

PERGESERAN_MAKNA_KLOTOK_BAGI_MASYARAKAT_Cover.pdf

by

Submission date: 02-Sep-2020 03:56PM (UTC+0700)

Submission ID: 1378127897

File name: PERGESERAN_MAKNA_KLOTOK_BAGI_MASYARAKAT_Cover.pdf (2.58M)

Word count: 7963

Character count: 54787

LAPORAN PENELITIAN

**PERGESERAN MAKNA *KLOTOK* BAGI MASYARAKAT
DI ALIRAN SUNGAI MARTAPURA**

(Studi Kasus Masyarakat Di Pinggiran Siring Menara Pandang, Banjarmasin)



Oleh :

Ketua:

Dr. Bambang Subiyakto, M.Hum (0009025606)

Anggota:

Mutiani, M.Pd. (0007098902)

M. Adhitya Hidayat Putra, M.Pd (8873201019)

Asyabul Yamin

Abdul Wahid

Aida Afrina

**UNIVERSITAS LAMBUNG MANGKURAT
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
PROGRAM STUDI PENDIDIKAN IPS
BANJARMASIN**

2019

LAPORAN PENELITIAN
PERGESERAN MAKNA *KLOTOK* BAGI MASYARAKAT
DI ALIRAN SUNGAI MARTAPURA
(Studi Kasus Masyarakat Di Pinggiran Siring Menara Pandang, Banjarmasin)



Oleh :

Ketua:

Dr. Bambang Subiyakto, M.Hum (0009025606)

Anggota:

Mutiani, M.Pd. (0007098902)

M. Adhitya Hidayat Putra, M.Pd. (8873201019)

Asyabul Yamin

Abdul Wahid

Aida Afrina

UNIVERSITAS LAMBUNG MANGKURAT
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
PROGRAM STUDI PENDIDIKAN IPS
BANJARMASIN
2019

LEMBAR PENGESAHAN LAPORAN PENELITIAN

**PERGESERAN MAKNA *KLOTOK* BAGI MASYARAKAT
DI ALIRAN SUNGAI MARTAPURA**


(Studi Kasus Masyarakat Di Pinggiran Siring Menara Pandang, Banjarmasin)

1. Program Studi : Pendidikan IPS
2. Fakultas : Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan
Alamat : Jl. Brigjen H. Hasan Basry Banjarmasin
Telpon : 0511-3304914
Fax : 0511-3304914
Email : ips.fkip.unlam.ac.id
3. Ketua Program Studi : Dr. Ersis Warmansyah Abbas, M.Pd
4. Ketua Pelaksana : Dr. Bambang Subiyakto, M.Hum
5. Anggota : Mutiani, M.Pd.
M. Adhitya Hidayat Putra, M.Pd
Asyabul Yamin
Abdul Wahid
Aida Afrina
6. Biaya : Rp 5.000.000 (Lima Juta Rupiah)
7. Sumber Dana : DIPA (PNBP) FKIP ULM 2019

Mengetahui,
Dekan FKIP,


Dr. Chairil Faif Pasani, M.Si.
NIP. 19650808 199303 1 003

Banjarmasin, Juni 2019
Ketua Pelaksana,


Dr. Bambang Subiyakto, M.Hum.
NIP. 19560209 198811 1 001

Menyetujui,
Ketua Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat,


Prof. Dr. Ir. Danang Biyatmoko, M.Si
NIP. 19680507 199303 1 020

KATA PENGANTAR

Puji syukur diucapkan kepada Allah S.W.T karena atas Berkat dan Rahmat-Nya penelitian telah rampung dalam waktu yang ditetapkan. Penelitian ini berjudul “**PERGESERAN MAKNA *KLOTOK* BAGI MASYARAKAT DI ALIRAN SUNGAI MARTAPURA** (Studi Kasus Masyarakat Di Pinggiran Siring Menara Pandang, Banjarmasin)” yang bertujuan untuk 1) mendeskripsikan aktivitas masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang, 2) perkembangan moda transportasi sungai *klotok* di Kota Banjarmasin, dan 3) mendeskripsikan persepsi masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang terhadap moda transportasi sungai *klotok*.

Peneliti mengucapkan terima kasih kepada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan (FKIP) Universitas Lambung Mangkurat dan semua pihak yang telah mendukung dan memfasilitasi penelitian ini baik dari segi materiil dan teknis. Penelitian ini tentu masih memiliki berbagai kekurangan dalam beberapa hal. Demikian, diperlukan saran dan kritik yang membangun.

Banjarmasin, Juni 2019

Peneliti

ABSTRAK

Transportasi sungai yang makin terpinggirkan mengakibatkan mati surinya bisnis angkutan perairan di ibukota Provinsi Kalimantan Selatan. Akses jalan darat yang sudah terkoneksi antar kota dan daerah ini dengan ketepatan dan kecepatan waktu telah menjadi pilihan bagi para penggunanya. Kondisi ini memunculkan kebijakan yang digulirkan melalui peraturan walikota Banjarmasin untuk mengembalikan fungsi sungai. Keberadaan moda transportasi sungai yang tergerus oleh transportasi darat. Hal ini disebabkan tingkat efektivitas dan efisiensi transportasi darat dan sungai tidak bisa bersandingan. Transportasi sungai memakan waktu dan biaya mahal. Namun, terlepas dari persepsi yang digulirkan oleh masyarakat, transportasi sungai masih memiliki potensi karena memiliki kekhasan.

Tujuan penelitian antara lain: untuk 1) mendeskripsikan aktivitas masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang, 2) perkembangan moda transportasi sungai *klotok* di Kota Banjarmasin, dan 3) mendeskripsikan persepsi masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang terhadap moda transportasi sungai *klotok*. Pendekatan kualitatif digunakan dalam penelitian. Teknik pengumpulan data meliputi; wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis data dimulai dari reduksi, penyajian, dan verifikasi data.

Hasil penelitian dideskripsikan: 1) aktivitas masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang didokumentasikan sebagai aktivitas penting, pilihan, dan sosial. Hal ini didasari oleh kategori Menara Pandang sebagai ruang publik bersifat ruang positif (*positive space*). 2) Perkembangan moda transportasi sungai *klotok* di Kota Banjarmasin sangat dipengaruhi oleh pihak Pemerintah Kota Banjarmasin yakni bertujuan pada pengelolaan dan pengembangan wisata berbasis sungai adalah untuk meningkatkan jumlah kunjungan dan mampu menjadi sarana dalam membuka peluang usaha. 3) Persepsi masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang terhadap moda transportasi sungai klotok tetap dianggap sebagai jasa angkutan umum bagi penumpang. Akan tetapi yang membedakan adalah saat ini *klotok* memfokuskan diri pada moda transportasi air untuk mencapai tujuan destinasi wisata.

Kata Kunci: moda transportasi dan transportasi sungai.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Hasil Penelitian	6
BAB II KAJIAN PUSTAKA	7
A. Angkutan Sungai	7
B. Definisi Transportasi	9
C. Peranan Transportasi	11
BAB III METODE PENELITIAN	13
A. Jenis Penelitian	13
B. Tempat Penelitian	14
C. Sumber Data	14
D. Instrumen Penelitian	16
E. Teknik Pengumpulan Data	17
F. Teknik Analisis Data	18
G. Pengujian Keabsahan Data	20
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	22
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	22
B. Aktivitas Masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang	25
C. Perkembangan Moda Transportasi Sungai <i>Klotok</i> di Kota Banjarmasin	28
D. Persepsi Masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang terhadap Moda Transportasi Sungai <i>Klotok</i>	34
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	39
A. Simpulan	39
B. Saran	40
DAFTAR PUSTAKA	41

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Daftar Nama Narasumber	15
Tabel 2. Daftar Dokumen dan Literatur Penunjang	16

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Kelurahan Gadang	24
Gambar 2. Gambaran Umum di sekitaran Menara Pandang.....	26
Gambar 3. Aktivitas Paman Klotok dalam Keseharian	32
Gambar 4. Dokumen Perizinan Trayek Klotok.....	33
Gambar 5. Aktivitas Moda Transportasi Klotok Dimanfaatkan Oleh Masyarakat	37

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Umumnya masyarakat memiliki kebudayaan. Setiap kebudayaan merupakan suatu sistem pengetahuan yang meliputi sistem idea tau gagasan yang terdapat dalam pikiran manusia, sehingga dalam kehidupan sehari-hari kebudayaan itu bersifat abstrak. Adapun perwujudan kebudayaan adalah benda-benda yang diciptakan oleh manusia sebagai makhluk yang berbudaya, yaitu berupa perilaku dan benda-benda yang bersifat nyata, misalnya pola-pola perilaku, bahasa, peralatan hidup, organisasi sosial, religi, seni, dan lain-lain yang keseluruhannya ditujukan untuk membantu manusia dalam melangsungkan kehidupan dalam bermasyarakat.

