

Impact of Changes in Water to Land Transportation on the Community of South Banjarmasin District 1990-2008

Dampak Perubahan Transportasi Air Ke Darat Pada Masyarakat Kecamatan Banjarmasin Selatan Tahun 1990-2008

Muhammad Sofian Syaury^{1a} (*) Mansyur^{2b} Mohamad Zaenal Arifin Anis^{3c} (*)

¹²³ Pendidikan Sejarah FKIP, Universitas Lambung Mangkurat, Banjarmasin

^a 2010111310001@mhs.ulm.ac.id

^b mansyur@ulm.ac.id

^c mzarifinanis@ulm.ac.id

(*) Corresponding Author

2010111310001@mhs.ulm.ac.id

How to Cite: Muhammad Sofian Syaury. (2023). Dampak Perubahan Transportasi Air Ke Darat Pada Masyarakat Kecamatan Banjarmasin Selatan Tahun 1990-2008 doi: 10.36526/js.v3i2.3249

Abstract

Received : 11-09-2023
Revised : 25-09-2023
Accepted : 16-11-2023

Keywords:

Transportation,
Rivers,
Communities,
Vilages

The main problem studied in this research concerns the impact of changing water transportation to land transportation in the South Banjarmasin sub-district 1990-2008. There is negative impact, namely land transportation pollution. general, the definition of air pollution is the difference in actual air composition with normal air conditions where the actual air composition does not support human life. Air pollution materials or substances themselves can be in the form of gases and particles. Then there was conflict over land acquisition in the context of road construction. The amount of land compensation demanded by community because their land was affected by a road construction project was not in accordance with the budget owned the Banjarmasin City Government. Apart from that, individuals usually play for their own interests in order to gain profits. The positive impact on the people of South Banjarmasin District resulting from land transportation general overcoming distance and communication gap in transportation, in this case it necessary to overcome the distance and communication gap between the place of origin and the destination. Furthermore, speeding up the traffic of people and goods. The method used in this research uses the historical method through the Heuristic stage (data collection), internal and external criticism of the data obtained, interpretation and historiography of historical writing based on the data that has been obtained according the researcher's objectives. The novelty of this research that no previous research has specifically discussed the impact of changes in water transportation, especially in the South Banjarmasin sub-district area.

PENDAHULUAN

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (the promoting sector) dan pemberi jasa (the servicing sector) bagi perkembangan ekonomi Selain itu, Tamin (1997:5) mengungkapkan bahwa ,

prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi.

Sejak masa Orde Baru tahun 1970 an, pemerintah lebih terfokus pada kebijakan pengembangan lalu lintas darat (land transport). Hal ini dapat dilihat dari berkembangnya sarana dan prasarana lalu lintas darat berupa jalan tol, jalan negara-provinsi, jalan kabupaten dan jembatan. Demikian juga dilihat dari jumlah kendaraan darat yang meningkat tajam pada gilirannya berdampak kemacetan lalu lintas. Selain itu, transportasi air di wilayah sungai menjadi terbengkalai. Berdasarkan kajian Pusat Studi Transportasi dan Logistik bahwa di Indonesia khususnya luar Pulau Jawa sedang terjadi tren pergeseran pada transportasi sungai, yaitu mulai ditinggalkannya transportasi sungai dan bergeser ke transportasi darat (Maryono, 2005). Bahkan dari kajian yang dilakukan oleh Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada, menunjukkan bahwa di Indonesia khususnya luar Pulau Jawa sedang terjadi tren yang mencengangkan pada transportasi sungai, yaitu mulai ditinggalkannya transportasi sungai dan beralih ke transportasi darat (Maryono dan Parikesit, 2003).

Seiring dengan pembangunan dan perkembangan kota, perkembangan jaringan jalan Kota Banjarmasin dalam 18 tahun terakhir (tahun 1990 hingga 2008) menunjukkan peningkatan yang signifikan. BPS Kota Banjarmasin menunjukan bahwasanya pada tahun 1990 hingga tahun 2001 panjang jalan yang ada sebesar 303,53 km, kemudian pada tahun 2002 meningkat menjadi 547,984 km, kemudian pada tahun 2003 hingga 2008 panjang jalan kota meningkat menjadi 549,584 km kemudian membuat transportasi air berkurang dan masyarakat mulai berpindah pada transportasi darat (Hasil olah data observasi BPS Kota Banjarmasin).

