

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR DALAM SELATAN TERHADAP TATA RUANG KOTA BANJARMASIN

(Development Impact in Ring Road South to the Urban Spatial Banjarmasin)

Hj. Roro Rukmini Widiawati*

ABSTRACT

The research objective is to determine (1) the development impact of the South Ring Road In Urban Spatial Banjarmasin, (2) control of the city due to spatial development in the Ring Road South in the District of South Banjarmasin, and (3) spatial use by the construction of Ring Road South in the development of the District of South Banjarmasin.

The results showed that (1) Construction of Ring Road in the South have an impact on various aspects of urban life, especially to meet the demands of mobility in urban infrastructure development to support the planning and development of Urban Spatial Banjarmasin, (2) Control of Urban Spatial due to construction of Ring Road in southern performed with a variety of approaches, namely: a. directed to the area of town that is still relatively undeveloped so it will be able to serve a variety of socio-economic needs of the surrounding community, b. done in order to reduce the movement pattern (mobility) that leads to the city center as the center of activity; c. intended to control activities such as shopping or major urban 'window shopping' to be a very relaxing activity supports the development of urban tourism; d. Spatial done to control the city of Banjarmasin, since the implementation of the construction has been referred to the growth of other activities are nearby and were directed to the area of town that is still relatively undeveloped. (3) Utilization of space due to the construction of the Ring Road area of South In the development of the District of South Banjarmasin, carried out in the form of road construction and improvement of the road on Jalan Gatot Subroto Ruas - Location - South Rim and the construction of a bridge, the bridge Pemurus Sei, Sei Bridge Belayung chisel, Sei Lemons Bridge,

and Bridge Sei Bagau (Sei Kelayan) with access to the South Ring Road to the west to Port Trisakti Banjarmasin which is located in the district of the West and to the East to the District Liang Anggang Banjarbaru located in the city.

PENDAHULUAN

Latar Belakang Masalah

Prasarana transportasi mempunyai peran ganda dalam pembangunan wilayah, yaitu (1) merangsang pertumbuhan, dan (2) menjawab kebutuhan sesuai dengan perkembangan pertumbuhan (Kusbiono, 1996:14). Dalam kaitannya dengan peran pertama, prasarana transportasi adalah prasyarat penting dalam pembentukan tata ruang, dan dengan demikian juga merupakan alat untuk mengarahkan pengembangan tata ruang wilayah.

Kondisi ini kiranya sesuai dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menetapkan bahwa transportasi di jalan sebagai salah satu moda transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain di tata dalam sistem transportasi yang dinamis dan mampu mengadaptasi masa depan, moda ini mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan terpadu dengan sistem transportasi lainnya. Untuk dikembangkan potensi dan peranannya sebagai penghubung wilayah, sebagai penunjang, pendorong dan penggerak pembangunan serta meningkatkan kesejahteraan rakyat.

* *Tenaga Pengajar Universitas Achmad Yani Banjarmasin*

Namun upaya untuk membangun sarana dan prasarana transportasi ini masih belum dapat diwujudkan sesuai dengan harapan masyarakat selaku subyek dan obyek pembangunan, maupun dengan program pembangunan infrastruktur yang harus dilakukan oleh pemerintah dalam rangka memenuhi tuntutan kemajuan dan perkembangan sebuah kota yang di tata dalam sistem transportasi yang dinamis dan mampu mengadaptasi pertumbuhan penduduk dan penambahan jumlah kendaraan bermotor di masa depan.

Oleh karena itu, keberadaan prasarana jalan darat Lingkar Dalam Selatan yang tersedia menunjukkan sejauhmana Kota Banjarmasin pada umumnya dan Kecamatan Banjarmasin Selatan pada khususnya, mampu mengantisipasi kebutuhan akan mobilitas/ pergerakan dalam memenuhi tuntutan jaringan transportasi dalam menunjang pengembangan wilayah di bagian Selatan Kota Banjarmasin.

Berdasarkan uraian di atas, maka selanjutnya penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang “Dampak Pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan Terhadap Tata Ruang Kota Banjarmasin”.

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka masalah dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa dampak pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan terhadap Tata Ruang Kota Banjarmasin?
2. Bagaimana pengendalian tata ruang kota akibat pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan?
3. Bagaimana pemanfaatan ruang wilayah akibat pembangunan jalan Lingkar Dalam Selatan terhadap pengembangan wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan?

Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang dikemukakan di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dampak pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan terhadap Tata Ruang Kota Banjarmasin.
2. Untuk mengetahui pengendalian tata ruang kota akibat pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan.
3. Untuk mengetahui pemanfaatan ruang wilayah akibat pembangunan jalan Lingkar Dalam Selatan terhadap pengembangan wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan.

LANDASAN TEORI

Pengertian Dampak

Dalam proses implementasinya kebijakan diinterpretasikan menjadi program-program dan proyek-proyek yang diikuti dengan tindakan fisik yang akan menimbulkan suatu konsekuensi berupa hasil, efek atau akibat (Samodra Wibawa, 2002:43). Lebih jauh William N Dunn (2002:71) membagi konsekuensi kebijakan menjadi dua kategori yaitu output dan dampak. Output adalah barang, jasa atau fasilitas lain yang diterima oleh sekelompok masyarakat tertentu, baik kelompok sasaran maupun kelompok yang lain yang tidak dimaksudkan untuk disentuh kebijakan. Sedangkan dampak adalah perubahan kondisi fisik maupun sosial sebagai akibat dari output kebijakan.

Untuk mempertajam analisis dampak kebijakan atau yang populer disebut dengan istilah Analisis Dampak Sosial (ADS), menurut Langbein (1997) dalam Samodra Wibawa (2002:38) ada empat dimensi yang harus diperhatikan, yaitu:

1. Dimensi Waktu

Suatu kebijakan dapat menimbulkan dampak segera maupun dampak jangka panjang. Seorang analis kebijakan atau evaluator harus menyadari hal ini, terutama untuk analisis yang dilakukan setelah kebijakan berjalan.

2. Selisih antara dampak aktual dan yang diharapkan

Evaluator tidak saja dianjurkan untuk melihat efektivitas program, melainkan juga melihat berbagai dampak yang tidak diinginkan, dampak yang hanya sebagian saja diinginkan dan dampak yang sama sekali bertentangan dengan dampak yang diinginkan.

3. Tingkat agregasi dampak

Dampak juga bersifat agregatif, dalam arti dampak yang dirasakan secara individual mungkin akan merembes pada perubahan masyarakat di suatu desa.

4. Jenis dampak

Suatu kebijakan tidak hanya mensejahterakan sekelompok mayoritas masyarakat dan menyengsarakan kelompok yang minoritas, melainkan dapat berpengaruh pula terhadap sistem nilai masyarakat yang pada akhirnya akan mengubah proses politik secara keseluruhan.

Selanjutnya untuk memudahkan dalam melakukan analisis dan memilih dampak yang akan dijadikan fokus analisis, Finsterbusch dan Motz (1975) dalam Samodra Wibawa (2002: 25) mengungkapkan beberapa kriteria dan langkah-langkah analisis dampak sosial. Kriteria-kriteria tersebut adalah :

1. Peluang terjadinya dampak.
2. Jumlah orang yang akan terkena dampak.
3. Untung rugi yang diderita subyek dampak.
4. Ketersediaan data untuk melakukan analisis.
5. Relevansi terhadap kebijakan.
6. Perhatian publik terhadap dampak tersebut.

Mengacu pada kriteria tersebut, khususnya mengenai jumlah orang yang akan terkena dampak, secara global dapat dibagi dua yaitu masyarakat dan pemerintah mulai dari pemerintah tingkat Kota, Kecamatan, sampai ke tingkat Kelurahan. Bagi masyarakat dampak yang diterima berupa kemudahan dalam mendapatkan pelayanan. Bagi pemerintah Kota berdampak dalam hal penambahan anggaran dan perluasan jangkauan pelayanan dan tata ruang kota, sedangkan bagi pemerintah Kecamatan dampaknya adalah penambahan rentang kendali dan peningkatan jangkauan pelayanan serta terciptanya tertib administrasi kependudukan dan bagi pemerintah Kelurahan (induk) dampaknya berkaitan dengan beban dan rentang kendali.