Keistimewaan yang berhasil dicapai pertama kali dalam taraf kebudayaan yang tinggi adalah kemampuan manusia menyelenggarakan kegiatan di bidang transportasi air. Demikian, kemampuan ini dapat dikatakan sebagai bentuk hasil peradaban tertua yang dicapai manusia semenjak puluhan abad yang lampau. Ketika itu manusia sudah mampu mengarungi sungai-sungai, telaga, dan bahkan lautan dengan menggunakan sarana-sarana transportasi air untuk mencapai tempat-tempat tertentu. Meskipun berlangsungnya sudah sejak lama, namun bidang transportasi air termasuk peradaban tertua yang masih diselenggarakan oleh manusia hingga jaman sekarang ini. Indonesia yang merupakan negara lautan yang bertabur pulau sudah dengan jelas kegiatan di bidang transportasi air ini berlangsung di kalangan masyarakatnya (Sartono Kartodirdjo, 1975).

Masalah transportasi erat ikatannya dengan perhubungan yang pengertiannya lebih luas dari sekedar transportasi. Sehubungan dengan hal perhubungan, masyarakat di Indonesia mengenalnya dalam tiga bagian yaitu bidang perhubungan darat, perhubungan laut, dan perhubungan udara. Munculnya pembagian ini secara sederhana dapat dimengerti karena dibedakan berdasarkan adanya unsur alam berupa tanah (darat), air (perairan, laut), dan udara.

Dilihat dari sudut pembedaan fisik tempat berlangsungnya transportasi di Indonesia dibedakan berdasarkan transportasi darat yang terdiri dari transportasi jalan raya, transportasi di atas jalan baja (kereta api), dan transportasi perairan daratan; transportasi air (laut); dan transportasi udara. Pilihan atas moda transportasi oleh suatu wilayah perlu memperhatikan sifat ekoteknologis (*economic technological characteristics*) dari masing-masing moda, kemampuan adaptasinya pada jenis dan ragam, volume lalu lintas barang atau penumpang yang dilayani, serta kondisi alam, karena akan ikut mempengaruhi biaya konstruksi dan biaya operasi dari moda transportasi yang akan dibangun (Nasution, 2004)

Berkenaan dengan pemilihan moda transportasi, keadaan ini juga menimbulkan konsekuensi yaitu terdapatnya pembedaan dalam bentuk dan persyaratan teknis dari sarana dan prasarana masing-masing jenis angkutan serta membawa pula perbedaan dalam sifat dan kemampuan masing-masing jenis sarana transportasi itu. Kesemua jenis transportasi tadi memerlukan pula penggolongan dalam pengaturannya dan perbedaan dalam pembinaannya, yang

dalam hal ini pelaksanaannya ditangani oleh instansi khusus yang diberi wewenang untuk melaksanakan pembinaan dan pengawasan (Soedjono, 1983).

Konsepsi transportasi air pada hakekatnya melaksanakan pengangkutan dengan unsur perairan sebagai tempat penyelenggaraannya, dalam hal ini pengangkutan dengan kendaraan yang dilaksanakan pada segala bentuk wilayah perairan (Pandoyo, 1984). Di Indonesia wilayah perairan merujuk kepada daerah yang berpegang kepada eksistensi perairan di kehidupan baik dalam konteks laut maupun sungai seperti Kota Banjarmasin. Kota Banjarmasin berlokasi daerah kuala sungai Martapura yang bermuara pada sisi timur Sungai Barito. Letak Kota Banjarmasin nyaris di tengah-tengah Indonesia. Kota Banjarmasin terletak di tepian timur sungai Barito dan dibelah oleh Sungai Martapura yang berhulu di Pegunungan Meratus.

Transportasi air khususnya transportasi sungai menjadi sangat vital bagi masyarakat Banjarmasin (selanjutnya disebut masyarakat Banjar). Vitalitas transportasi sungai terdokumentasi dari zaman Hindia Belanda hingga 1990an. Periode tersebut merupakan era kejayaan transportasi sungai. Jenis transportasi sungai seperti: *speedboat*, *klotok* (perahu bermotor), serta *jukung* (perahu dayung) mewarnai aktivitas masyarakat di sungai. Namun pada pembangunan infrastruktur yang masif khususnya pembangunan jalan. Pembangunan jalan membuat moda transportasi sungai yang dulunya menghubungkan Banjarmasin dengan beberapa kota seperti Palangkaraya, Kuala Kapuas di Provinsi Kalimantan Tengah dan daerah lainnya tergantikan. Transportasi sungai yang makin terpinggirkan mengakibatkan mati surinya bisnis angkutan perairan di ibukota

Provinsi Kalimantan Selatan. Akses jalan darat yang sudah terkoneksi antar kota dan daerah ini dengan ketepatan dan kecepatan waktu telah menjadi pilihan bagi para penggunanya.

Kondisi ini memunculkan kebijakan yang digulirkan melalui peraturan walikota Banjarmasin untuk mengembalikan fungsi sungai. Kota Banjarmasin dan label Kota Seribu Sungai mengusung revitalisasi fungsi sungai sebagai ikon pariwisata. Satu diantara sekian banyak sungai adalah keberadaan Sungai Martapura bermuara di Kota Banjarmasin dan hulunya di kota Martapura, Kabupaten Banjar. Di Banjarmasin, panjang Sungai Martapura mencapai \pm 25 kilometer. Sementara panjang keseluruhan mencapai 600 kilometer. Dulunya Sungai Martapura hanya dikenal sebagai sungai penghubung serta anak sungai dari Sungai Barito. Namun, berdasarkan Peraturan Walikota (PERWALI) Nomor 25 Tahun 2016 tentang Pengelolaan Dan Pengembangan Wisata Berbasis Sungai memosisikan Sungai Martapura menjadi destinasi yang digandrungi oleh masyarakat untuk menghabiskan waktu luang.

Revitalisasi fungsi sungai diharapkan mampu membantu keberadaan moda transportasi sungai yang tergerus oleh transportasi darat. Hal ini disebabkan tingkat efektivitas dan efisiensi transportasi darat dan sungai tidak bisa bersandingan. Transportasi sungai memakan waktu dan biaya mahal. Namun, terlepas dari persepsi yang digulirkan oleh masyarakat, transportasi sungai masih memiliki potensi karena memiliki kekhasan. Dengan demikian, berdasarkan paparan tersebut pada penelitian ini dideskripsikan bagaimana fungsi transportasi sungai (khususnya *klotok*) bagi masyarakat Banjar.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, pertanyaan penelitian adalah bagaimana fungsi transportasi sungai (khususnya *klotok*) bagi masyarakat Banjar. Pertanyaan ini dirumuskan secara operasional sebagaimana berikut:

1. Bagaimana aktivitas masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang?
2. Bagaimana perkembangan moda transportasi sungai *klotok* di Kota Banjarmasin?
3. Bagaimana persepsi masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang terhadap moda transportasi sungai *klotok* ?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian bertujuan untuk mendapatkan deskripsi tentang fungsi transportasi sungai (khususnya *klotok*) bagi masyarakat Banjar. Secara khusus untuk menjawab ketiga pertanyaan rumusan masalah di atas, antara lain:

1. Untuk mendeskripsikan aktivitas masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang.
2. Untuk mengetahui perkembangan moda transportasi sungai *klotok* di Kota Banjarmasin.
3. Untuk mendeskripsikan persepsi masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang terhadap moda transportasi sungai *klotok*.

