *Siring Tende* hanya penjual yang berada di atas perahu sedangkan pembeli berada di pinggir sungai, di pasar terapung Sungai Kuin baik penjual maupun pembeli berada di atas perahu. Hal yang sama dilakukan di pasar terapung Lok Baintan. Untuk menggairahkan wisata sungai dan untuk menunjukkan eksistensi pasar terapung Lok Baintan sebagai warisan budaya turun-temurun masyarakat sekitar Sungai Martapura, pada tahun 2019 di pasar terapung Lok Baintan diadakan festival pasar terapung dengan mengambil tema “*Menggenggam Semangat Tradisi*”.¹⁶ Keberadaan pasar terapung Lok Baintan yang jauh dari kota juga merupakan aspek pendukung pelestarian transportasi sungai, karena walaupun dapat dijangkau dengan menggunakan transportasi darat, namun lebih efisien jika menggunakan transportasi sungai karena waktunya lebih cepat.¹⁷

Walaupun pasar terapung merupakan bagian dari upaya mempertahankan transportasi sungai, namun ramainya aktivitas pasar terapung juga sangat ditentukan oleh transportasi sungai (Idwar dkk., 1982: 25). Seiring dengan berkembangnya jalan darat dan transportasi darat, secara perlahan keberadaan pasar terapung juga mulai surut, sehingga jika sebelumnya hampir di setiap

sungai terdapat pasar terapung, kini hanya tinggal beberapa saja yang masih aktif. Meskipun demikian, dengan adanya wisata susur sungai diharapkan keberadaan pasar terapung akan menggeliat kembali.

Upaya yang dilakukan pemerintah daerah untuk merevitalisasi transportasi sungai melestarikan budaya sungai di Banjarmasin perlu diapresiasi. Namun hal itu belum menjawab permasalahan transportasi sungai secara keseluruhan. Sebagaimana dikemukakan oleh Abidin (2016: 24), berdasarkan fungsinya alur transportasi sungai dapat dibedakan menjadi tiga, yaitu alur primer yang melayani lalu-lintas sungai utama antarkota atau kabupaten, alur sekunder melayani lalu lintas sungai dari dan ke kawasan di dalam kota, dan alur lokal yang melayani lalu lintas sungai di dalam Kawasan. Dari tiga jenis alur transportasi sungai tersebut maka revitalisasi yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Banjarmasin baru terbatas pada alur sekunder dan alur lokal. Sementara revitalisasi transportasi sungai pada alur primer belum memperoleh perhatian.

Revitalisasi transportasi sungai pada alur primer tidak mudah karena terjadinya pendangkalan sungai-sungai besar yang menghubungkan lintas kabupaten bahkan lintas provinsi. Sungai Barito misalnya, menghubungkan antara Provinsi Kalimantan Selatan dengan Kalimantan Tengah. Sungai Martapura yang merupakan anak Sungai Barito, walaupun tidak lintas provinsi tapi lintas kabupaten, yaitu menghubungkan antara Kota Banjarmasin dan Kabupaten Banjar. Kondisi sungai yang lintas daerah tersebut tentunya membutuhkan biaya besar untuk melakukan revitalisasi. Selain itu, juga tidak mungkin dikerjakan oleh Pemerintah Kota Banjarmasin tanpa ada kerjasama dengan pemerintah daerah lainnya yang dilintasi oleh sungai-sungai tersebut, baik pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten, atau bahkan oleh pemerintah pusat.

Walaupun dalam skala terbatas, wisata sungai yang digalakkan oleh pemerintah Kota Banjarmasin telah berhasil menggairahkan kembali transportasi sungai. Namun upaya untuk revitalisasi pelayaran rakyat akan sulit

16 Niakurniawan, banjarmasinpost.co.id, dalam <https://banjarmasin.tribunnews.com/2019/11/17/inilah-warisan-budaya-turun-temurun-masyarakat-sungai-martapura-lokbaintan>

17 Kegiatan pelayaran rakyat dengan perahu khas Banjar atau perahu *klothok* memang sangat unik ketika berlangsungnya pasar terapung karena transaksi dilakukan di atas sungai menggunakan perahu kayu sebagai lapak. Para pedagang dan petani berdatangan dari berbagai penjuru desa pedalaman ataupun desa-desa yang terdapat pinggir sungai, membawa hasil kebun atau hasil pertaniannya sendiri untuk dijual di atas perahu.

