

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan alat angkut manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin (Rita Kurniati, 2021). Dalam bahasa yang lebih mudah dipahami transportasi dapat diartikan sebagai perpindahan orang dan/atau barang. Untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain tentunya memerlukan alat transportasi yang disebut moda transportasi.

Moda transportasi yang biasa digunakan dapat dikelompokkan menjadi beberapa moda, yaitu moda darat, laut dan udara. Moda transportasi darat dibagi menjadi 3 yaitu angkutan jalan raya, jalan rel, dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan. Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau. Sebagaimana Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan disebutkan bahwa Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.

Dari berbagai moda transportasi yang ada, perlunya keterhubungan antar moda transportasi agar terintegrasi. Integrasi secara umum mengacu pada proses penggabungan atau penyatuan hingga membentuk kesatuan yang utuh atau lengkap. Sementara itu, moda merujuk pada jenis atau bentuk tertentu. Karena Indonesia merupakan negara kepulauan, pertukaran moda transportasi dalam perjalanan, baik untuk penumpang maupun barang dari titik awal ke tujuan, tidak dapat dihindari. Transportasi antar/multimoda adalah suatu sistem transportasi yang secara

berkesinambungan (*single seamless services*) dapat memindahkan penumpang maupun barang dari titik asal ke titik tujuan (dari pintu ke pintu) diarahkan pada keterpaduan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi antarmoda yang efektif dan efisien dalam bentuk interkoneksi pada simpul transportasi yang berfungsi sebagai titik temu yang memfasilitasi alih moda (Noviyanti, 2010).

Pengembangan pelayanan terpadu merupakan solusi yang sangat sesuai untuk menghubungkan simpul-simpul transportasi yang ada di Kabupaten Banjar. Seperti yang diketahui ke-terintegrasian atau keterhubungan antar transportasi di Kabupaten Banjar masih jauh dari kata terintegrasi secara sempurna. Masih perlu banyak pembenahan dan perencanaan agar semua transportasi di Kabupaten Banjar saling terhubung, khususnya pada angkutan umum yang tersedia di Kabupaten Banjar. Dengan mengintegrasikan semua aspek transportasi, harapan masyarakat Kabupaten Banjar untuk memiliki sistem transportasi yang baik, nyaman, efisien, dan efektif, sebanding dengan pengalaman menggunakan kendaraan pribadi, dapat terwujud.

Kabupaten Banjar sendiri memiliki 3 simpul transportasi untuk penyeberangan yaitu Dermaga Pasar Terapung Lok Baintan, Dermaga Aluh – Aluh, dan Dermaga Riam Kanan. Dermaga Riam Kanan merupakan dermaga yang memiliki tingkat pergerakan di dermaga cukup tinggi dibandingkan dengan dermaga lain yang ada di Kabupaten Banjar. Dermaga Riam Kanan melayani penyeberangan pariwisata dan juga penyeberangan menuju ke desa – desa di sekitar Danau Aranio. Kapal yang beroperasi di Dermaga Riam Kanan tidak menentu, karena kapal yang digunakan penumpang berupa sistem cabut undi dan *charter* kapal. Sehingga tidak ada kepastian pemberangkatan kapal. Berdasarkan survei statis dan wawancara yang dilakukan oleh Tim PKL Kabupaten Banjar 2023 sebanyak 70 penumpang naik dan 37 penumpang turun pada *weekday* atau hari kerja dengan mayoritas tujuan penumpang yaitu berkegiatan sehari-hari seperti bekerja, sekolah, belanja, dan lain lain. Sedangkan pada hari *weekend* atau akhir pekan sebanyak 76 penumpang naik dan 49

penumpang turun dengan mayoritas tujuan penumpang berpariwisata, memancing, ataupun hanya sekedar menikmati keindahan alam. Untuk yang berkegiatan pada *weekday* atau hari kerja penyeberangan berasal dari 2 desa ke pusat kota.