D. Manfaat Hasil Penelitian

Penelitian ini penting karena hasil atau temuannya mempunyai kegunaan sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi pengembangan konsep kehidupan masyarakat sungai serta pengelolaan sungai, tata kota, ekologi, dan juga dari sudut pandang sosial.

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini adalah sebagai bahan masukan bagi pihak-pihak terkait berkenaan fungsi transportasi sungai (khususnya *klotok*) bagi masyarakat Banjar, seperti: Dinas Pariwisata kota dan provinsi hingga Pemerintah Kota Banjarmasin.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Angkutan Sungai

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang) (Warpani, 1990). Kalimantan Selatan memiliki beragam sumber daya alam. Satu diantara sekian banyak potensi SDA yang dimiliki ialah sungai. Sungai berfungsi sebagai prasarana lalu lintas yang menghubungkan daerah muara dengan pedalaman, serta sebagai pengaturan tata air (Ariwibowo, 2005). Sungai mempunyai banyak fungsi vital seperti sebagai penyedia air, irigasi, pembangkit listrik, navigasi, pengendalian banjir, rekreasi, perikanan, drainase dan sebagainya (Subiyakto, 2005).

Angkutan sungai merupakan angkutan yang tumbuh dan berkembang secara alami di Indonesia akibat kondisi geografis alam yang memiliki banyak sungai. Jalan bagi transportasi air ini selain bersifat alami (laut, sungai, danau), ada pula yang bersifat buatan manusia (kanal, anjir, danau buatan). Transportasi ini biasa disebut juga dengan "*inland water transportation*" (Mulyana, 2005). Beberapa pengertian yang menyangkut Angkutan Sungai dan Danau (ASDP) menurut peraturan perundang-undangan adalah sebagai berikut:

1. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan
Pasal 1: Angkutan sungai dan danau adalah kegiatan angkutan

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

2. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran

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

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

3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau Pasal 2 (4): Wilayah operasi angkutan sungai dan danau meliputi sungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal dan terusan.

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

1. Alat angkut (*vehicles*): kapal sungai dan kapal feri,
2. Alur pelayaran (*ways*): rambu-rambu sungai/danau/feri, pengerukan alur sungai, telekomunikasi, navigasi dan kapal inspeksi,
3. Terminal (pelabuhan): terminal, gudang, kantor, depot BBM, listrik dan air (Nasution, 2004).

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

B. Definisi 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). Transportasi menurut Bowersox (1981) 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 (Kodoatie, 2005).

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi besarnya bangkitan akan transportasi misalnya pendapatan, kepemilikan kendaraan, struktur rumah tangga, nilai lahan, jarak terhadap pusat kegiatan, kepadatan permukiman dan aksesibilitas (Hidayati, 2010). Bangkitan kemudian menimbulkan proses perjalanan dimana ada dua jenis perjalanan menurut Hidayati, yaitu perjalanan berbasis rumah dan perjalanan berbasis bukan rumah. Perjalanan berbasis rumah merupakan perjalanan dimana rumah

merupakan titik asal atau merupakan titik tujuan, ataupun merupakan titik asal dan juga titik tujuan dari suatu perjalanan. Sedangkan perjalanan berbasis bukan rumah merupakan perjalanan dimana rumah bukan merupakan titik asal maupun titik tujuan dari suatu perjalanan. Contohnya perjalanan bisnis ataupun berbelanja yang tidak berasal dari rumah ataupun ke rumah.

Transportasi atau perjalanan tidak hanya berlaku di darat tetapi juga di perairan atau sungai. Menurut UU No. 21 Tahun 1992 disebutkan bahwa transportasi sungai, danau dan penyeberangan adalah angkutan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal dan terusan untuk mengangkut penumpang, barang dan/atau hewan yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau yang penyelenggaraannya disusun secara terpadu intra dan antarmoda yang merupakan satu kesatuan tatanan transportasi nasional serta menggunakan trayek tetap dan teratur yang dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur. Jenis angkutan sungai yang ada di Kota Jambi termasuk jenis angkutan sungai klotok/ketek dengan spesifikasi melayani angkutan barang dan penumpang untuk penyeberangan jarak dekat, daya angkut 12-15 orang dan digerakkan oleh mesin berbahan bakar solar. Jenis dermaga/pelabuhan masih termasuk pelabuhan tradisional karena menggunakan kayu atau pontoon seadanya (Sari, 2008).

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 (Miro, 2005). 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):

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

C. Peranan Transportasi

Tiga hal yang membuat bangsa menjadi besar dan makmur, yakni tanah yang subur, kerja keras, dan kelancaran transportasi, baik orang maupun barang dari satu negara ke negara bagian lainnya. Transportasi memegang peranan penting baik bagi perorangan, masyarakat luas, pertumbuhan ekonomi maupun sosial politik suatu negara. Transportasi mampu menciptakan dan meningkatkan aksesibilitas (*degree of accessibility*) potensi-potensi sumber daya alam yang awalnya tidak termanfaatkan menjadi terjangkau dan dapat diolah (Nasution, 2004). Kemajuan transportasi juga akan membawa pada peningkatan mobilitas manusia, dimana semakin tinggi mobilitas akan semakin tinggi pula

tingkat produktivitas. Peningkatan produktivitas tersebut, akan membawa dampak pada kemajuan perekonomian. Di bidang sosial budaya, transportasi menyebabkan terjadinya penyebaran penduduk dan membuka peluang interaksi satu sama lain untuk saling mengenal dan menghormati budaya masing-masing (Salim, 2002). Dengan demikian, hal ini berarti dapat menciptakan kehidupan bermasyarakat yang lebih beranekaragam dan dituntut untuk saling bertoleransi, disamping memungkinkan timbulnya variasi ruang dan pola kegiatan manusia (Morlok, 1998).

Dalam aspek politis dan pertahanan, transportasi dapat memperkokoh persatuan dan kesatuan nasional. Transportasi merupakan alat mobilitas pertahanan dan keamanan yang harus selalu tersedia karena dengan mobilitas yang tinggi dari aparat keamanan dan masyarakat melalui kelancaran transportasi akan memberikan rasa aman, tenteram dan usaha penegakan hukum (Nasution, 2004). Transportasi bersama-sama dengan komunikasi dapat memudahkan pemerintahan suatu wilayah dengan satu pusat kekuasaan tertentu (Morlok, 1998).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Istilah penelitian kualitatif Bogdan dan Taylor didefinisikan sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Skema dari pemilihan pendekatan kualitatif ini digunakan oleh peneliti karena dianggap lebih mewakili dan mudah dalam mendapatkan informasi dari latar belakang masalah tersebut. Pengamatan kualitatif lebih menekankan pemahaman pada manusia yang ditinjau dari kerangka perilaku sendiri, dan juga berupa data deskriptif yang (Moleong, 2004).

Penelitian ini adalah penelitian yang bersifat kualitatif. Penelitian yang digunakan yaitu penelitian kualitatif deskriptif. Penelitian kualitatif deskriptif adalah berupa penelitian dengan metode atau pendekatan studi kasus (*case study*). Penelitian ini memusatkan diri secara intensif pada satu obyek tertentu yang mempelajarinya sebagai suatu kasus. Data studi kasus dapat diperoleh dari semua pihak yang bersangkutan, dengan kata lain dalam studi ini dikumpulkan dari berbagai sumber (Nawawi, 2003).

Penelitian studi kasus akan kurang kedalamannya bilamana hanya dipusatkan pada fase tertentu saja atau salah satu aspek tertentu sebelum memperoleh gambaran umum tentang kasus tersebut. Sebaliknya studi kasus akan kehilangan artinya kalau hanya ditujukan sekedar

untuk memperoleh gambaran umum namun tanpa menemukan sesuatu atau beberapa aspek khusus yang perlu dipelajari secara intensif dan mendalam. Studi kasus yang baik harus dilakukan secara langsung dalam kehidupan sebenarnya dari kasus yang diselidiki. Walaupun demikian, data studi kasus dapat diperoleh tidak saja dari kasus yang diteliti, tetapi, juga dapat diperoleh dari semua pihak yang mengetahui dan mengenal kasus tersebut dengan baik. Dengan kata lain, data dalam studi kasus dapat diperoleh dari berbagai sumber namun terbatas dalam kasus yang akan diteliti. Pendekatan kualitatif dengan menerapkan metode studi kasus dimaksudkan agar memahami makna *klotok* sebagai transportasi sungai yang bergeser yang bergeser sering perkembangan zaman.