dilakukan jika tidak dibarengi dengan pengadaan sarana transportasi yang baru karena perahu yang ada umumnya sudah berumur puluhan tahun. Tanpa adanya peremajaan perahu, wisata susur sungai semakin lama menjadi kurang menarik karena selain penampakan kapal yang tidak menarik perhatian wisatawan, juga keselamatan penumpang kurang terjamin. Selain peremajaan perahu untuk keperluan wisata, peremajaan kapal untuk transportasi sungai di luar keperluan wisata juga perlu dilakukan, karena kapal-kapal yang digunakan untuk transportasi masyarakat umumnya juga sudah berusia tua. Selain itu, kondisi kapal umumnya juga tidak menarik dan kurang memperhatikan keselamatan penumpang.

Untuk peremajaan perahu baik untuk sarana pariwisata maupun untuk transportasi masyarakat, idealnya perlu dilakukan dengan membuat kapal baru. Meskipun begitu, hal tersebut tidak mudah dilakukan karena sulitnya memperoleh kayu sebagai bahan baku untuk membuat perahu. Akibatnya, para perajin perahu *klothok* yang banyak terdapat di Pulau Sewangi Banjarmasin menyiasati pembuatan perahu dengan menggunakan kayu bekas yang diperoleh dari perusahaan penggergajian kayu setempat.¹⁸ Hal ini tentunya sangat berpengaruh pada kekuatan dan keselamatan perahu.

Selain pembuatan perahu baru, peremajaan perahu dapat dilakukan dengan cara memberikan perawatan yang baik terhadap perahu yang ada. Dengan perawatan yang baik, selain keselamatan perahu sebagai sarana transportasi dapat lebih terjaga, juga tampilan perahu perlu diusahakan agar lebih menarik. Melalui cara demikian akan dapat menambah daya tarik bagi wisatawan untuk mengunjungi pasar-pasar terapung dan tempat-tempat wisata lainnya melalui susur sungai dengan menggunakan perahu. Selain itu, dengan keselamatan perahu yang lebih terjaga akan menjadi daya tarik juga bagi masyarakat pendatang untuk melakukan perjalanan melalui sungai, karena dapat mendatangkan sensasi yang berbeda dibandingkan perjalanan darat. Atas dasar keperluan tersebut, akan sulit diwujudkan jika biayanya ditanggung sepenuhnya oleh pemilik

perahu. Oleh karena itu diperlukan subsidi dari pemerintah daerah, agar pemilik perahu dapat mewujudkannya.

Selain perbaikan kondisi perahu, kondisi sungai sangat berpengaruh terhadap keberhasilan revitalisasi transportasi sungai. Menyadari hal itu, Pemerintah Kota Banjarmasin telah mengeluarkan Perda No. 15 tahun 2016 tentang Upaya Peningkatan Pengelolaan Sungai. Pasal 5 dalam Perda tersebut menyatakan bahwa pengelolaan sungai yang dilaksanakan harus menunjang terbentuknya sistem transportasi sungai lokal maupun regional kewilayahan. Jika ini dapat dilaksanakan, maka diperkirakan kelancaran transportasi sungai akan dapat lebih terjamin sehingga dapat meningkatkan kembali gairah pengusaha untuk mengaktifkan kembali angkutan sungai.

Permasalahannya kemudian, kurang berfungsinya sungai-sungai itu bukan semata-mata karena pendangkalan, tetapi juga karena keberadaan permukiman di tepian sungai dan pelebaran jalan yang mengakibatkan terjadinya penyempitan. Selain itu karena banyak jembatan yang terlalu rendah dari permukaan sungai (Agoes, 2011: 157). Oleh karena itu upaya revitalisasi sungai ini tidak mudah dilakukan tanpa ada dukungan dari pemerintah provinsi dan pemerintah pusat. Hal itu selain karena banyaknya jumlah sungai yang memerlukan revitalisasi, juga biaya yang dibutuhkan sangat besar, yang tidak mungkin dapat ditanggulangi sendiri oleh Pemerintah Kota Banjarmasin.