Pengertian Kota

Menurut Sujarto (1992:18), secara umum pengertian kota dapat ditinjau dari berbagai segi yaitu: secara demografis, kota merupakan pemusatan penduduk yang tinggi dengan tingkat kepadatan yang tinggi dibandingkan dengan wilayah lain disekitarnya; secara sosiologis, kota selalu dikaitkan dengan batasan adanya sifat heterogen dari penduduknya serta budaya urban yang telah mengurangi budaya desa. Secara ekonomis suatu kota dicirikan dengan proporsi lapangan kerja yang dominan di sektor non pertanian seperti industri, pelayanan dan jasa, transportasi dan perdagangan; secara fisik suatu kota dicirikan dengan adanya dominasi wilayah terbangun dan struktur fisik binaan; secara geografis kota diartikan dengan suatu lokasi strategis; dan secara administratif pemerintahan suatu kota dapat diartikan sebagai suatu wilayah wewenang yang dibatasi oleh suatu wilayah yuridiksi yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundang yang berlaku.

Selain itu, pengertian kota menurut Dickinson dalam Johara T. Jayadinata (1997:21) adalah suatu bangunan permukiman yang bangunan rumahnya rapat, dan penduduknya bernaikah bukan pertanian. Suatu kota umumnya selalu mempunyai rumah-rumah yang mengelompok atau merupakan permukiman terpusat. Suatu kota yang tidak terencana berkembang dipengaruhi oleh keadaan fisik dan sosial.

Pembangunan dan Pengembangan Kecamatan

Pembangunan ialah mengadakan atau membuat atau mengatur sesuatu yang belum ada. Pembangunan dilakukan untuk kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan dapat merupakan pembangunan fisik dan dapat merupakan pembangunan sosial ekonomi, sedangkan pengembangan ialah memajukan atau memperbaiki atau meningkatkan sesuatu yang sudah ada (Johara T. Jayadinata, 2002:2-3).

Menurut Sonaryo (2008:8) pengertian pembangunan kecamatan adalah seluruh rangkaian usaha yang dilakukan dalam lingkungan Kecamatan dengan tujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat Kecamatan serta memperbesar kesejahteraan dalam Kecamatan.

Sejalan dengan konsep di atas, berarti pembangunan kecamatan pada hakikatnya merupakan seluruh kegiatan dengan upaya yang dilakukan secara sadar dan bertahap untuk merubah semua aspek kehidupan di kecamatan ke arah yang lebih baik.

Kalau kita perhatikan fakta dan kenyataan yang ada, pelaksanaan pembangunan kecamatan dilaksanakan atas dasar:

1. Pembangunan kecamatan dilaksanakan dalam rangka pembangunan manusia seutuhnya dan masyarakat Indonesia seluruhnya, dalam artian pembangunan itu langsung menyentuh kepentingan sebagian besar rakyat Indonesia yang hampir 80% tinggal di desa.

2. Pembangunan yang dilaksanakan di kecamatan mempunyai arti dan peranan yang strategis dalam rangka pembangunan nasional karena kecamatan beserta masyarakatnya merupakan landasan atau basis dari kekuatan ekonomi, sosial, budaya, dan pertahanan keamanan.

Keseimbangan Pertumbuhan dalam Tata Ruang

Pusat pertumbuhan (*growth pole*) menurut Tarigan (2004:151) dapat diartikan dengan dua cara, yaitu secara fungsional dan secara geografis. Secara fungsional, pusat pertumbuhan adalah suatu lokasi konsentrasi kelompok usaha atau cabang industri yang karena sifat hubungannya memiliki unsur-unsur kedinamisan sehingga mampu menstimulasi kehidupan ekonomi baik ke dalam maupun ke luar (daerah belakangnya). Secara geografis, pusat pertumbuhan adalah suatu lokasi yang banyak memiliki fasilitas dan kemudahan sehingga menjadi pusat daya tarik (*pole of attraction*), yang menyebabkan berbagai macam usaha tertarik untuk berlokasi di situ dan masyarakat senang datang memanfaatkan fasilitas yang ada di kota tersebut, walaupun kemungkinan tidak ada interaksi antara usaha-usaha tersebut. Tidak semua kota generatif dapat dikategorikan sebagai pusat pertumbuhan.

Oleh karena itu untuk menciptakan keseimbangan pertumbuhan dalam tata ruang diperlukan adanya hubungan internal yang sangat menentukan dinamika sebuah kota. Adanya keterkaitan antara satu sektor dengan sektor lainnya menyebabkan apabila terjadi pertumbuhan pada satu sektor akan mendorong pertumbuhan sektor lainnya (Tarigan, 2004:151).