B. Tempat Penelitian

Tempat penelitian dilaksanakan di Jalan Piere Tendeau Sungai Martapura, Banjarmasin Tengah, Kota Banjarmasin tepatnya di sepanjang Siring Pierre Tandeau. Pemilihan lokasi didasari oleh banyaknya *klotok* yang menepi dan dimanfaatkan oleh masyarakat Banjar di pinggiran sungai sebagai moda transportasi sungai.

C. Sumber Data

Dalam penelitian tentang "*Pergeseran Makna Klotok Bagi Masyarakat Di Aliran Sungai Martapura*", sumber data yang digunakan dalam penelitian dipilih secara *purposive sampling*. Secara *purposive sampling* yaitu mencari data kepada masyarakat yang masih memfungsikan dan mengelola sungai. Sumber data tersebut dipilih berdasarkan informan yang memiliki kriteria

bahwa mereka masih menggunakan *klotok* sebagai moda transportasi sungai.

Data yang dapat digali bersumber dari :

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diambil oleh peneliti secara langsung yang terpusat pada fenomena-fenomena yang berkaitan dengan masyarakat Banjar dalam memaknai *klotok* sebagai moda transportasi sungai. Hal ini harus merujuk pada sejumlah informan. Data yang dikumpulkan meliputi data mengenai aktivitas, persepsi masyarakat hingga perkembangan *klotok* di Siring Menara Pandang kota Banjarmasin. Berdasarkan hasil penelitian sumber primer yang didapat, antara lain:

Tabel 1. Daftar Nama Narasumber

No	Nama	Umur	Pekerjaan
1	Burhan	46 tahun	Pemilik dan Ketua Kelompok Perkumpulan klotok Kota Banjarmasin
2	Sabani	50 tahun	Pemilik 8 klotok di Siring Menara Pandang Kota Banjarmasin
3	Saifullah	27 tahun	Pegawai (Instansi Swasta)
4	Nurul Hidayah	38 tahun	Pedagang di Siring Menara Pandang Kota Banjarmasin
5	Sakrani	48 tahun	Pemilik klotok di Siring Menara Pandang Kota Banjarmasin
6	Liana	37 tahun	Ibu Rumah Tangga (Pengunjung Siring Menara Pandang Kota Banjarmasin dari Tanah Laut)

Sumber: Peneliti (2019)

2. Data sekunder

Selain data primer, dikumpulkan pula data sekunder adalah data yang bersifat umum yang berkaitan dengan fenomena yang diteliti berkenaan dengan *klotok* sebagai moda transportasi sungai bagi masyarakat Banjar. Dokumen tersebut berupa buku-buku literatur yang berkaitan dengan tata

kelola kota, kondisi lingkungan (sungai), surat kabar, internet atau dokumentasi serta data yang menopang penelitian. Berikut dokumen yang digunakan dalam penelitian:

Tabel 2. Daftar Dokumen dan Literatur Penunjang

No	Penulis/Pembuat	Tahun	Judul	Dokumen
1	Bambang Subiyakto dan Djoko Suryo	2001	Pelayaran Sungai di Kalimantan Tenggara: Tinjauan Historis tentang Transportasi Air Abad XIX	Jurnal Sosiohumanika
2	Bambang Subiyakto	2005	Menjadikan Sungai Sebagai Objek Studi	Jurnal Kandil
3	Sari, Rizki Permata.	2008	Pergeseran Pergerakan Angkutan Sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin	Tesis (UNDIP)
4	Kementerian Perhubungan	2004	Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau	Peraturan Menteri Republik Indonesia
5	Presiden Republik Indonesia	1999	Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan	Peraturan Pemerintah Republik Indonesia

Sumber: Peneliti (2019)

D. Instrumen Penelitian

Peneliti merupakan perencana, pengumpulan data, analisis, penafsir data, peneliti menjadi pelapor hasil penelitiannya. Pengertian instrumen atau alat penelitian karena menjadi segalanya dan keseluruhan proses (Moleong, 2004). Peneliti menggunakan instrumen lain yaitu: pedoman wawancara, observasi. Peneliti sebagai instrumen utama karena hanya peneliti yang dapat bertindak sebagai alat ada dan responsif terhadap realitas karena bersifat kompleks. Bekal informasi awal, peneliti melakukan observasi secara mendalam melalui

wawancara dengan orangtua anak, serta melakukan observasi. Ciri-ciri umum manusia sebagai instrumen mencakup segi responsif, dapat menyesuaikan diri, menekankan keutuhan, mendasarkan diri atas pengetahuan, memproses dan mengikhtisarkan dan memanfaatkan kesempatan yang tidak lazim atau idiosinkratik.

E. Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan tujuan penelitian, maka data yang diambil bersifat deskriptif, menggunakan metode kualitatif dengan wawancara yang intensif dan mendalam. Secara rinci dapat dikatakan bahwa untuk pengumpulan data penulis menggunakan metode :

- 1) *Interview*/wawancara, yaitu suatu metode pengumpulan data dengan jalan tanya jawab sepihak yang dilakukan secara sistematis dan berlandaskan kepada tujuan penelitiannya. Teknik *interview* dilakukan dengan menggunakan seperangkat pertanyaan yang teratur, wawancara tidak berstruktur atau terstandarisasi, sehingga teknik penyampaian lebih fleksibel dan terbuka.
- 2) Observasi, yaitu pengamatan dan pencatatan secara sistematis fenomena yang akan diselidiki seperti informan yang akan diteliti, tempat yang diteliti. Yaitu dengan cara menghimpun data atau keterangan yang dilakukan dengan pengamatan atau pencatatan sistematis terhadap gejala-gejala sosial demi mendapat data yang jelas mengenai objek yang diteliti. Dalam menggunakan metode observasi penulis mencoba

mengamati tindakan, aktivitas masyarakat Banjar di Siring Piere Tandean.

- 3) Dokumentasi, yaitu penyimpulan data yang tidak langsung kepada objek penelitian, jadi hasilnya adalah data sekunder. Pendekatan kualitatif merupakan penelitian dengan menempatkan peneliti sendiri atau dengan bantuan orang lain sebagai alat pengumpul data utama. Peneliti merupakan perencana, pelaksana pengumpulan data, penafsir data dan pada akhirnya menjadi pelapor hasil penelitiannya.

Peneliti sebagai instrumen penelitian ini sangat menentukan kelancaran, keberhasilan, hambatan atau kegagalan dalam upaya pengumpulan data. Peneliti sebagai instrumen harus berupaya menerapkan rambu-rambu, yaitu peneliti harus memahami latar belakang penelitian, mempersiapkan diri, meyakini hubungan di lapangan dan melibatkan diri untuk mengumpulkan data. Dengan demikian dalam penelitian ini, peneliti berupaya semaksimal mungkin memahami, mendalami, dan menerapkan rambu-rambu yang telah dikemukakan tersebut agar tujuan penelitian dapat dicapai secara maksimal (Moleong, 2004).

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif, mengikuti konsep yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman. Miles dan Huberman (Burhan, 2001) mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan

berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas dan analisis data yaitu:

1. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal pokok pada data yang telah dikumpulkan, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari yang berkenaan tema mengenai *klotok* sebagai moda transportasi sungai bagi masyarakat Banjar.

2. Penyajian data (*Data Display*)

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah menyajikan data. Melalui penyajian data tersebut, maka data terorganisasikan, tersusun dalam pola hubungan, sehingga akan semakin mudah dipahami. Dalam penelitian ini, penyajian data dilakukan dengan teks naratif dalam bentuk uraian mengenai *klotok* sebagai moda transportasi sungai bagi masyarakat Banjar.