PENUTUP

Sebagai kota yang memiliki banyak sungai, hampir semua aspek kehidupan masyarakat di Banjarmasin banyak tergantung pada sungai, baik untuk kegiatan sehari-hari maupun untuk kegiatan ekonomi. Bukan hanya itu, bahkan banyak kepercayaan dan tradisi masyarakat yang berkaitan dengan sungai. Oleh karena itu, tidak berlebihan jika dikatakan bahwa budaya sungai merupakan bagian dari kehidupan masyarakat Banjarmasin.

Keberadaan sungai yang banyak terdapat di tengah kota juga mendorong masyarakat untuk

¹⁸ Wawancara dengan Baharlan, 10 Mei 2017

melakukan kegiatan transportasi melalui sungai. Meskipun demikian, penyusutan transportasi sungai tidak dapat dihindari seiring dengan pelaksanaan pembangunan yang berorientasi ke darat. Banyaknya jalan yang dibangun dan berkembangnya transportasi darat merupakan faktor yang mempercepat berkurangnya penggunaan transportasi sungai. Hadirnya transportasi darat itu telah merubah pandangan masyarakat dengan melihat transportasi darat sebagai simbol modernitas.

Pelaksanaan pembangunan yang berorientasi ke darat juga mengakibatkan kondisi sungai kurang mendapatkan perhatian, sehingga banyak sungai yang mengalami pendangkalan dan penyempitan, baik karena digunakan untuk permukiman di tepi sungai maupun untuk pembuangan sampah ke sungai. Bahkan ironisnya, beberapa kanal yang sebelumnya banyak digunakan untuk kegiatan transportasi juga menghilang, karena digunakan untuk pembangunan jalan. Kondisi ini tentu saja berakibat pada merosotnya pelayaran sungai.

Walaupun transportasi darat telah berkembang dengan pesat, namun transportasi sungai masih diperlukan oleh masyarakat Banjarmasin. Selain sebagai bagian dari upaya untuk mempertahankan budaya sungai yang merupakan identitas kota Banjarmasin, juga karena masih banyak masyarakat yang tinggal di pedalaman dan jauh dari akses transportasi darat. Oleh karena itu, keberadaan pelayaran sungai masih perlu untuk dipertahankan.

Upaya menghidupkan pelayaran sungai yang dilakukan oleh pemerintah Kota Banjarmasin melalui pengembangan wisata berbasis sungai sebagai kebijakan yang sangat pantas untuk diberikan apresiasi. Meskipun demikian, mengingat sebagian perahu sudah berusia tua, maka upaya tersebut sulit dikembangkan jika tidak dibarengi dengan pengadaan sarana transportasi yang baru, sehingga tampilan perahu lebih menarik bagi wisatawan.

Peremajaan kapal untuk transportasi sungai juga perlu dilakukan di luar kegiatan wisata, walaupun itu tidak mudah dilakukan karena sulitnya memperoleh kayu sebagai bahan baku untuk membuat perahu. Dengan demikian keselamatan penumpang akan dapat lebih

terjamin. Untuk keperluan tersebut, diperlukan bantuan subsidi dari pemerintah daerah agar pemilik perahu dapat mewujudkannya.