Keberadaan sektor-sektor yang saling terkait dan saling mendukung akan menciptakan efek pengganda (*multiplier effect*). Sebab, unsur efek pengganda (*multiplier effect*) ini sangat berperan dalam membuat kota itu mampu memacu pertumbuhan belakangnya, sebagai akibat dari

meningkatnya kegiatan berbagai sektor di kota, sehingga kebutuhan kota akan bahan baku dan termasuk pula tenaga kerja yang dipasok dari belakangnya akan meningkat (Tarigan, 2004:152).

Prasarana Jalan Darat

Menurut ketentuan Departemen Pekerjaan Umum (Emil Salim, 2000:56), jalan secara umum dapat dibedakan menjadi tiga jenis, yaitu: jalan lokal sekunder, kolektor sekunder dan arteri sekunder. Jalan lokal sekunder dibedakan atas dua tipe, yaitu jalan lokal sekunder I dan II. Tipe pertama terdiri dari jalan yang diperuntukkan untuk pejalan kaki, disebut sebagai jalan setapak, dan jalan yang diperuntukkan bagi kendaraan beroda dua atau lebih, disebut jalan kendaraan.

Jalan setapak memiliki lebar badan jalan tidak kurang dari 1,5 meter; sedangkan jalan kendaraan mempunyai lebar badan jalan paling tidak 3,5 meter. Ketentuan tersebut dibuat dimaksudkan agar lebar jalur lalu-lintas yang demikian dapat dilalui oleh ambulan, pemadam kebakaran dan kendaraan khusus lainnya. Sedangkan tipe kedua dirancang atas dasar kecepatan paling rendah 10 km/jam. Tipe ini secara fisik memiliki badan jalan selebar 5 meter. Persyaratan teknis bagi jalan lokal sekunder II ini diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda tiga dan lebih.

Jalan kolektor dan arteri memiliki ukuran lebih besar dan memiliki fungsi tertentu. Jalan kolektor sekunder adalah jalan yang dirancang berdasarkan kecepatan kendaraan paling rendah 20 km/jam dengan lebar badan jalan sekitar 7 meter; jalan ini berfungsi sebagai penghubung antar lingkungan perumahan, sedangkan jalan arteri sekunder dirancang untuk kecepatan kendaraan paling rendah 30 km/jam, dengan lebar badan jalan sekitar 8 meter; jalan ini berfungsi sebagai penghubung antara kawasan perumahan.

Jalan arteri mempunyai kapasitas yang sama atau lebih dari volume rata-rata, sehingga di-gunakan sistem rambu lalu-lintas, karena diharapkan pada jalan tersebut lalu-lintas cepat tidak terganggu oleh lalu-lintas lambat.

Prasarana dan Transportasi Kota

Prasarana kota adalah pendukung utama kehidupan masyarakat kota yang meliputi fasilitas jalan, fasilitas listrik, fasilitas air bersih, fasilitas telepon dan fasilitas saluran drainase (Raldi Hendro Koestoer, et.al, 2001:44). Oleh karena itu fasilitas jalan baik yang menghubungkan kota satu kota dengan kota lainnya atau daerah sekitarnya maupun jaringan jalan yang menghubungkan antar bagian kota, memegang peranan yang sangat penting bagi kelancaran aktivitas penduduk dan berkembang kota itu sendiri sekaligus sebagai kerangka dasar yang membentuk struktur kota (Bintarto, 2002:50).

Jaringan jalan dalam kota dapat didasarkan atas fungsi jalan, kualitas jalan, maupun jumlah jalur, namun kajian yang lebih penting adalah sebaran wilayah yang dapat dilayani secara langsung oleh jaringan jalan, sehubungan dengan sarana transportasi dan aksesibilitas menuju lokasi-lokasi tertentu di dalam kota, karena transportasi adalah suatu faktor kunci yang menstimulasi akses ke jasa (Raldi Hendro Koestoer, 1997:44).

Guna mempelajari transportasi secara mendalam, menurut Abbas Salim (2004:6), perlu diketahui makna dari sistem transportasi (*Transportation Systems*). Transportasi yang dimaksudkan adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting, yaitu:

- a. Pemindahan/pergerakan (*movement*)
- b. Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Menurut Raldi Hendro Koetoer (2007:50) untuk melayani kegiatan pembangunan dan mobilitas yang semakin meningkat dan meluas, maka jaringan transportasi harus dikembangkan sesuai dengan tingkat pertumbuhan arus muatan di seluruh wilayah. Jaringan transportasi berfungsi menjembatani perangkat kota-kota dengan daerah-daerah disekitarnya (wilayah polarisasi) dan kutub-kutub pertumbuhan.