Fenomena pergeseran transportasi air ke darat ini juga terjadi di kawasan Sungai Kelayan Kelurahan Kelayan Dalam, Kecamatan Banjarmasin Selatan, Kota Banjarmasin. Dalam kurun waktu tahun 1990-2008, kondisi lalu lintas sungai sudah jauh berbeda. Para pedagang sayur-mayur dan buah-buahan yang menggunakan jukung (perahu kecil) yang dulunya hilir-mudik melintasi sungai di tepi-tepi jalan untuk menjajakan dagangannya, sudah jarang terlihat. Para pedagang tersebut hanya bisa menggunakan jukung di tempat-tempat terbatas karena banyak sungai yang dulunya pernah menjadi "jalan bebas hambatan" kini tidak bisa dilewati lagi karena terjadi pendangkalan akibat pembuangan limbah, baik dari limbah industri maupun rumah tangga yang membuat eksistensi sungai menurun dan berdampak negatif (Hasil Wawancara, Mughliani 75 tahun).

Sangatlah disayangkan, sungai-sungai yang sebenarnya aset daerah dan potensial untuk meningkatkan pariwisata di Kota Banjarmasin telah terabaikan. Padahal bila dimanfaatkan secara optimal, aktivitas tradisional sungai yang berdampingan dengan kesibukan lalu lintas darat yang modern dapat menjadi pemandangan indah dan unik yang tidak semua kota dapat memilikinya. Disamping itu pula, sebagai sarana transportasi, sungai dapat dijadikan alternatif untuk mengatasi kemacetan lalu lintas jalan raya akibat perkembangan kota.

Kemudian ciri khas dari penelitian ini membahas mengenai dampak perubahan transportasi air ke darat masyarakat Kecamatan Banjarmasin Selatan tahun 1990-2008 berdasarkan hasil wawancara dengan masyarakat setempat mereka mengantarkan bahwasanya dulu transportasi air sangat penting dan berpengaruh bagi mereka baik untuk kebutuhan ekonomi dan hal lainnya akan tetapi mengalami dampak positif dan negatif akan hal yang terjadi tersebut.

METODE

Adapun tahapan nya peneliti menggunakan metode historis atau metode sejarah sebagai suatu cara dalam menjelaskan fenomena masa lalu yang dibantu dengan studi literatur sebagai teknik pengumpulan data yang berfungsi untuk memecahkan permasalahan dalam penelitian ini. Metode historis adalah suatu proses menguji, menjelaskan, dan menganalisis secara kritis terhadap rekaman serta peninggalan dari yang terjadi pada masa lampau (Gottschalk, 1986) Pernyataan tersebut sama dengan pendapat (Sjamsuddin, 2007) yang menyatakan bahwa metode historis merupakan suatu proses menguji dan menganalisa secara kritis dan sistematis terhadap rekaman serta peninggalan dari masa lampau. Begitu juga yang dipaparkan oleh Abdurahman dalam bukunya metodologi penelitian sejarah, metode sejarah merupakan penyelidikan atas suatu masalah dengan mengaplikasikan dengan jalan pemecahannya dari perspektif historis (Abdurahman, 2007). Selain pendapat diatas, Daliman juga mengatakan hal serupa bahwa metode penelitian dan penelitian sejarah dengan menggunakan cara, prosedur atau teknik yang sistematis sesuai dengan asas-asas aturan ilmu sejarah (Daliman, 2010). Sedangkan menurut (Kuntowijoyo,1995) metode sejarah adalah cara-cara penelitian dan penelitian sejarah. Langkah- langkah dalam pemilihan topik, pengumpulan sumber, kritik internal dan eksternal, analisis dan interpretasi, dan penyajian dalam bentuk tulisan. Adapun langkah-langkah yang akan peneliti gunakan dalam melakukan penelitian sejarah ini sebagaimana dijelaskan oleh (Ismaun, 2005) menjelaskan sebagai berikut:

1. Tahap Pertama Heuristik, yaitu pencapaian dan pengumpulan sumber sejarah yang relevan dengan penelitian (Ismaun, 2005). Secara sederhana, sumber-sumber yang didapatkan berupa : sumber benda, sumber lisan, sumber tertulis. Selain itu dapat diklasifikasikan kedalam sumber Primer dan sumber sekunder, Sebagai tahap awal dalam penelitian ini yaitu menggumpulkan bahan atau data dari berbagai narasumber atau informan di lapangan.
2. Tahap Kedua Kritik, yaitu suatu usaha dalam tahap memilah dan memilih sumber-sumber seajaah (Ismaun, 2005). Setelah melakukuyaitukan pencarian dan mengumpulkan sumber selanjutnya dilakuakn proses kritik eksternal dan kritik internal sehingga mendapatkan fakta-fakta yang kredibelitas nya tinggi.
3. Tahap Ketiga Interpretasi, tahapan ini merupakan tahap setelah kritik sumber sejarah, pada tahap ini peneliti diharuskan untuk menafsirkan fakta-fakta yang ada serta menghubungkannya satu sama lain agar menjadi satu kesatuan utuh.
4. Tahap Keempat Historiografi, tahap ini merupakan tahapan terakhir dalam metode penelitian sejarah. Tahap ini seluruh hasil yang didapatkan peneliti dikumpulkan lalu ditulis menjadi sebuah deskripsi sejarah, yang berdasarkan pada suatu fakta dan data yang telah melalui tahapan penelitian sebelumnya, sehingga menjadi satu kesatuan yang utuh dalam bentuk tulisan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Sejarah Banjarmasin