3. Menarik Kesimpulan

Langkah ke tiga dalam menganalisis data kualitatif adalah penarikan kesimpulan setelah menggabungkan data-data yang telah di dapat mengenai *klotok* sebagai moda transportasi sungai bagi masyarakat Banjar. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Akan tetapi apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal didukung oleh bukti-bukti valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan

mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel dan akuntabel.

G. Pengujian Keabsahan Data

Guna mendapatkan data yang valid maka diperlukan proses uji keabsahan data. Adapun teknik pengujian keabsahan data sebagai berikut:

1. Perpanjangan Pengamatan

Dengan perpanjangan pengamatan berarti peneliti kembali ke lapangan, melakukan pengamatan kembali dan wawancara lagi dengan sumber data yang pernah ditemui maupun yang baru di temui berkaitan *klotok* sebagai moda transportasi sungai bagi masyarakat Banjar.

2. Meningkatkan Ketekunan

Meningkatkan ketekunan berarti melakukan pengamatan secara lebih cermat dan berkesinambungan. Cara tersebut maka kepastian data dan urutan peristiwa akan dapat direkam secara pasti dan sistematis. Dengan meningkatkan ketekunan itu, maka peneliti akan melakukan pengecekan kembali apakah data yang telah ditemukan itu salah atau tidak. Dengan meningkatkan ketekunan, maka peneliti dapat memberikan deskripsi data yang akurat dan sistematis tentang apa yang diamati.

3. Triangulasi

Triangulasi dalam pengujian kredibilitas ini diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara, dan berbagai waktu mengenai. Dengan demikian terdapat triangulasi sumber, triangulasi teknik

pengumpulan data, dan triangulasi waktu. Triangulasi sumber dilakukan dengan cara mengecek data yang diperoleh melalui beberapa sumber, dalam hal ini beberapa tempat hiburan malam. Triangulasi teknik dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda, yakni teknik wawancara dan observasi. Triangulasi waktu artinya mengecek data kepada sumber yang sama dalam berbagai kesempatan pada waktu dan situasi yang berbeda, disesuaikan dengan kesiapan informan.

4. Menggunakan Bahan Referensi

Adanya pendukung untuk membuktikan data yang telah ditemukan oleh peneliti, misalnya wawancara yang dilakukan didukung dengan adanya perekam wawancara dan foto-foto, sehingga penelitian yang dilakukan dapat lebih dipercaya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Wilayah Kelurahan Gadang termasuk dalam wilayah Kecamatan Banjarmasin Tengah Kota Banjarmasin yang dibentuk berdasarkan Surat Keputusan Gubernur KDH Tk.I Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 7/166/PEM/1977 tanggal 17 Mei 1977 yang menjadikan Kampung Seberang Mesjid menjadi 2 (dua) wilayah kampung, yaitu Kampung Seberang Mesjid dan Kampung Gadang yang sekarang menjadi Kelurahan Gadang, Kampung Seberang Mesjid yang sekarang menjadi Kelurahan Seberang Mesjid Kecamatan Banjarmasin Tengah yang melalui Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 140-502 tanggal 22 September 1980 Kampung Gadang dirubah menjadi Kelurahan Gadang hingga saat ini.

Kelurahan Gadang merupakan satu kelurahan yang ada di Kecamatan Banjarmasin Tengah. Berada di pertengahan Kota Banjarmasin, merupakan wilayah wisata Siring Tende, Menara Pandang dan pemukiman yang sudah ada sejak zaman penjajahan dimana dahulunya dikenal dengan sebutan “Kampung Pacinan” yang dulu disebut Kampung Pacinaan.

Kampung Gadang diambil dari bahasa “Melayu Minang” yang berarti “Besar”. Maksudnya terkenal di belahan nusantara bahkan sampai ke Negeri Cina, karena para pemukimnya banyak dari imigran Cina (dulu) dan sampai sekarang. Sebagian masyarakat masih melekat dengan sebutan “Kampung Gadang” walaupun dalam bentuk pemerintahan sekarang sudah berubah

dengan sebutan “Kelurahan Gadang”, sesuai dengan Keputusan Mendagri Nomor 140-502, tanggal 22 September 1980. Mulai sejak di dirikannya Kelurahan Gadang yang merupakan pemekaran dari Kelurahan Seberang Mesjid kini telah berusia 40 telah mengalami berbagai perkembangan.

Kelurahan Gadang berada di wilayah Kecamatan Banjarmasin Tengah berada ditengah perkotaan yang berjarak \pm 1,8 KM dari pusat Pemerintahan Kota Banjarmasin dan dapat ditempuh \pm 7 menit, sedangkan ke Kecamatan Banjarmasin Tengah \pm 3 KM dapat ditempuh \pm 15 menit. Sedangkan luas Kelurahan 28,36 Ha dengan jumlah penduduk tahun 2018 sebanyak 7.214 dengan jumlah laki-laki 3.701 jiwa dan Perempuan 3.513 dengan jumlah Kepala Keluarga 2.650 Sedangkan Rukun Tetangga (RT) 16 dan 2 Rukun Warga (RW).

Kantor Kelurahan Gadang terletak di Jalan AES. Nasution RT.10 No.48 yang didirikan diatas tanah seluas 101,4 m² dan gedung seluas 861,9 m³ yang terbagi dalam beberapa ruangan yakni ruang Lurah, ruang Pelayanan, ruang Dewan Kelurahan, ruang PKK, gudang, aula, sekretariat, Kamar Mandi, dan WC.

Kelurahan Gadang merupakan kelurahan yang berada pertengahan wilayah Kota Banjarmasin yang berbatasan dengah Kelurahan Seberang Mesjid disebelah Utara, di sebelah barat sungai Martapura (Kelurahan Antasan Besar dan KBU), Timur berbatasan dengan Kelurahan Melayu. Kelurahan Gadang mempunyai luas 28,36 Ha, terletak didaerah daratan rendah dengan ketinggian dari permukaan laut 0,16 M dari

permukaan laut. Secara geografis Kelurahan Gadang terletak Kecamatan Banjarmasin Tengah dengan perbatasan wilayah kelurahan sebagai berikut:

Sebelah utara : Kelurahan Seberang Masjid.

Sebelah Barat : Sungai Martapura.

Sebelah Timur : Kelurahan Melayu.

Sebelah Selatan : Kelurahan Sungai Baru.

Gambar 1. Peta Kelurahan Gadang



Sumber: Profil Kelurahan Gadang (2017)

Kelurahan Gadang adalah salah satu Kelurahan di kecamatan Banjarmasin Tengah dengan penduduk muliti etnis yang didominasi 3 (Tiga) etnis yaitu Banjar, Madura, Cina ditambah etnis-etnis lainnya yang hidup rukun berdampingan. Kehidupan penduduknya dengan rasa kegotong royongan yang tinggi, toleransi dan saling menghargai. Kelurahan Gadang berada diwilayah strategis di pusat Kota Banjarmasin. Pasar terapung, menara padangdang dan taman sirng Tendeand berada di Wilayah Kelurahan gadang. Masyarakat Kelurahan Gadang dibagi menjadi 3 karakteristik yaitu masyarakat tradisional, masyarakat transisi dan masyarakat modern

B. Aktivitas Masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang

Siring Menara Pandang merupakan satu di antara beberapa ruang publik sekaligus tempat wisata yang dimanfaatkan oleh masyarakat Banjar. Dikenal dengan istilah siring Menara Pandang karena terletak tepat di Siring Jalan Kapten Pierre Tandean. Selanjutnya bagi masyarakat banjar Menara Pandang adalah bangunan yang dimanfaatkan oleh pemerintah Kota Banjarmasin khususnya Dinas Kebudayaan, Pariwisata, Pemuda dan Olahraga Kota Banjarmasin. Menara Pandang dijadikan tempat wisata di Kota Banjarmasin, untuk melihat keindahan Kota Banjarmasin dari ketinggian.