Berdasarkan uraian di atas, nampak bahwa transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (*Rate of Growth*) dan pengembangan wilayah (*Development Region*).

DESKRIPSI WILAYAH

Strategi pengembangan Kawasan Perkotaan Banjarmasin dilakukan dalam periode waktu antara tahun 1999-2019. Strategi ini merupakan pembentukan sistem perkotaan Banjarmasin sebagai kota induk bagi pusat-pusat permukiman yang terdapat di wilayah sekitarnya, dalam rangka menghindari pengembangan kota yang bersifat parsial dalam sebuah sistem metropolitan.

Sistem prasarana dan sarana perkotaan dalam Kawasan Perkotaan Banjarmasin Raya adalah:

- a. Pengembangan air bersih melalui pengembangan kapasitas sistem dengan pembangunan instalasi air, perluasan jaringan perpipaan, penambahan sambungan, pengadaan sarana mobil tangki dan terminal air, penurunan kebocoran agar produksi air dapat dimanfaatkan seoptimal mungkin.
- b. Pengembangan sistem pembuangan air limbah dengan menggunakan sistem *on-site*, penambahan sarana jamban keluarga, mengoptimalkan penggunaan truk tinja dan IPLS.

- c. Sistem pengelolaan sampah dengan sistem terpusat (*off-site*).
- d. Pengembangan prasarana dan sarana drainase dan pemeliharaan sungai.
- e. Pengembangan jalan kota melalui pembangunan jalan baru, perkerasan, peningkatan status jalan dan peningkatan konstruksi jalan.

Kota Banjarmasin memiliki kedudukan yang penting dan strategis khususnya dalam sistem transportasi darat dan air. Khusus untuk transportasi darat yang tentunya berhubungan erat dengan kendaraan pribadi dan angkutan umum yang ada di Kota Banjarmasin, yang tidak terlepas dari pengalokasian dan pendistribusian sarana transportasi.

Namun demikian, kondisi jalan yang ada di Kota Banjarmasin nampaknya belum berfungsi dengan maksimal. Sebab, kalau dilihat dari penyediaan ruas jalan yang ada di Kota Banjarmasin nampak lebih terfokus pada ruas-ruas jalan utamanya saja, sehingga belum memberikan pelayanan yang merata ke semua ruas jalan dalam wilayah Kota Banjarmasin, disamping kualitas jalan yang masih kurang baik.

Kebijakan yang ditempuh dalam rangka pengembangan daerah sungai dan daratan di wilayah Kota Banjarmasin adalah sebagai berikut:

1. Pengembangan wilayah pinggiran sungai dalam rangka menciptakan *Water-Front City*.
2. Pengembangan dan pelestarian Pasar Terapung serta meningkatkan fungsi sungai sebagai alternatif transportasi.
3. Pengembangan Kawasan Industri Liang Anggang dengan jenis industri yang tidak terpengaruh aliran air, erosi dan daya dukung tanah.
4. Pengembangan sarana dan prasarana drainase, melalui rehabilitasi kapasitas saluran, pemeliharaan yang optimal, perluasan daerah dengan membuat saluran baru, pendataan dan pemeliharaan sungai.

5. Pengembangan jalan kota melalui pembangunan jalan baru, peningkatan konstruksi perkerasan, peningkatan konstruksi jalan.

PEMBAHASAN

Dampak Pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan Terhadap Tata Ruang Kota Banjarmasin

Dampak yang ditimbulkan dari pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan terhadap Tata Ruang Kota Banjarmasin, yaitu sebagai berikut:

1. Dampak Positif yang terjadi dari pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan adalah:
 - a. Arahkan pemantapan fungsi jalan alternatif sebagai jalan arteri primer, melalui peningkatan kapasitas pelayanan jalan;
 - b. Menghindarkan lalu lintas dari gangguan-gangguan lokal serta meminimalkan sumber-sumber gangguan tersebut;
 - c. Perbaikan kondisi jalan melalui pembangunan/peningkatan jalan dan jembatan; dan
 - d. Pembukaan daerah terisolir dengan pusat kota dan sub pusat kota.