Kota Banjarmasin secara geografis terletak di bagian selatan Pulau Kalimantan. Bagian barat daya Banjarmasin terdapat sungai Barito yang memanjang ke pantai selatan. Kota Banjarmasin, Provinsi Kalimantan Selatan sering disebut sebagai Kota Seribu Sungai atau Kota Air, karena memiliki banyak sungai di wilayah kota seluas 72 km². 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 atau kanal yang disebut anjir, handil, dan saka. (Imron dikutip dari Rochgiyanti, 2011: 53).

Banjarmasin merupakan salah satu kota tempat berlabuhnya kapal-kapal tersebut. Penyebutan awal dari nama Bandjarmasih karena ada seorang pembesar atau orang yang sangat berkuasa di Banjar yang bernama Patih Masih (J.J. Ras, 1968:398-399). Sudah sejak lama Banjarmasin menjadi tempat bertemunya para pedagang dari wilayah pedalaman ke kota (dari hulu ke hilir) dan ke luar ke laut bebas (Singgih Tri Sulistyono, 2003: 68-69).

Daerah kota Banjarmasin yang berada satu meter di bawah permukaan air laut termasuk dataran rawa pasang surut. Dataran rendah ini dijadikan pemukiman penduduk kota Banjarmasin di sepanjang kanan-kiri bantaran sungai Barito dan cabang sungainya yaitu sungai Martapura. Rumah-rumahnya berbentuk panggung dan menghadap sungai sebagai beranda atau halaman depan rumah-rumah tersebut. Kota Banjarmasin dialiri oleh sungai Barito yang menjadi sungai utama dengan cabang sungainya, seperti sungai Martapura, sungai Kuin, sungai Awang, sungai Alalak, sungai Kelayan, sungai Miai, dan sungai Andai (Ita Syamtasyah Ahyat, 2012: 155-156). Nama kampung di kota Banjarmasin juga sama dengan nama sungai-sungai yang mengalir di wilayah kota. Aliran sungai-sungai tersebut merupakan lingkungan kepentingan kota Banjarmasin. Sungai Barito menjadi pintu masuk ke kota Banjarmasin dan pelabuhan. Pelabuhan utama pada abad XIX sampai pertengahan abad ke-XX terletak di sungai Martapura setelah zaman pemerintahan presiden Soeharto, pelabuhan dipindah ke sungai Barito (Bambang Subiyakto, 2005). Sungai ini mengalir melewati lahan berawa yang membelah kota sampai kampung Mantuil.

Cerita terbentuknya kota Banjarmasin secara turun menurun dipercaya dibentuk oleh kampung-kampung sekitar wilayah kota Banjarmasin sampai sekarang. Cerita itu masih tersimpan sebagai memori kolektif masyarakat kota Banjarmasin. Cerita masa lalu itu masih dapat disaksikan dari peninggalan-peninggalan arkeologis yang berada di sepanjang kanan-kiri sungai (Peter Bellwood, 1990). Kota Banjarmasin yang terletak di Pulau Kalimantan sering disebut "kota seribu sungai" sampai sekarang ini. Keberadaan sungai-sungai di Kalimantan mempengaruhi penamaan kampung, baik di pinggiran sungai maupun daerah pedalaman. Hal ini menunjukkan bahwa sungai merupakan aspek utama dalam kehidupan masyarakat kota Banjarmasin (Ras, J.J, 1968).

b. Sungai dalam kehidupan Masyarakat

Sungai sebagai jalur angkutan adalah urat nadi kehidupan sehari-hari sebagai jalur transportasi, komunikasi antar kota dengan desa dan antar kota sepanjang aliran sungai ke wilayah hulu dan sebaliknya. Setiap hari sungai-sungai ini dipenuhi oleh alat angkutan jenis lokal seperti jukung pangkuh, tambangan, bagiwas, tiung, telangkasan, undaan dan sudur (Sari, dikutip dalam Majalah; Tropisch Nederland, 1939).

Antara rumah yang satu dengan rumah yang lain sebelum ada jalan darat dihubungkan dengan titian. Apabila tidak ada titian sebagai penghubung, di antara mereka menggunakan jukung sebagai sarana transportasinya. Rumah-rumah itu berada di pinggir sungai berbentuk panggung dan menghadap ke sungai. Jenis kayu ulin dipilih sebagai bahan pembuatan rumah, disebabkan jenis kayu ini tahan terhadap air dan tidak mudah lapuk. Atapnya terbuat dari kayu ulin yang disebut sirap, dan ada juga yang terbuat dari daun pohon sagu yang disebut rumbia.