Sebagai ikon Kota Banjarmasin, Menara Pandang seringkali dikunjungi oleh wisatawan dalam dan luar Kota Banjarmasin. Menara Pandang dibuka pada hari senin sampai jum'at pada pukul 10.00-21.00 WITA. Hari Sabtu buka pukul 10.00-22.00 WITA dan pada hari Minggu buka pukul 08.00-21.00 WITA. Sebagai ruang publik pengunjungnya terdiri dari semua kalangan dan usia, dari anak kecil, remaja dan orang tua. Antusiasme pengunjung dapat dilihat pada hari Sabtu dan Minggu. Aktivitas yang tergambar di sekitaran Menara Pandang umumnya didominasi oleh pengunjung berjalan santai maupun berfoto, Pedagang Kaki Lima (PKL), Perkumpulan klotok Siring Menara Pandang. Berikut gambaran umum di sekitaran Menara Pandang:

Gambar 2. Gambaran Umum di sekitaran Menara Pandang



Sumber: Dokumentasi Pribadi (2019)

Dokumentasi di atas merupakan gambaran sekitaran Menara Pandang yang bisa didapati pada hari biasa. Menurut pemaparan pengunjung Liana (37) “kami datang rombongan untuk berziarah ke makam-makam jadi sekalian pergi kesini menghabiskan waktu liburan demi anak-anak kan sebentar lagi masuk sekolah jadi dibawa liburan”. Berdasarkan kategorinya Menara Pandang merupakan ruang publik bersifat ruang positif (*positive space*) karena memiliki karakteristik dikelola oleh pemerintah dan bentuk ruang ruang alami/semi alami, ruang publik dan ruang terbuka publik. Oleh karena itu, pada malam hari ataupun weekend didapati pengunjung menghabiskan waktu untuk olahraga jalan santai (*jogging*) sebagaimana penuturan Saifullah (27 tahun) pada wawancara tanggal 14 Juni 2019. Selaras dengan kategori konsepsi ruang yang dipaparkan oleh Zhang dan Lawson (2009), aktivitas yang terjadi Menara Pandang dideskripsikan sebagai berikut:

1. Aktivitas Penting

Pada kategori ini, setiap orang memiliki kegiatan rutin yang dilaksanakan dalam segala kondisi, seperti bekerja, bersekolah, berbelanja dan juga melibatkan aktivitas dalam sistem pergerakan (berjalan menuju halte bus, berjalan menuju tempat bekerja dan lain sebagainya). Pada aktivitas penting melekat pada seluruh pemilik *klotok* yang mangkal di siring Menara Pandang. Pemilik dan “supir” *klotok* selanjutnya disebut dengan “paman *klotok*” merupakan pekerjaan utama bagi mereka yang menyandarkan *klotoknya* di dermaga Siring Menara Pandang. Mereka tidak memiliki usaha sampingan atau pekerjaan lain. Oleh karena itu aktivitas mereka bisa dilihat setiap harinya di Siring Menara Pandang.

2. Aktivitas Pilihan

Pada kategori ini, umumnya masyarakat bisa memilih tingkat prioritas aktivitas yang dilakukan. Aktivitas ini memiliki tingkat prioritas di bawah aktivitas penting. Di Siring Menara Pandang, masyarakat dapat memilih untuk berjalan santai pada sore hari atau menanggukannya apabila hari tidak cerah. Dengan demikian, pilihan untuk melakukan aktivitas ini sangat tergantung pada kondisi lingkungan. Selain itu, di Siring Menara Pandang juga dilihat aktivitas pilihan yang ditunjukkan oleh Pedagang Kaki Lima (PKL) yang ramai berjualan hanya di waktu tertentu seperti weekend ataupun libur hari nasional.

3. Aktivitas Sosial.

Pada kategori ini, aktivitas ini lebih menekankan pada terjadinya proses sosial, baik dalam bentuk kontak fisik maupun kontak pasif. Aktivitas sosial

ini dapat terjadi secara paralel dengan aktivitas penting dan aktivitas pilihan. Di Siring Menara Pandang aktivitas sosial bisa dilihat dari interaksi antar paman *klotok*, pedagang, pengunjung, pengelola, dan sebagainya.

C. Perkembangan Moda Transportasi Sungai *Klotok* di Kota Banjarmasin

Secara faktual kondisi geografis luas perairan 17.610 kilometer persegi atau 47,62% dari luas wilayah Kalimantan Selatan. Keseluruhan merupakan perairan yang meliputi semua sungai dengan anak cabangnya, danau dan tanah genangan, pantai-pantai yang mengelilingi sebagian daratan Kalimantan Selatan dan kepulauan di kabupaten Pulau Laut, segala macam terusan, dan waduk Aranio. Luas perairan bagi masyarakat tidak hanya berfungsi untuk pertanian ataupun perikanan. melainkan sama pentingnya adalah untuk transportasi. Sebagian dari perairan itu digunakan sebagai jalur-jalur transportasi oleh penduduk di Kalimantan selatan.

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

kesan sebuah pulau atau delta yang terbentuk akibat bertemunya arus Sungai Barito dengan Sungai Martapura.

Iklim musim memberi cukup curah hujan, permukaan tanah rencah dan relatif datar, dan pasang surut air laut yang kuat mengakibatkan keadaan perairan di Kalimantan Selatan cukup tenang. Sungai, danau, atau terusan, misalnya, sampai pada jangkauan yang cukup jauh ke pedalaman keadaan arusnya masih cukup tenang sehingga memudahkan penyelenggaraan transportasi di atasnya. Lalu lintas pengangkutan di perairan Kalimantan Selatan dengan menggunakan perahu dan kapal tidak begitu mendapat kesulitan karena arus air. Sungai disebut batang atau *batang banyu* oleh masyarakat Kalimantan Selatan dalam bahasa Banjar. Keseluruhan sungai mendekati ratusan, dari yang lebarnya ratusan meter sampai cabang-cabang anak sungai selebar beberapa meter; dari yang panjangnya ratusan kilometer sampai yang beberapa kilometer atau kurang dari kilometer. Oleh karena itu, tidak heran Kota Banjarmasin sebagai ikon Kalimantan Selatan menyanggah gelar “Kota Seribu Sungai”.

Sungai Martapura melintasi 2 wilayah, yaitu: Kabupaten Banjar dan wilayah Kota Banjarmasin. Sungai Martapura memiliki panjang keseluruhan 80 km, sedangkan yang dapat dilayari sekitar 45 km dengan lebar rata-rata 150m dan kedalaman air tertinggi 4m dan terendah 2,4 m. Sungai Martapura dapat dilayari oleh kapal sungai, baik untuk angkutan penumpang maupun barang serta hasil pertanian dan perikanan. Pola jaringan angkutan sungai yang beroperasi di Kota Banjarmasin melayani dua trayek/rute, yaitu: (1)

trayek angkutan sungai antarkota antarprovinsi, dan (2) trayek angkutan sungai dalam kota. Jalur sungai bagi masyarakat dimanfaatkan sebagai jalur transportasi rakyat. Di Banjarmasin, manakala ingin mendapati penampakan kesibukkan jalur transportasi sungai antara lain di Sungai Barito, dan Martapura. Perbedaan yang mendasar adalah aktivitas jalur sungai yang terjadi di Sungai Barito di dominasi oleh kapal besar bermuatan batubara, tetapi di Sungai Martapura adalah *klotok* untuk angkutan umum.

Perkembangan *klotok* juga mengalami pasang surut. Berdasarkan hasil penelitian Subiyakto (2005) dipaparkan bahwa sungai sebagai pada tahun 1950 – 1970 Sungai-sungai berfungsi sebagai jalan raya. Setiap hari bisa dipastikan penduduk yang sibuk hilir mudik menembus dari satu sungai ke sungai kecil lainnya kemudian ke luar lagi menuju ke sungai lebih besar. Kondisi ini berlangsung hingga dua dekade. Vitalisasi fungsi sungai mendorong aktivitas transportasi dengan armada *klotok*.