Berdasarkan dampak di atas, maka langkah yang dapat dilakukan untuk meningkatkan hasil pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan yang di Kecamatan Banjarmasin Selatan, sehingga mendukung Rencana Pembangunan dalam Tata Ruang Kota Banjarmasin, sesuai dengan hasil observasi langsung di lapangan, diantaranya adalah:

- a. Pemerintah Kota Banjarmasin dituntut untuk melakukan peningkatan pelayanan jalan, yang dapat dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut:
 - 1) Peningkatan kapasitas layanan jalan melalui pelebaran jalan, serta melakukan pemisahan jalur cepat, jalur lambat dan jalur pejalan kaki, sebelum terjadi tingkat kepadatan yang tinggi dari penggunaan jalur jalan.

- 2) Perbaikan disain persimpangan untuk mengurangi titik konflik akibat perpotongan ruas, melalui pembuatan pulau jalan atau pelebaran radius tikungan, pemasangan rambu-rambu dan lampu lalu lintas (*traficlight*), sehingga keberadaan jalan benar-benar berfungsi sebagai jalur alternatif yang mampu mengatasi kepadatan arus lalu lintas kota.
- 3) Peningkatan layanan angkutan umum melalui penyediaan tempat pemberhentian agar kegiatan menaikkan dan/atau menurunkan penumpang sedapat mungkin tidak mengganggu arus lalu lintas.
- b. Pemerintah Kota Banjarmasin dituntut untuk dapat melakukan langkah antisipasi dalam mengatasi permasalahan yang mungkin timbul setelah difungsikannya Jalan Lingkar Dalam Selatan sebagai jalur alternatif bagi aksesibilitas dan mobilitas penduduk kota, yang dapat dilakukan dengan:
 - 1) Penataan kawasan pusat kegiatan, yang meliputi pusat pendidikan, pusat pertokoan, dan kemungkinan menjamurnya pedagang kaki lima.
 - 2) Perbaikan kapasitas jalan, melalui pemisahan jalur cepat, jalur lambat dan trotoar untuk pejalan kaki.
 - 3) Penyediaan lokasi parkir dan tempat pemberhentian kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, guna menghindarkan kemacetan arus lalu lintas pengguna jalan.
- c. Pemerintah Kota Banjarmasin dituntut untuk terus melakukan perbaikan kondisi jalan melalui pembangunan/peningkatan jalan dan jembatan, yang dapat dilakukan dengan berbagai alternatif diantaranya adalah:
 - 1) Penyediaan anggaran daerah yang dimiliki pemerintah kota apabila diperlukan adanya perbaikan dan pemeliharaan jalan.

- 2) Pengawasan penggunaan sesuai dengan kapasitas dan kekuatan beban jalan bagi bobot kendaraan bermotor yang melintas di jalur tersebut.
- 3) Pengawasan atas fungsi jalan sebagai jalur alternatif kepadatan arus lalu lintas kota.
- d. Pemerintah Kota Banjarmasin dituntut untuk terus melakukan upaya keseimbangan pembangunan daerah pinggiran kota (*hinterland*) dengan pembangunan yang dilakukan di pusat kota dan di sub pusat kota, yang dapat dilakukan dengan berbagai alternatif, diantaranya adalah:
 - 1) Meningkatkan pertumbuhan pusat perbelanjaan dari pasar tradisional menjadi pasar modern dengan kelengkapan fasilitas yang memadai, sehingga dapat menjadi alternatif penduduk sekitar agar tidak pergi ke kota.
 - 2) meningkatkan keberadaan kegiatan pendidikan melalui peningkatan mutu maupun jumlah sekolah mulai dari tingkat SD hingga perguruan tinggi, sehingga penduduk sekitar tidak perlu pergi ke kota.
 - 3) Menyediakan berbagai fasilitas rekreasi yang memadai agar keberadaan Jalan Lingkar Dalam Selatan sebagai jalan alternatif, benar-benar berfungsi dalam mengatasi arus kemacetan lalu lintas kota.
2. Dampak negatif yang terjadi dari pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan adalah:
 - a. Terjadinya konflik yang timbul dari upaya pembebasan lahan dalam rangka pembangunan Jalan Lingkar dalam Selatan;
 - b. Besarnya ganti rugi lahan yang dituntut masyarakat karena lahannya terkena proyek pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan yang tidak sesuai dengan anggaran yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Banjarmasin;
 - c. Rendahnya partisipasi masyarakat dalam pemeliharaan hasil pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan;

- d. Kurang efektifnya fungsi Jalan Lingkar Dalam Selatan sebagai jalur alternatif untuk mengurangi tingkat kepadatan arus lalu lintas di Kota Banjarmasin.