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

Diambil dari tulisan Subiyakto (2004), kota dengan julukan "Seribu Sungai" ini berawal dari aktivitas pelayaran sungainya. Kota yang diperkirakan berdiri pada abad ke 16 pada masa pemerintahan Sultan Suriansyah ini awalnya dibangun di daerah muara tepian Sungai Kuin dan

Alalak dengan ditandai berdirinya Keraton Kesultanan Banjarmasin yang semula daerah itu merupakan perkampungan orang Melayu. Selanjutnya, menurut Sunarningsih dalam Kasnowiharo (2004: 108), jatuhnya kerajaan Banjar ke tangan Belanda tepatnya pada 11 Juni 1860 membuat Belanda melakukan perubahan pada wajah kota, salah satunya dengan pembangunan jalan darat. Belanda juga memaksa penduduk untuk pindah ke sepanjang jalan tersebut untuk memudahkan pengawasan. Meski demikian, budaya sungai tetap melekat dalam jiwa masyarakat Banjar. Pemandangan yang khas dari kota sungai ini adalah adanya rumah-rumah dengan tipe rumah panggung yang dibangun berderet menghadap sungai dan rumah lanting (rumah terapung) yang berada di atas air di tepi sungai. Penduduk yang bermukim di sepanjang aliran sungai memanfaatkan sungai sebagai prasarana transportasi.

c. Pengertian Transportasi

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

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

- a) Ada manusia, sebagai yang membutuhkan transportasi,
- b) Ada barang yang dibutuhkan manusia,
- c) Ada kendaraan sebagai sarana/alat angkut,
- d) Jalan sebagai prasarana, dan
- e) Organisasi sebagai pengelola transportasi

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

Di wilayah Kalimantan, jika dilihat dari faktor geografis pada masa lalu wilayah daratan cenderung bervegetasi padat dan lebat. Sehingga jalur utama yang memungkinkan untuk melakukan mobilitas melalui sungai. Sama halnya dengan pernyataan *Shang dan Zhang* (Subiyakto dan Mutiani, 2019) bahwa, "sungai menjadi satu jalur alternatif yang dilalui moda transportasi untuk mengangkut barang dan orang hingga saat ini".

Sungai berfungsi sebagai jalur transportasi dan untuk memudahkan mobilitas barang. Di sungai, adanya transportasi sebagai ladang ikan dalam mata pencaharian masyarakat, untuk pergi-pulang kerja, kesekolah, bersilaturahmi, berekreasi, dan aktivitas lainnya.

Lalu sejak adanya jalur darat, adanya perubahan-perubahan seperti cara hidup yang dulunya sungai untuk mandi, mencuci baju, mencuci piring, mencuci beras dan sebagainya, kini air dimanfaatkan sebagai air minum daerah. Adanya aktifitas yang berhubungan dengansungai, dulunya sungai jernih dan sehat, bisa dikonsumsi dengan disaring, sekarang air sungai kotor dan tercemar.

Menurut Bambang, Anjir, Handil dan Saka hubungan dengan transportasi, sarana yang digunakan adalah perahu kecil atau Jukung (sampan) dengan berbagai jenisnya (Sudur, Bakapih, Anak Rimpang, Pelanjaan, Tambangan, Pandan Liris, Batambit, Bugiwas, Tiung, Hayawan, Kelotok, Patai, Rangkan, Getek, Undaan, Parahan, Paiwakan, Katinting, Peramuan dan Serdangan) dan Lanting (rakit yang terbuat dari bambu). Tujuannya cukup beragam, untuk kegiatan pertanian, mencari ikan, berdagang, angkutan barang, angkutan orang, pelayaran dan rekreasi baik untuk jarak dekat maupun jauh (Abbas, E. W. 2018).

Dampak Perubahan Transportasi Air Ke Darat Bagi Masyarakat Kecamatan Banjarmasin Selatan Tahun 1990-2008

Sejarah Perkembangan Transportasi Darat Dikutip dari buku Menelusuri Sejarah Alat Transportasi (2020) karya Kusnanto, masyarakat masa lalu menggunakan alat transportasi yang masih sederhana. Sebelum ditemukan mesin, alat transportasi masih memakai tenaga hewan atau manusia. Seiring perkembangan zaman, kini manusia sudah bisa berpergian ribuan kilometer dengan moda transportasi yang lebih canggih. Berbagai sarana transportasi banyak diciptakan, baik transportasi darat, laut, maupun udara. Sarana transportasi ini telah tersebar luas bahkan di berbagai tempat bahkan sampai di pelosok desa. Namun transportasi yang paling banyak digunakan adalah transportasi darat. Transportasi darat adalah segala bentuk transportasi yang ditujukan untuk memudahkan mobilisasi di darat dan berguna untuk mengangkut dan memindahkan penumpang atau barang. Sejarah transportasi darat modern di Indonesia berkaitan langsung dengan situasi politik yang sedang berjalan di masa itu, dari masa kolonial Hindia Belanda, masa kemerdekaan dan Orde Lama, Orde Baru, masa reformasi hingga kini. Kendaraan tradisional mulai tergantikan akibat dari pergerakan perkembangan teknologi transportasi yang tidak lepas dari campur tangan pemerintah. Perlahan, kendaraan seperti sepeda kayu, sepeda motor, mobil serta kereta api hadir memenuhi jalan-jalan di seluruh tanah air.

1. Dampak Negatif

a. Polusi Angkutan Darat

Seiring dengan berkembangnya sistem transportasi darat di Kecamatan Banjarmasin Selatan, salah satu dampak yang di timbulkan adalah meningkatnya polusi udara. Secara umum definisi polusi udara adalah perbedaan komposisi udara aktual dengan kondisi udara normal dimana komposisi udara aktual tidak mendukung kehidupan manusia. Bahan atau zat pencemaran udara sendiri dapat berbentuk gas dan partikel.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Fikri Abdurrachman Kepala Divisi Hubungan Masyarakat Kantor Balai Wilayah Sungai Kalimantan, ada banyak sumber pencemaran udara yang salah satunya yang terbesar adalah dari sektor transportasi seperti kualitas Bahan Bakar Minyak yang digunakan alat transportasi darat. Ketersediaan bensin tanpa timbal (unleaded gasoline) dan minyak solar dengan kandungan belerang rendah merupakan faktor kunci dalam penurunan emisi kendaraan, karena bahan bakar jenis tersebut merupakan prasyarat bagi penggunaan teknologi kendaraan yang mutakhir yang mampu mengurangi emisi kendaraan secara signifikan.

Spesifikasi bahan bakar yang tersedia di Indonesia mengikuti spesifikasi bahan bakar yang berlaku saat ini sesuai dengan Surat Keputusan (SK) Direktur Jenderal (Dirjen) Minyak dan Gas (Migas) No.108. K/72/DDJM/1990 yang memperbolehkan kandungan timbal hingga 0.30 gram/liter serta tekanan uap (Reid Vapour Pressure) 62 kPa pada suhu 37,80 C untuk bahan bakar bensin. SK Dirjen Migas No. 113.K/72/DJM/ 1999 juga memperbolehkan kandungan belerang hingga 5000 ppm dan angka setana minimum 48 pada bahan bakar solar. Dengan kualitas bahan bakar sesuai dengan spesifikasi tersebut sulit untuk mewajibkan produsen kendaraan bermotor memasang

peralatan pereduksi emisi (katalis) pada kendaraan. Walaupun bensin tanpa timbal telah tersedia di beberapa wilayah di Indonesia, namun ketidakterediaan bensin tanpa timbal hampir seluruh wilayah Indonesia belum dapat mendukung penerapan teknologi.

Kendaraan bermotor merupakan salah satu sumber pencemaran udara yang penting di daerah perkotaan. Kondisi emisi kendaraan bermotor sangat dipengaruhi oleh kandungan bahan bakar dan kondisi pembakaran dalam mesin. Pada pembakaran sempurna, emisi paling signifikan yang dihasilkan dari kendaraan bermotor berdasarkan massa adalah gas karbon dioksida (CO₂) dan uap air, namun kondisi ini jarang terjadi. Hampir semua bahan bakar mengandung polutan dengan kemungkinan pengecualian bahan bakar sel (hidrogen) dan hidrokarbon ringan seperti metana (CH₄). Polutan yang dihasilkan kendaraan bermotor yang menggunakan BBM antara lain CO, HC, SO₂, NO₂, dan partikulat. Selain itu, menurut Kepala Kecamatan Banjarmasin Selatan Supian Hadi, Menjelaskan bahwasanya pembangunan sarana jalan di Kecamatan Banjarmasin Selatan menimbulkan genangan air di atas area-area yang berpenutup aspal, semen dan material lain yang menutup akses air untuk meresap ke dalam tanah. Beberapa ruas sungai dan kanal menjadi kurang aksesibel untuk beberapa kapal karena pembangunan jembatan; perencanaan dan pembangunan infrastruktur jalan yang “menjebak” air tidak dapat kembali ke sungai dengan cepat. Produksi ikan haruan yang menurun karena pembangunan infrastruktur jalan dan perumahan yang mengakibatkan terganggunya lanskap dan ekosistem. Selanjutnya, Slamet menjelaskan:

“Perencanaan sistem transportasi yang kurang matang di wilayah Banjarmasin Selatan yang penduduknya padat dapat menimbulkan berbagai permasalahan, diantaranya kemacetan dan tingginya kadar polutan udara akibat berbagai pencemaran dari asap kendaraan bermotor. Dampak yang dirasakan akibat menurunnya kualitas udara perkotaan adalah adanya pemanasan kota akibat perubahan iklim, penipisan lapisan ozon secara regional, dan menurunnya kualitas kesehatan masyarakat yang ditandai terjadinya infeksi saluran pencernaan, timbulnya penyakit pernapasan, adanya Pb (timbal) dalam darah, dan menurunnya kualitas air bila terjadi hujan (hujan asam).” (Hasil Wawancara Slamet, Dinas Perhubungan Kalimantan Selatan, 2023).

Polutan (bahan pencemar) yang ada di udara—seperti gas buangan CO (karbon monoksida) lambat laun telah memengaruhi komposisi udara normal di atmosfer. Hal ini dapat memengaruhi kondisi lingkungan dengan adanya dampak perubahan iklim. Ketidakpastian masih banyak dijumpai dalam “model prediktif” yang ada sekarang, antara lain mengenai respons alam terhadap kenaikan temperatur bumi sendiri, serta disintegrasikan perubahan iklim global yang tinggi.

Gambar 1 : Polusi Asap Angkutan Darat di Banjarmasin Selatan Tahun, 2008



Sumber: koleksi arsip Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin, 2023.

Pengaruh pencemaran udara bagi lingkungan—khususnya bagi terjadinya pemanasan global dalam setengah abad mendatang diperkirakan akan meliputi kenaikan permukaan laut, perubahan pola angin, penumpukan es dan salju di kutub. Selain itu juga akan terjadi peningkatan badai atmosferik, bertambahnya populasi dan jenis organisme penyebab penyakit dan dampaknya terhadap kesehatan masyarakat, perubahan pola curah hujan, dan perubahan ekosistem hutan, daratan serta ekosistem lainnya. Adapun dampak negatif bagi kesehatan masyarakat, diketahui kontak antara manusia dengan CO, misalnya, pada konsentrasi yang relatif rendah, yakni 100 ppm (mg/l) akan berdampak pada gangguan kesehatan. Hal ini perlu diketahui terutama dalam hubungannya dengan masalah lingkungan karena konsentrasi CO di udara umumnya memang kurang dari 100 ppm. Senyawa CO dapat menimbulkan reaksi pada hemoglobin (Hb) dalam darah. Adapun faktor penting yang menentukan pengaruh COHb terdapat dalam darah, makin tinggi persentase hemoglobin yang terikat dalam bentuk COHb, semakin fatal pengaruhnya terhadap kesehatan manusia.

b. Konflik Pembebasan Lahan

Menurut Hassan Wardi, Kepala Urusan Pemerintahan Kecamatan Banjarmasin Selatan, dampak negatif yang terjadi dari perubahan jalur transportasi sungai ke darat di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan adalah terjadinya konflik yang timbul dari upaya pembebasan lahan dalam rangka pembangunan Jalan. Besarnya ganti rugi lahan yang dituntut masyarakat karena lahannya terkena proyek pembangunan Jalan yang tidak sesuai

dengan anggaran yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Banjarmasin. Selain itu, rendahnya partisipasi masyarakat dalam pemeliharaan hasil pembangunan jalan di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan serta kurang efektifnya fungsi jalan sebagai jalur alternatif untuk mengurangi tingkat kepadatan arus lalu lintas. Pada sisi lain hal ini akan menurunkan motivasi penduduk di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan untuk melepaskan lahannya untuk pembangunan transportasi. Sementara ganti rugi dari pemerintah sendiri kurang dan kadang tidak kunjung di bayar. oknum biasanya bermain untuk mementingkan dirinya sendiri untuk meraup keuntungan pribadinya.

c. Kemacetan Lalu Lintas Darat

Kemacetan menurut Kecamatan Banjarmasin Selatan, Firdaus adalah suatu yang sangat dikhawatirkan oleh masyarakat di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan bahkan pemerintah karena dengan adanya kemacetan, dapat menurunkan kinerja. Bahkan dapat merugikan perusahaan sampai milyaran rupiah yang akan berdampak pada devisa negara yang akan menurun. Pertumbuhan kendaraan bermotor yang cepat di di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan, tanpa diimbangi dengan pembangunan sarana dan prasarana yang memadai akan menimbulkan betumpuknya kendaraan di jalan sehingga mengakibatkan kemacetan.

Gambar 2: Kemacetan di Wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan



Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan lalu lintas di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan memberikan dampak negatif yang besar yang antara lain kerugian waktu, karena kecepatan perjalanan yang rendah, pemborosan energi, karena pada kecepatan rendah konsumsi bahan bakar lebih rendah, meningkatkan polusi udara, meningkatkan stress pengguna jalan.