Dalam hal ini Dermaga Riam Kanan belum sepenuhnya dihubungkan dengan pelayanan angkutan jalan raya dengan sistem pelayanan yang baik terutama integrasi dari semua moda yang ada, sehingga banyak penumpang kapal yang memilih menggunakan moda angkutan pribadi dengan alasan lebih cepat, lebih murah dan lebih efisien waktu. Angkutan lanjutan yang tersedia di Dermaga Riam Kanan adalah angkutan pedesaan. Tidak tersedianya rambu petunjuk titik pemberhentian ataupun halte angkutan umum di sekitar Dermaga Riam Kanan juga menjadi salah satu indikator belum terhubung dengan baik integrasi moda di dermaga tersebut. Waktu keberangkatan dan waktu kedatangan kapal yang belum pasti dan tidak diketahui oleh penumpang karena tidak adanya pengaturan jadwal yang pasti membuat pelayanan pada Dermaga Riam Kanan semakin buruk. Bukan hanya itu banyaknya pengunjung pada hari libur membuat lahan parkir yang tersedia di Dermaga Riam Kanan menjadi penuh, sehingga membuat pengunjung harus memarkirkan kendaraannya di lahan parkir yang lokasinya sejauh 200 – 300 meter sebelum pintu masuk dermaga.

Berdasarkan uraian permasalahan di atas maka perlu dilakukan pengukuran kinerja integrasi antarmoda dan upaya untuk meningkatkan kualitas layanan fasilitas integrasi antarmoda yang mengutamakan kenyamanan dan keamanan penumpang, dan penjadwalan yang memberikan kepastian bagi pengguna dermaga, serta penilaian tentang kelayakan berjalan, oleh karena itu penulis mengangkat penelitian yang berjudul **“PERENCANAAN INTEGRASI ANTARMODA TRANSPORTASI DI DERMAGA RIAM KANAN KABUPATEN BANJAR”**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Belum adanya integrasi antarmoda pada Dermaga Riam Kanan, dan belum adanya perhitungan untuk integrasi antarmoda di Dermaga Riam Kanan.
2. Belum terhubungnya pelayanan yang baik antara Dermaga Riam Kanan dengan angkutan jalan sehingga penumpang lebih memilih kendaraan pribadi.
3. Belum tersedianya rambu petunjuk titik pemberhentian ataupun halte angkutan umum yang memfasilitasi penumpang untuk berpindah ke angkutan pedesaan di kawasan Dermaga.
4. Belum adanya integrasi informasi dan integrasi jadwal antara angkutan pedesaan dengan angkutan penyeberangan.
5. Belum tersedianya lahan parkir yang cukup, mengharuskan pengunjung pada hari libur harus memarkirkan kendaraan sejauh 200 – 300 meter sebelum pintu masuk Dermaga sehingga perlu berjalan.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian masalah di atas didapat perumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kinerja integrasi antarmoda yang ada di Dermaga Riam Kanan?
2. Bagaimana upaya dan desain rekomendasi yang harus dilakukan untuk meningkatkan aksesibilitas dalam integrasi antarmoda pada Dermaga Riam Kanan?
3. Bagaimana hasil kajian peningkatan sebelum dan setelah dilakukan upaya peningkatan kinerja integrasi antarmoda dilakukan?
4. Seperti apa kemudahan berjalan kaki dari lokasi parkir menuju pintu masuk Dermaga Riam Kanan mengingat lokasi sejauh 200 – 300 meter?

1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk memberikan evaluasi dan kajian terkait kinerja antarmoda yang ada di Dermaga Riam Kanan serta merencanakan peningkatan aksesibilitas integrasi antarmoda tersebut. Sedangkan tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi kinerja integrasi antarmoda di Dermaga Riam Kanan.
2. Menentukan upaya untuk melakukan peningkatan kinerja integrasi antarmoda di Dermaga Riam Kanan.
3. Membandingkan hasil kinerja integrasi antarmoda sebelum dan sesudah diterapkannya peningkatan kinerja.
4. Menghitung indeks kelayakan berjalan.

1.5 Ruang Lingkup

Untuk memperjelas pokok permasalahan dalam analisa dan pembahasan hasil penelitian sehingga tidak menyimpang dari sasaran yang akan dibahas, maka ruang lingkup dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Cakupan wilayah studi yaitu Dermaga Riam Kanan serta kawasan yang terdampak untuk analisis dan pengukuran integrasi antarmoda.
2. Untuk metode pengukuran kinerja integrasi antarmoda di Dermaga Riam Kanan menggunakan analisis *Modal Interaction Matrix dan Trip Segment Analysis*.
3. Penelitian berfokus pada integrasi fisik, integrasi informasi dan integrasi jadwal.
4. Penelitian hanya merekomendasikan desain fasilitas integrasi antarmoda tanpa menghitung biaya yang dikeluarkan.
5. Mengukur indeks kelayakan berjalan dan merekomendasikan fasilitas bagi pejalan kaki.