Pengendalian Tata Ruang Kota Akibat Pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan di Wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan

Pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan yang ada di wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan merupakan salah satu cara yang dilakukan pemerintah daerah untuk mengendalikan Tata Ruang Kota Banjarmasin, karena pelaksanaan pembangunannya telah mengacu kepada pertumbuhan kegiatan lain yang ada disekitarnya dan diarahkan ke bagian wilayah kota yang relatif masih belum berkembang.

Disamping itu, pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan yang disesuaikan dengan Tata Ruang Kota Banjarmasin dilakukan dalam rangka mengurangi mobilitas yang mengarah ke pusat kota sebagai pusat kegiatan karena adanya kemudahan pencapaian (*aksesibilitas*) yang dilakukan dengan sistem pedestrian yang dirancang untuk dapat menjangkau seluruh sudut kota, sehingga pusat kota sebagai pusat kegiatan tidak hanya sebagai pusat pertokoan, perkantoran dan bisnis saja, tetapi juga berfungsi sebagai pusat wisata budaya, rekreasi, pendidikan dan lain sebagainya.

Pemanfaatan Ruang Wilayah Akibat Pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan Terhadap Pengembangan Wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan

Pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan terhadap Tata Ruang Kota Banjarmasin dilakukan untuk menciptakan tingkat kemudahan pencapaian (*aksesibilitas*) antar pusat kota atau antar pusat kota dengan sub pusat kota. Oleh karena itu, melalui Peraturan Daerah Kota Banjarmasin Nomor 27

tahun 2000 tentang Pengelolaan Infrastruktur Perkotaan yang ditindaklanjuti dengan Keputusan Walikota Banjarmasin Nomor 09 Tahun 2001 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Banjarmasin Nomor 27 tahun 2000 tentang Pembangunan Jalan dan Jembatan Perkotaan, telah menetapkan tujuan kegiatan pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan, yaitu meningkatkan pelayanan kepada masyarakat untuk menunjang kelancaran perekonomian terhadap arus lalu lintas barang dan jasa yang menghubungkan antar Daerah/Kota dan untuk menghindari/mengurangi kemacetan yang selama ini terjadi.

Adapun sasaran pelaksanaan pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan terhadap Tata Ruang Kota Banjarmasin adalah:

1. Pembangunan Jalan dan Perbaikan Badan Jalan
2. Pembangunan Jembatan Sei Pemurus
3. Pembangunan Jembatan Sei Tatah Belayung
4. Pembangunan Jembatan Sei Limau
5. Pembangunan Jembatan Sei Bagau (Sei Kelayan)

Berdasarkan hasil temuan di atas jelas bahwa pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan sangat erat kaitannya dengan pengembangan dan pembangunan wilayah pinggiran yang relatif jauh dengan berbagai fasilitas perkotaan dan berbagai pelayanan sosial, ekonomi, pendidikan dan kemasyarakatan yang diperlukan oleh masyarakat pinggiran kota. Oleh karena itu, dengan adanya pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan merupakan upaya pemerintah kota untuk membuka daerah terisolir yang ada di perkotaan, memberikan kemudahan bagi masyarakat di daerah *hinterland* untuk melakukan pergerakan (*mobilitas*) dengan kawasan di sekitarnya dan dengan pusat kota, serta mampu untuk mengurangi tingkat kepadatan arus lalu lintas perkotaan. Dengan demikian, maka pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan mampu membuka *aksesibilitas* penduduk yang tinggal di-

pinggiran kota dengan kawasan sekitarnya, sehingga pembangunan jalan ini dapat dikatakan sangat sesuai dengan rencana pengembangan dan pembangunan yang tercantum dalam Rencana Tata Ruang Kota Banjarmasin.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil temuan penelitian ini, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan berdampak pada berbagai aspek kehidupan perkotaan, terutama terhadap mobilitas dalam memenuhi tuntutan pembangunan infrastruktur perkotaan dalam menunjang perencanaan dan pengembangan Tata Ruang Kota Banjarmasin;
2. Pengendalian Tata Ruang Kota akibat pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan dilakukan dengan berbagai pendekatan, yaitu: a. diarahkan ke bagian wilayah kota yang relatif masih belum berkembang sehingga akan dapat melayani berbagai kebutuhan sosial ekonomi masyarakat sekitarnya; b. dilakukan dalam rangka mengurangi pola pergerakan (mobilitas) yang mengarah ke pusat kota sebagai pusat kegiatan; c. dimaksudkan untuk mengendalikan kegiatan utama perkotaan seperti berbelanja ataupun '*window shopping*' menjadi kegiatan santai yang sangat mendukung pengembangan obyek wisata perkotaan; d. dilakukan untuk mengendalikan Tata Ruang Kota Banjarmasin, karena pelaksanaan pembangunannya telah mengacu kepada pertumbuhan kegiatan lain yang ada disekitarnya dan diarahkan ke bagian wilayah kota yang relatif masih belum berkembang.
3. Pemanfaatan ruang wilayah akibat pembangunan Jalan Lingkar Dalam Selatan terhadap pengembangan wilayah Kecamatan Banjarmasin Selatan, dilakukan dalam bentuk pembangunan jalan dan perbaikan badan jalan pada Ruas Jalan

Gatot Soebroto - Lokasi - Lingkar Selatan dan pembangunan beberapa jembatan, yaitu Jembatan Sei Pemurus, Jembatan Sei Tatah Belayung, Jembatan Sei Limau, dan Jembatan Sei Bagau (Sei Kelayan) dengan akses ke Jalan Lingkar Selatan yang ke arah Barat menuju Pelabuhan Trisakti yang terletak di Kecamatan Banjarmasin Barat dan ke arah Timur menuju Kecamatan Liang Anggang yang terletak di Kota Banjarbaru.

Berdasarkan hasil temuan penelitian ini, maka disarankan sebagai berikut:

1. Pemerintah Kota Banjarmasin hendaknya selalu berusaha untuk melakukan peningkatan pelayanan jalan, melalui pelebaran jalan, perbaikan disain persimpangan, pelebaran radius tikungan, pemasangan rambu-rambu dan lampu lalu lintas (*trafficlight*), sehingga pembangunan jalan baru benar-benar berfungsi sebagai jalur alternatif yang mampu mengatasi kepadatan arus lalu lintas kota.
2. Pemerintah Kota Banjarmasin hendaknya terus berupaya untuk melakukan keseimbangan pembangunan daerah pinggiran kota (*hinterland*) dengan pembangunan yang dilakukan di pusat kota dan di sub pusat kota, yang dapat dilakukan dengan meningkatkan kelengkapan fasilitas sosial ekonomi yang diperlukan masyarakat di daerah pinggiran, serta dengan melakukan peningkatan keberadaan kegiatan pendidikan melalui peningkatan mutu maupun jumlah sekolah.

DAFTAR PUSTAKA

B. Napitupulu, 2000, *Ekonomi Transportasi*. UKI, Jakarta.

Emil Salim, 2000, *Kota Dalam Pola Pembangunan Berkelanjutan*. LP3ES, Jakarta.

H.A. Abbas Salim, 2004, *Manajemen Transportasi*, Djambatan, Jakarta.

Johara T. Jayadinata, 2000, *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Perdesaan, Perkotaan dan Wilayah*. ITB, Bandung.

Kusbiono, 1996, *Transportasi dan Pembangunan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Raldi Hendro Koetoer, 1997, *Dimensi Keruangan Desa-Kota*, UI-Press, Jakarta.

Raldi Hendro Koetoer, 2001, *Perspektif Lingkungan Desa-Kota: Teori dan Kasus*. UI-Press, Jakarta.

Raldi Hendro Koetoer, 2002, *Tata Ruang Kota dan Desa*, UI-Press, Jakarta.

R. Bintarto, 2002, *Pengantar Geografi Kota*, UP-Spring, Yogyakarta.

Robinson Tarigan, 2004, *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*, Bumi Aksara, Jakarta.

Samodra Wibawa, 2002, *Evaluasi Kebijakan Publik*, Jakarta, Raja Grafindo Persada.

Solichin Abdul Wahab, 2003, *Analisis Kebijakan Negara*, Jakarta, Rineka Cipta.

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Direktorat Lalu Lintas, Jakarta.

Undang-Undang Nomor 24 Tahun 1992, Tentang Penataan Ruang, Kantor Menteri Negara Kependudukan dan Lingkungan Hidup, Jakarta.