Kondisi seakan berubah semenjak awal tahun 2000an. Popularitas *klotok* mulai memudar karena ditinggalkan oleh masyarakat. Pembangunan infrastruktur (jalan) yang massif di era orde baru membuat penurunan jumlah *klotok*. Berdasarkan penuturan Asbani (50):

Pas kendaraan mulai rami, kami sudah kurang menaksi. Urang banyak memilih nukar kendaraan dari pada naik klotok. Pas jua waktu itu jalanan nih sudah bagus, berasa banar tuh pang sunyi menaksi klotok (Disaat kendaraan bermotor mulai banyak didapati, jumlah penumpang kami menurun. Masyarakat lebih banyak memilih jalur darat menggunakan kendaraan bermotor dibandingkan naik klotok. Di waktu yang sama, kondisi jalanan sudah bagus, sehingga sangat terasa penurunan jumlah penumpang).

Berdasarkan hasil wawancara di atas, patut diperhatikan bagaimana minat penumpang klotok semakin menurun setiap tahunnya. Penurunan tidak dipengaruhi oleh faktor alam melainkan peningkatan infrastruktur. Penurunan ini mengakibatkan tidak sedikit paman *klotok* yang kemudian tidak beroperasi. Tidak beroperasinya klotok secara tidak langsung juga memposisikan budaya banjar mulai tergerus. Hal ini didasarkan pada fungsi sungai yang minim.

Berkenaan dengan hal tersebut pemerintah kota melakukan evaluasi agar khazanah budaya lokal tidak hilang dan paman *klotok* yang tidak merugi karena tidak memiliki pendapatan tetap. Berdasarkan UU No. 9 Tahun 2009 tentang kepariwisataan menyebutkan bahwa, destinasi pariwisata adalah kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah administratif yang di dalamnya terdapat daya tarik wisata, fasilitas umum, fasilitas pariwisata, aksesibilitas, serta masyarakat yang saling terkait dan melengkapi terwujudnya kepariwisataan maka Kota Banjarmasin kemudian menetapkan keunikan daya Tarik wisata.

Pihak Pemerintah Kota Banjarmasin kemudian mencetuskan Peraturan Walikota Nomor 25 Tahun 2016 Pasal 2 yang menjelaskan bahwa tujuan dari pengelolaan dan pengembangan wisata berbasis sungai adalah untuk meningkatkan jumlah kunjungan dan mampu menjadi sarana dalam membuka peluang usaha. Pembukaan ruang publik di bantaran sungai memungkinkan hidup kembali pekerjaan paman *klotok*. Berikut gambaran aktivitas paman klotok dalam keseharian:

Gambar 3. Aktivitas Paman Klotok dalam Keseharian



Sumber: Dokumentasi Pribadi (2019)

Gambar di atas mendeskripsikan proses tawar menawar penumpang sebelum menggunakan *klotok*. Kemudian, setelah mencapai kesepakatan maka *klotok* akan mulai berlabuh. Walaupun *klotok* memiliki kejelasan harga sebagaimana tertulis ditiket. Akan tetapi, jika penumpang masih bisa melakukan tawar menawar jika kemudian tidak ingin menunggu penumpang lain menuju tempat tujuan.

Berkenaan dengan hal tersebut guna mengatur jumlah *klotok* yang beroperasi maka menurut hasil wawancara dengan Burhan (46) Ketua Kelompok Perkumpulan *Klotok* di Kota Banjarmasin, saat ini terdapat 88 *klotok* yang beroperasi aktif setiap harinya. Keseluruhan *klotok* (88 buah) sudah terdaftar di Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin. Mereka yang beroperasi hanya *klotok* yang sudah memiliki kelengkapan surat (*trayek/line*). Berikut dokumen yang wajib dimiliki paman *klotok*:

Gambar 4. Dokumen Perizinan Trayek Klotok



Sumber: Dokumentasi Pribadi (2019)

Kondisi saat ini tidak diberikan perizinan penambahan jumlah *klotok* yang beroperasi kecuali pemilik *klotok* menjual dokumen perizinan trayek kepada orang lain. *Klotok* yang beroperasi merupakan kumpulan *klotok* yang dulunya memegang trayek (*line*) dari Dermaga Basirih hingga hingga Pasar Lama. Namun saat ini, Keseluruhan *klotok* mangkal di tiga titik berbeda yaitu; Siring Menara Pandang, Siring Patung Bekantan, dan Warung Soto Banjar Bang Amat.

Guna memberikan kepastian penumpang setiap harinya pemerintah terus membuat peningkatan infrastruktur di ruang publik khususnya melalui atraksi wisata seperti: wisata susur sungai (setiap hari), dan pasar terapung (setiap akhir pekan). Khusus untuk Pasar terapung dikenal dengan nama Pasar Terapung Pierre Tandean karena terletak di Jalan Pierre Tandean. Tidak hanya wisata susur sungai, Pasar Terapung Pierre Tandean sengaja dibuat dan dikembangkan sebagai atraksi wisata pasar terapung setiap akhir pekan untuk

menarik animo masyarakat. Demikian, hidupnya ruang publik melalui atraksi wisata secara langsung menjadi faktor penentu perkembangan klotok di Kota Banjarmasin. Di samping itu, paman klotok juga mulai mendapatkan pendapatan yang stabil setiap bulannya. Oleh karena itu, guna menjaga stabilitas pendapatan antar paman *klotok*, maka jumlah tarikan setiap klotok diatur dengan musyawarah agar tidak menimbulkan akar konflik antar sesama.

D. Persepsi Masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang terhadap Moda Transportasi Sungai *Klotok*

Umumnya jenis transportasi perairan di Kalimantan Selatan dikenal dengan beberapa jenis, seperti; *jukung*, *speedboat*, tambangan, hingga *klotok*. Transportasi perairan ini sudah dikenal masyarakat sejak sebelum tahun 1950an (Subiyakto, 2005). Secara khusus, *Klotok* diperkirakan mulai muncul pada tahun 1960-an, merupakan jenis sarana transportasi perairan yang serba guna, karena itu klotok sangat populer bagi masyarakat di Kalimantan Selatan, menggantikan popularitas tambangan pada tempo sebelumnya. *Klotok* mempunyai aneka fungsi, sesuai kebutuhan dan kegiatan yang dikehendaki oleh pemiliknya. Artinya, ada *klotok* khusus untuk jasa angkutan penumpang, klotok untuk barang, berdagang, nelayan dan sebagainya.

Pada awal perkembangannya *klotok* hampir tidak memiliki perbedaan dengan bentuk *jukung* biasa, hanya saja untuk menjalankannya telah menggunakan motor (diesel) berkekuatan antara 2-10 PK. Artinya, *klotok* waktu itu hanya semacam *jukung* yang ditambah dengan motor untuk

menjalannya. Berdasarkan tuntutan kebutuhan akan moda transportasi perairan kemudian *klotok* tidak lagi dari semacam *jukung* dengan tambahan *papa* pada kedua sisi lambungnya dan menggunakan motor. Hanya dalam beberapa tahun *klotok* kemudian dibuat dari sebuah kerangka yang terdiri dari sebatang lunas, linggi, dan beberapa gading, lalu ditutup dengan papan. *Klotok* pada perkembangan ini sudah semacam bentuk perahu papan, berbeda dari *jukung* yang merupakan perahu lesung. Melalui cara ini *klotok* telah mengalami perubahan (modifikasi) dari bentuk asal *jukung*.

Klotok mempertahankan bentuk lama biasanya digunakan atau masih terlihat seperti untuk menjajakan minyak tanah, minyak kelapa, beras dan ikan. *Klotok* yang digunakan untuk keperluan ini tanpa menggunakan atap, kecuali sedikit dibagian buritan. Keadaannya masih tidak berubah dan tanpa badan yang dicat warna warni seperti pada *klotok* bentuk perahu papan. Jenis *klotok* berupa perahu papan yang semakin berkembang menjelang tahun 1970an beratap penuh dan berdinding, dicat dengan aneka warna, dan lazimnya untuk sarana jasa angkutan penumpang.

Seiring dengan perkembangan sektor transportasi darat semenjak tahun 1960 hingga tiga dekade terakhir menyebabkan pengaruh pada perkembangan transportasi air (*klotok*). Meningkatnya penggunaan lahan terbangun di Kota Banjarmasin mengindikasikan pertumbuhan penduduk dan peningkatan perekonomian yang pada akhirnya menuntut ruang yang lebih luas untuk dapat memenuhi segala aktivitas perkotaan yang beragam. Hal

iniilah yang mendorong terjadinya peralihan fungsi (konversi) lahan dari pertanian menjadi nonpertanian.