d. Polusi Suara

Selain kemacetan, Kepala Kecamatan Banjarmasin Selatan, Firdaus juga mengemukakan bertambahnya jumlah kendaraan yang tidak terkendali dan sistem pembangunan pemukiman penduduk di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan yang dekat dengan jalan raya, mengakibatkan tidak tentram dan nyamannya penduduk sekitar akibat polusi suara yang ditimbulkan oleh suara kendaraan bermotor. Polusi suara atau pencemaran suara adalah gangguan pada lingkungan yang diakibatkan oleh bunyi atau suara yang mengakibatkan ketidaktentraman makhluk hidup di sekitarnya. Pencemaran suara diakibatkan suara-suara bervolume tinggi yang membuat daerah sekitarnya menjadi bising dan tidak menyenangkan. Suara bising yang terus-menerus dengan tingkat kebisingan yang relatif tinggi dapat mengakibatkan dampak yang merugikan kesehatan manusia. Ini dapat berarti gangguan secara fisik maupun psikologis. Secara langsung, polusi suara seperti ini dapat menyebabkan ketulian secara fisik dan tekanan psikologis terhadap masyarakat dan dapat mengganggu juga.

e. Meningkatkan Kecelakaan Lalu-Lintas

Menurut H. Kasrani, tokoh masyarakat Kecamatan Banjarmasin Selatan, pesatnya kendaran bermotor yang lalu lalang di jalan raya wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan tanpa diimbangi dengan kesadaran pengguna kendaraan untuk tertib berlalu-lintas akan mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Kecelakaan lalu-lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang Faktor yang mempengaruhi kecelakaan faktor kendaraan yang paling sering terjadi di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan menurut Din Jaya 70 Tahun adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah aus tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan maupun perawatan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor kendaraan perawatan dan perbaikan kendaraan diperlukan, disamping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler.

Gambar 3 : Kecelakaan Maut di Wilayah Jalan tol Banjarmasin Selatan



Sumber : Hasil Foto Internet, 2023

2. Dampak Positif Perubahan Transportasi Air ke Darat

Selain mempunyai beberapa dampak negatif yang ditimbulkan oleh adanya transportasi darat, sistem transportasi juga ini juga mempunyai beberapa dampak positif bagi penduduk di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan. Adapun mengenai beberapa dampak positif yang ditimbulkan oleh adanya transportasi darat secara umum adalah mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi. Transportasi dalam hal ini perlu untuk mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Mempercepat lalu lintas orang dan barang. Dengan adanya alat transportasi dari dan keluar wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan, maka pergerakan lalu lintas barang dan orang akan menjadi lebih cepat, aman, nyaman dan terintegrasi. Dampak Positif yang terjadi dari Perubahan transportasi sungai ke darat di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan, adalah arahan pemantapan fungsi jalan alternatif sebagai jalan arteri primer, melalui peningkatan kapasitas pelayanan jalan. Kemudian menghindarkan lalu lintas dari gangguan gangguan lokal serta meminimalkan sumber-sumber gangguan tersebut. Selanjutnya, perbaikan kondisi jalan melalui pembangunan/peningkatan jalan dan jembatan; dan pembukaan daerah terisolir dengan pusat kota dan sub pusat kota.

Gambar 4 : Peta Administrasi Banjarmasin Selatan



Sumber : Hasil Observasi di Kecamatan Banjarmasin Selatan, 2023

Bagi masyarakat Kecamatan Banjarmasin Selatan, alat transportasi akan terasa sangat penting untuk menghubungkan mereka ke kota atau ke daerah lain dalam memenuhi segala kebutuhannya. Jarak desa dengan kota yang jauh akan menjadi penghambat terhadap pertumbuhan desa. Tanpa adanya alat transportasi semuanya akan terasa sangat sulit. Kemudian menghemat waktu, dalam perjalanan ke tempat yang jaraknya jauh. Selanjutnya, gas karbon monoksida bila bereaksi dengan oksigen di udara menghasilkan gas karbon dioksida bisa dimanfaatkan bagi tumbuh-tumbuhan untuk melangsungkan fotosintesis untuk menghasilkan karbohidrat yang sangat berguna bagi makhluk hidup. serta juga mempermudah mobilitas makhluk hidup dalam menjalankan kehidupannya sehari-hari dengan menggunakan transportasi darat.

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian dapat kita tarik sebuah kesimpulan bahwasanya dampak perubahan transportasi air ke transportasi darat di Sungai Kelayan, Kecamatan Banjarmasin Selatan tahun 1990-2008 Terdapat dampak negatif yakni polusi angkutan darat yakni meningkatnya polusi udara. Secara umum definisi polusi udara adalah perbedaan komposisi udara aktual dengan kondisi

udara normal dimana komposisi udara aktual tidak mendukung kehidupan manusia. Bahan atau zat pencemaran udara sendiri dapat berbentuk gas dan partikel. Kemudian konflik pembebasan lahan dalam rangka pembangunan Jalan. Besarnya ganti rugi lahan yang dituntut masyarakat karena lahannya terkena proyek pembangunan Jalan yang tidak sesuai dengan anggaran yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Banjarmasin. Selain itu, oknum biasanya bermain untuk mementingkan dirinya sendiri untuk meraup keuntungan.

Selain itu, kemacetan lalu lintas darat. Kemacetan dapat menurunkan kinerja, bahkan dapat merugikan perusahaan sampai milyaran rupiah yang akan berdampak pada devisa negara yang akan menurun. Pertumbuhan kendaraan bermotor yang cepat di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan, tanpa diimbangi dengan pembangunan sarana dan prasarana yang memadai akan menimbulkan betumpuknya kendaraan di jalan sehingga mengakibatkan kemacetan. Selain kemacetan, bertambahnya jumlah kendaraan yang tidak terkendali dan sistem pembangunan pemukiman penduduk di wilayah Kelurahan Kecamatan Banjarmasin Selatan yang dekat dengan jalan raya, mengakibatkan tidak tenteram dan nyamannya penduduk sekitar akibat polusi suara yang ditimbulkan oleh suara kendaraan bermotor yang sangat bising.

Polusi suara atau pencemaran suara adalah gangguan pada lingkungan yang diakibatkan oleh bunyi atau suara yang mengakibatkan ketidaktertaman makhluk hidup di sekitarnya. Pesatnya kendaraan bermotor yang lalu lalang di jalan raya wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan tanpa diimbangi dengan kesadaran pengguna kendaraan untuk tertib berlalu-lintas akan mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Kecelakaan lalu-lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian.

Sedangkan hal lainnya mempunyai beberapa dampak negatif yang ditimbulkan oleh adanya transportasi darat, sistem transportasi juga ini juga mempunyai beberapa Adapun mengenai beberapa dampak positif masyarakat Kecamatan Banjarmasin Selatan yang ditimbulkan oleh adanya transportasi darat secara umum adalah mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi transportasi dalam hal ini perlu untuk mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Selanjutnya, mempercepat lalu lintas orang dan barang. Dengan adanya alat transportasi dari dan keluar wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan, maka pergerakan lalu lintas barang dan orang akan menjadi lebih cepat, aman, nyaman dan terintegrasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurahman, D. (2007). Metodologi penelitian sejarah. Ar-Ruzz Media Group.
- Agus Maryono & Danang Parikesit, 2003, "Transportasi Sungai Mulai Ditinggalkan", Koran Harian Kompas, 01 Mei 2003.
- Ahmad Munawar, 2005. Dasar-Dasar Teknik Transportasi. Yogyakarta: Beta Offset.
- Alfani Daud, 1983. Islam dan Masyarakat Banjar. Deskripsi dan Analisa Kebudayaan Banjar. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Bambang Subiyakto & Djoko Suryo, 2001, "Pelayaran Sungai di Kalimantan Tenggara: Tinjauan Historis tentang Transportasi Air Abad XIX" dalam Berkala Penelitian Pascasarjana Ilmu-ilmu Sosial-Humaniora UGM, Sosiohumanika vol. 14, Nomor 1, Januari 2001, Jogjakarta.
- Bambang Subiyakto, 2005, "Infrastruktur Pelayaran Sungai Kota Banjarmasin Tahun 1900-1970", dalam Freek Colombijn et al. (eds.), Kota Lama, Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Indonesia. Jojakarta: Ombak dan Netherlands Institute for War Documentation.

- Dinas Permukiman dan Prasarana Kota Banjarmasin, 2008. Jalan Kelurahan Kota Banjarmasin. Banjarmasin: Dinas Permukiman dan Prasarana Kota Banjarmasin.
- Dinas Perhubungan Propinsi Kalimantan Selatan, 2008. Laporan Hasil Survey Volume Lalu Lintas Angkutan Sungai Propinsi Kalimantan Selatan Tahun 1990 s/d 2008. Banjarmasin, Dinas Perhubungan Propinsi Kalimantan Selatan.
- Daliman, A. (2012). *Metologi penelitian Sejarah*. Ombak.
- Erik Petersen, 2001. *Jukung Dari Dataran Rendah Barito*. Banjarmasin: BPost Group.
- Gottschalk, L. (2008). *Mengerti sejarah*. Universitas Indonesia Press.
- Mansyur, S. P. (2018). *Bandjarmasin Tempo Doeloe: Sketsa Kecil dari Bingkai Masa Lalu*. Pustaka Kaji.
- Muhammad Rico, Herry Porda Nugroho Putro, & Syaharuddin. (2023) : *Menganalisis Sejarah dan Nilai-Nilai Sosial Dari Keberadaan Masjid Muhammadiyah Kelayan*. *Santhet (Jurnal Sejarah Pendidikan Dan Humaniora)*, 8 (1). <https://doi.org/10.36526/santhet.v8i1.3218>
- Pemerintah Kecamatan Banjarmasin Selatan, 2022. *Profil Kecamatan Banjarmasin Selatan*. Banjarmasin: Pemerintah Kecamatan Banjarmasin Selatan. Kota Banjarmasin. (Diakses, 28 Oktober 2023)