Kebijakan pemerintah kota untuk meningkatkan pengelolaan sungai yang menunjang terbentuknya sistem transportasi sungai juga layak untuk diapresiasi. Meskipun begitu, oleh karena banyaknya sungai yang harus direvitalisasi dan banyaknya masalah yang harus ditangani, maka hal itu akan sulit dilakukan tanpa ada dukungan pembiayaan dari pemerintah provinsi maupun pemerintah pusat. Selain itu, upaya revitalisasi sungai juga akan sulit dilakukan jika tidak dibarengi dengan perubahan perilaku masyarakat yang tidak lagi menjadikan sungai sebagai bagian belakang rumah, tetapi sebagai beranda yang harus dirawat kebersihannya. Dengan demikian pendangkalan sungai akibat pembuangan sampah tidak akan terulang kembali.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, E. W. (2018). *Kehidupan Sungai Masyarakat Kuin Kota Banjarmasin*. Makalah dipresentasikan pada Seminar Nasional Pendidikan IPS, Universitas Lambung Mangkurat, Banjarmasin, 20 April 2018.
- Abidin, Z. (2016). Studi revitalisasi angkutan sungai sebagai moda transportasi perkotaan di kota Banjarmasin. *Jurnal Agregat* 1 (1): 23–32.
- Agoes, F. H. (2011). Studi inventarisasi sungai yang tidak produktif di kota Banjarmasin. *Jurnal Intekna*, 11 (2): 157–165.
- Badan Pusat Statistik Kota Banjarmasin. (2016). *Kota Banjarmasin dalam Angka*.
- Data Statistik Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Banjarmasin, Tahun 2016.
- Data Statistik Kantor Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan Banjarmasin, Tahun 2016.
- Hartiningsih. (2018). Strategi pengembangan wisata susur sungai kota Banjarmasin dan peranan media massa lokal dalam mempublikasikan. *Jurnal Kebijakan Pembangunan* 13 (2): 153–166.
- Idwar, Soleh M., dkk. (1982). *Rumah Tradisional Banjar*, Proyek Penelitian dan Pemetaan Kebudayaan Daerah, Dirjen Kebudayaan Banjarmasin.
- Julianto, P. A. (2017, Maret 29). Menjaga tradisi leluhur di Pasar Apung Lok Baintan Kalimantan Selatan. *Kompas.com*. Dalam <https://money.kompas.com/read/2017/03/29/122811826/menjaga.tradisi.leluhur.di.pasar.apung.lok>.

- baintan.kalimantan.selatan?page=all. diunduh tanggal 17 Januari 2021
- Kabupaten Barito Kuala dalam Angka, Tahun 1998–2000.
- Kompas.com. (2008, Agustus 23). Banjarmasin bangun museum jukung. *Kompas*. Dalam <https://nasional.kompas.com/read/2008/08/23/13215489/banjarmasin.bangun.museum.jukung?page=all>. Diunduh tanggal 18 Februari 2021
- Mentayani, I. (2019). Identitas dan eksistensi permukiman tepi sungai di Banjarmasin. Dalam *Prosiding Seminar Nasional Lingkungan Lahan Basah 4* (3): 497–502.
- Muchamad, N. B. (2018). Studi tipologi ruang bantaran sungai di Kota Banjarmasin. Dalam *Prosiding Seminar Lingkungan Lahan Basah 3* (2): 333–341.
- Kurniawan, N. (2019, November 17). Inilah warisan budaya turun-temurun masyarakat Sungai Martapura Lokbaitan. *TribunNews*. Dalam <https://banjarmasin.tribunnews.com/2019/11/17/inilah-warisan-budaya-turun-temurun-masyarakat-sungai-martapura-lokbaitan>. Diunduh tanggal 5 Januari 2021.
- Peraturan Daerah Kota Banjarmasin No 15 tahun 2016 tentang Upaya Peningkatan pengelolaan sungai.
- Peraturan Walikota Banjarmasin No. 23 Tahun 2016 tentang Pengelolaan dan Pengembangan Wisata Berbasis Sungai.
- Rochgiyanti. (2011). Fungsi sungai bagi masyarakat di Tepian Sungai Kuin Kota Banjarmasin. *Jurnal Komunitas*, 3 (1): 51–59.
- Subiyakto, B. (2010, April 30). Budaya material masyarakat Banjar. <https://subiyakto.wordpress.com/2010/04/30/budaya-material-masyarakat-banjar>. Diunduh tanggal 25 Januari 2021.
- Soesilowati, E. (2013). Dari Pelabuhan Martapura ke Palabuhan Trisakti: Pelayaran perahu rakyat di Antara Derap Modernisasi 1965-1995. *Jurnal Sejarah Citra Lekha*, 17 (1): 19–32.
- Wajidi. (2012). Orang Banjar dan budaya sungai. Dalam <https://bubuhanbanjar.wordpress.com/2012/11/12/orang-banjar-dan-budaya-sungai/dan-Ilmu-Pendidikan-Universitas-Lambung-Mangkurat-Banjarmasin>. Diunduh tanggal 12 Januari 2021.
- Yuliyana. (2007). *Lalu Lintas Angkutan Sungai Anjir Serapat Tahun 1980–2000*. Skripsi Program Studi Pendidikan Sejarah Jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan.
- Zuhdi, S. (2016). *Cilacap 1830–1942: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.