Klotok tidak lagi digandrungi oleh penumpang. Menurut Sabani (50) sekitar tahun 2010an hingga 2014 kami sempat mengganggung karena tidak ada tarikan *klotok*. Hal ini dikarenakan klotok dikhususkan untuk jasa angkutan penumpang. Bagi orang banjar *klotok* juga dikenal dengan istilah “taksi”. Namun, kondisi mulai berubah sejak Pemerintah Kota Banjarmasin menggalakan wisata susur sungai. Wisata susur sungai tentunya memerlukan moda transportasi yang mumpuni bagi penyedia jasa wisata dan penumpang. Oleh karena itu, kemudian melalui Dinas Perhubungan Kota dirangkul *klotok* yang dulunya aktif menarik penumpang di wilayah Basirih hingga Pasar lama.

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

Secara makna, kehadiran *klotok* tetap dianggap sebagai jasa angkutan umum bagi penumpang. Akan tetapi yang membedakan adalah saat ini *klotok* memfokuskan diri pada moda transportasi air untuk mencapai tujuan destinasi wisata. Hal ini jelas tidak sama dengan beberapa dekade ke belakang. *Klotok* digunakan sebagai alat pengangkut barang dagangan, berdagang, nelayan dan sebagainya. Berikut gambaran aktivitas moda transportasi klotok yang dimanfaatkan oleh masyarakat:

Gambar 5. Aktivitas Moda Transportasi Klotok Dimanfaatkan Oleh Masyarakat



Sumber: Dokumentasi Pribadi (2019)

Gambar di atas mendeskripsikan bagaimana masyarakat saat ini memanfaatkan klotok hanya untuk moda transportasi menuju destinasi wisata dengan sensasi susur sungai Banjarmasin. Senada dengan gambaran tersebut menurut Saifullah (27) “klotok berperan sebagai daya tarik masyarakat untuk melihat dan mengunjungi tempat wisata wisata karena ongkosnya murah dan penumpang diberikan pengalaman dengan sensasi goyang-goyangnya”. Di samping eksistensi klotok sebagai bukti aktivitas sejarah masyarakat banjar. Pemnafaatan klotok sebagai moda transportasi air membantu

mempertontonkan keindahan bangunan ikonik Banjarmasin, seperti: menara pandang, rumah Anno, dan patung bekantan yang ala Merlion (bisa keluar air dari mulutnya), pasar tradisional (Sudimampir dan Pasar Lama) dan sebagainya. Di samping itu, desain klotok yang unik dan mempertahankan esensi perkembangannya membuat perkembangan klotok saat ini makin digandrungi masyarakat.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil rumusan masalah yang telah dijelaskan pada bab 1 maka peneliti memberikan hasil dan pembahasan di bagian bab 4, maka simpulan sebagai berikut:

1. Aktivitas masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang didokumentasikan sebagai aktivitas penting, pilihan, dan sosial. Hal ini didasari oleh kategori Menara Pandang sebagai ruang publik bersifat ruang positif (*positive space*). Pada tiap aktivitas mencirikan situasi yang berbeda. **Pertama** aktivitas penting, menjadikan Menara Pandang sebagai tempat bagi pemilik *klotok* yang mangkal mencari nafkah tanpa ada pendapatan atau usaha sampingan lain. **Kedua**, aktivitas pilihan, mencirikan tingkat prioritas aktivitas yang dilakukan. Masyarakat Banjar yang menghabiskan waktunya memiliki pilihan kapan mereka mendatangi Menara Pandang atau sebaliknya. **Ketiga**, aktivitas sosial, mencirikan hubungan secara paralel dengan aktivitas penting dan aktivitas pilihan. Di Siring Menara Pandang aktivitas sosial bisa dilihat dari interaksi antar paman *klotok*, pedagang, pengunjung, pengelola, dan sebagainya.
2. Perkembangan moda transportasi sungai *klotok* di Kota Banjarmasin sangat dipengaruhi oleh pihak Pemerintah Kota Banjarmasin kemudian mencetuskan Peraturan Walikota Nomor 25 Tahun 2016 Pasal 2. Aturan tersebut menjelaskan tujuan pengelolaan dan pengembangan wisata

berbasis sungai adalah untuk meningkatkan jumlah kunjungan dan mampu menjadi sarana dalam membuka peluang usaha. Pembukaan ruang publik melalui Menara Pandang di bantaran Sungai Martapura menjadikan moda transportasi *klotok* hidup kembali.

3. Persepsi masyarakat Banjar di Siring Menara Pandang terhadap moda transportasi sungai *klotok* tetap dianggap sebagai jasa angkutan umum bagi penumpang. Akan tetapi yang membedakan adalah saat ini *klotok* memfokuskan diri pada moda transportasi air untuk mencapai tujuan destinasi wisata. Hal ini jelas tidak sama dengan beberapa dekade ke belakang. *Klotok* digunakan sebagai alat pengangkut barang dagangan, berdagang, nelayan dan sebagainya.

B. Saran

Adapun saran penelitian ditujukan:

1. Peneliti selanjutnya sebagai bahan kajian untuk moda transportasi air (*klotok*) yang saat ini kembali hidup dan digemari oleh masyarakat banjar.
2. Bagi Pemerintah Kota Banjarmasin khususnya Dinas Pariwisata kota terus menjaga eksistensi moda transportasi sungai. Hal ini dikarenakan *klotok* memiliki kekhasan dan berpotensi sebagai moda transportasi yang meningkatkan daya tarik wisatawan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ariwibowo, T. H. (2005). Sungai Pumpung Antara Kehidupan Dan Urusan Hidup. *Jurnal Kebudayaan Kandil*.
- Burhan, B. (2001). *Metodologi Penelitian Kualitatif Aktualisasi Metodologis ke Arah: Ragam Varian Kontemporer*. Jakarta : Rajawali Pers.
- Hidayati, I. N. (2010). *Bahan Ajar Penginderaan Jauh untuk Studi Perkotaan*. Yogyakarta: UGM Press.
- Kamaludin, R. (1987). *Ekonomi Transportasi (Cetakan Pertama)*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Kodoatie, R. J. (2005). *Pengantar Manajemen Infrastruktur (Edisi Revisi)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Moleong, L. J. (2004). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Morlok, E. K. (1998). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Mulyana, A. T. (2005). *Transportasi Air. Diktat Kuliah*. Banjarmasin: Fakultas Teknik Universitas Lambung Mangkurat.
- Munawar, A. (2005). *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta.
- Nasution, M. N. (2004). *Manajemen Transportasi (Edisi Kedua)*. Jakarta: Ghalia.
- Nawawi. (2003). *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Pandoyo, S. T. (1984). *Wawasan Nusantara dengan Perkembangannya*. Yogyakarta: Liberty.
- Salim, H. A. (2002). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Sari, R. P. (2008). *Pergeseran Pergerakan Angkutan Sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin*. Semarang : UNDIP (Tesis Tidak Diterbitkan).
- Sartono Kartodirdjo, e. a. (1975). *Sejarah Nasional Indonesia, jilid I*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Soedjono, P. W. (1983). *Pengangkutan Laut Dalam Hubungannya Dengan Wawasan Nusantara*. Jakarta: Bina Aksara.
- Subiyakto, B. (2005). *Menjadikan Sungai Sebagai Objek Studi. Jurnal Kandil*.
- Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 73 Tahun 2004 Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau
- Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan

LAMPIRAN

DOKUMENTASI WAWANCARA



DOKUMENTASI KONDISI LOKASI PENELITIAN







PERGESERAN_MAKNA_KLOTOK_BAGI_MASYARAKAT_Cov..

ORIGINALITY REPORT

18%

SIMILARITY INDEX

15%

INTERNET SOURCES

7%

PUBLICATIONS

5%

STUDENT PAPERS

MATCH ALL SOURCES (ONLY SELECTED SOURCE PRINTED)

1%

★ andanirmala.wordpress.com

Internet Source

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography On