

## KAJIAN PENGGUNAAN MODA TRANSPORTASI SUNGAI DI KOTA JAMBI

Yosephine Harmis Kartini  
yosephine\_bnb@yahoo.com

M.R. Djarot Sadharto W.  
sadharto@gmail.com

### Abstract

*The river transportation is still used until now because influenced by many factors. This study aims to describe the using development of river transportation, to identify the affecting factors, to describe the public's perception, to offer the policy. This study was survey research with mix analytical method.*

*The result is the river transportation, in the past, used rowboat without machine. Then, after 1976 until now, it have been using power motor engine. The affecting factors of useness of river transportation are travel destination, traveling schedule, price, time effectiveness and comfortness. The public perception of the river transportation services has been quite good. It is still very important and necessary. The government have to pay attention of the river transportation's existence and management not only as transportation facility, but also could be develop into tourism transportation that cold attract tourists to support the concept of waterfront city.*

**Keywords:** *River Transportation, Perception, Transportation Services.*

### Abstrak

Keberadaan transportasi sungai yang masih tetap digunakan sampai saat ini dipengaruhi oleh banyak faktor. Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan perkembangan penggunaan transportasi sungai, menemukan faktor-faktor yang mempengaruhi, mendeskripsikan persepsi masyarakat, memberikan masukan kebijakan. Penelitian ini merupakan penelitian survey dengan menggunakan metode analisis campuran.

Hasilnya adalah transportasi sungai pada awalnya menggunakan perahu dayung tanpa mesin. Setelah tahun 1976an hingga sekarang, menggunakan tenaga mesin bermotor. Faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan transportasi sungai adalah tujuan perjalanan, waktu perjalanan, harga, efektivitas waktu, dan kenyamanan. Persepsi masyarakat mengenai pelayanan transportasi sungai tergolong baik. Moda ini masih penting dan sangat diperlukan. Pemerintah harus memperhatikan keberadaan dan pengelolaan transportasi sungai tidak hanya sebagai sarana penyeberangan tetapi dapat dikembangkan menjadi sarana transportasi wisata yang dapat menarik wisatawan guna mendukung konsep pembangunan kawasan tepi sungai sebagai *waterfront city*.

**Kata kunci:** Transportasi Sungai, Persepsi, Pelayanan Transportasi.

## PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki banyak sumberdaya maupun masalah. Begitupula dengan keberadaan sungai yang ada pada wilayah-wilayah di Indonesia yang terkadang dapat menjadi masalah tetapi dapat pula menguntungkan bagi wilayah tersebut.

Pembangunan yang berhasil adalah pembangunan yang dapat dikatakan mampu mengembangkan sebuah wilayah sesuai dengan potensi wilayahnya untuk kesejahteraan, kemakmuran dan keadilan rakyat. Setiap wilayah bersifat khas karena memiliki potensi wilayah yang berbeda-beda. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan pembangunan yang sesuai dengan kondisi wilayahnya.

Transportasi menjadi salah satu kebutuhan pokok masyarakat dalam melakukan aktivitasnya, tidak terkecuali bagi wilayah-wilayah yang terpisahkan secara geografis seperti adanya sungai. Transportasi sungai dahulu merupakan transportasi satu-satunya yang menghubungkan daerah-daerah yang terpisahkan oleh sungai. Pada zaman Orde Lama dan Orde Baru, Pemerintah sangat memperhatikan keberadaan sungai dan transportasi penghubungnya. Hal ini terlihat pada kebijakan yang ditempuh dalam Pelita III di bidang angkutan sungai, danau dan penyeberangan adalah peningkatan penggunaan serta perluasan fasilitas prasarana dan sarana seperti kapal, dermaga, fasilitas keselamatan pelayaran di sungai, danau dan penyeberangan. Selain itu ditingkatkan pula penyempurnaan di bidang kelembagaan, perundang-undangan, administrasi dan manajemen agar perusahaan bidang angkutan ini dapat berjalan lancar serta efisien.

Pada era reformasi, pembangunan berbasis kemajuan teknologi semakin gencar dilakukan. Tidak hanya pada barang-barang kebutuhan primer tetapi juga pada sektor perhubungan dan transportasi yang memicu peningkatan efektifitas dan efisiensi penggunaan

transportasi. Hasil kongkrit yang terlihat adalah banyaknya perbaikan jalan serta pembangunan jalan dan jembatan penghubung di setiap wilayah yang terpisah oleh sungai. Intervensi dari kemajuan teknologi yang begitu pesat ini tentunya membawa dampak positif maupun negatif bagi semua golongan masyarakat.

Kota Jambi sebagai kota yang juga dilewati oleh sungai besar yaitu Sungai Batanghari, juga mengalami hal yang sama dalam pembangunan berbasis kemajuan teknologi ini. Pemerintah mengusahakan kelancaran dan kemudahan dalam bidang transportasi dengan giat membangun jalan dan jembatan penyeberangan. Disisi lain, transportasi tradisional masih diupayakan oleh masyarakat dan untuk masyarakat itu sendiri, khususnya transportasi sungai. Keberadaan transportasi sungai tradisional ini masih dicari dan dibutuhkan oleh sebagian kecil masyarakat yang tidak memiliki akses dan aset untuk menggunakan transportasi lain.

Pembangunan jembatan di Kota Jambi telah membuahkan dua jembatan penghubung di pinggir barat dan pinggir timur Kota Jambi. Bahkan pada tahun 2013 ini sedang dilakukan pembangunan jembatan gantung khusus pejalan kaki di antara dua jembatan sebelumnya yang menghubungkan pusat *Central Business District (CBD)* dengan pusat permukiman dan kebudayaan di Seberang Kota Jambi. Hal ini menimbulkan pergeseran penggunaan moda transportasi dari transportasi sungai menjadi transportasi darat. Pembangunan jembatan tersebut membuat transportasi sungai semakin ditinggalkan.

Tidak sepenuhnya ditinggalkan, sampai saat ini transportasi sungai masih bertahan ditengah tekanan akan pembangunan jembatan dan jalur-jalur darat. Keberadaan transportasi sungai dan jembatan penghubung juga menjadi tumpang tindih dan tidak dapat berfungsi secara optimal. Disamping itu, penjual jasa transportasi sungai yang tetap

mempertahankan keberadaan transportasi sungai ini mengaku bahwa mereka menggantungkan hidupnya pada pendapatan yang didapat dari mata pencaharian mereka satu-satunya ini. Masyarakat yang bertahan menggunakan transportasi sungai ini tentunya juga mempunyai alasan dan faktor-faktor yang mempengaruhinya. Alasan dan faktor-faktor tersebut penting bagi keberlanjutan keberadaan transportasi sungai guna meningkatkan pelayanan serta dalam memutuskan kebijakan selanjutnya.

### **Tujuan Penelitian**

1. Mendeskripsikan perkembangan penggunaan moda transportasi sungai di Kota Jambi.
2. Menemukenali faktor-faktor yang mempengaruhi eksistensi penggunaan transportasi sungai di Kota Jambi.
3. Mendeskripsikan persepsi masyarakat tentang pelayanan akan kebutuhan transportasi sungai dan persepsi tentang eksistensi penggunaan transportasi sungai di Kota Jambi.
4. Memberikan masukan kebijakan yang sesuai untuk keberadaan transportasi sungai saat ini.

### **Tinjauan Pustaka**

Pada umumnya transportasi berarti proses mengangkut atau membawa sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain (Kamaludin, 1983). Ada beberapa faktor yang mempengaruhi besarnya bangkitan akan transportasi misalnya pendapatan, pemilikan 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 (Sari, 2008). Jenis dermaga/pelabuhan masih termasuk pelabuhan tradisional karena menggunakan kayu atau pontoon seadanya.

### **Metode Penelitian**

Penelitian dilakukan pada dua titik penyeberangan pusat yang terletak di Kecamatan Pasar Jambi sebagai pusat *Central Business District (CBD)* tetapi juga mempengaruhi dua kecamatan di bagian Utara Sungai Batanghari yaitu Kecamatan Danau Teluk dan Pelayangan yang berfungsi sebagai pusat permukiman dan cagar budaya. Dua titik penyeberangan tersebut adalah dua pelabuhan yaitu Pelabuhan Pasar Angso Duo dan Pelabuhan Mall WTC.

Data diambil dengan menggunakan metode survey dimana dilakukan

penyebaran kuesioner kepada 71 responden sebagai sampel. Data yang diperlukan meliputi data karakteristik pengguna, pola perjalanan, kualitas pelayanan dan persepsi pengguna. Data karakteristik pengguna meliputi jenis kelamin, usia, jenis pekerjaan, pendapatan, aset kendaraan pribadi dan tingkat pendidikan. Data mengenai pola perjalanan meliputi tujuan perjalanan, jenis perjalanan, intensitas perjalanan, aksesibilitas dan waktu perjalanan. Data mengenai kualitas pelayanan meliputi kapasitas penumpang, jumlah kepemilikan, perawatan kendaraan, waktu pelayanan dan integrasi antar moda. Sedangkan persepsi pengguna meliputi keterjangkauan harga, efektifitas waktu, kenyamanan, keamanan, kepuasan dan keberadaan. Semua data tersebut merupakan data primer yang diambil langsung dari pengguna/responden. Sampel ditentukan dengan menggunakan metode *purposive sampling* dimana setiap orang yang menggunakan transportasi sungai dapat menjadi responden.

Analisis data dilakukan dengan metode analisis deskriptif kualitatif kuantitatif dengan mengacu pada informasi yang diberikan oleh *key person* dan responden. Untuk menjawab tujuan pertama dari penelitian ini dilakukan analisis secara deskriptif kualitatif dengan memegang informasi yang diberikan oleh *key person*. Tujuan kedua dijawab dengan analisis regresi dengan kriteria pemilihan model untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan transportasi sungai. Kemudian untuk menjawab tujuan ketiga adalah dengan menggunakan metode *scoring* dengan *skala likert* karena menyangkut tentang indeks persepsi. Dan tujuan keempat adalah membuat arahan kebijakan dengan menggunakan metode analisis deskriptif sesuai dengan jawaban-jawaban pada tujuan sebelumnya.

## Hasil dan Pembahasan

### Deskripsi Perkembangan Penggunaan Moda Transportasi Sungai

Hasil dari penelitian ini ditemukan bahwa transportasi sungai sudah digunakan sejak lama bahkan telah membudaya bagi masyarakat Seberang Kota Jambi. Keberadaan Sungai Batanghari di Kota Jambi menjadi pusat aktivitas pertama masyarakat. Sehingga transportasi sungai juga merupakan transportasi utama bagi masyarakat pinggiran Sungai Batanghari pada saat itu. Sampai saat ini, sungai ini menjadi salah satu denyut nadi kehidupan masyarakat, termasuk sebagai jalur transportasi sehari-hari dalam mobilitas, transportasi, pengangkutan komoditas, memancing, bahkan sebagian kecil juga menggunakannya sebagai MCK.

Perkembangan suatu kota tidak dapat dielakkan dari pergerakan penduduknya. Ukuran sebuah permukiman tidak hanya dibatasi oleh ukuran daerah dari mana permukiman tersebut mendapatkan makanan dan keperluan lainnya, tetapi terlebih juga oleh pertimbangan pergerakan penduduk (Morlok, 1984).

Perkembangan transportasi juga dipengaruhi oleh perkembangan kota. Kota Jambi resmi menjadi ibukota Provinsi sejak tahun 1960. Oleh karena itu, perkembangan transportasi sungai pada penelitian ini juga berawal dari tahun 1960. Pada saat itu, transportasi sungai yang digunakan adalah berupa sampan atau perahu dayung yang terbuat dari kayu. Perahu ini berukuran lebar 1,5 meter dan panjang 5 meter. Bentuk dari perahu dayung ini memiliki bagian depan/haluan yang sama persis dengan bagian belakang/buritannya. Keberadaan perahu dayung ini berkembang hingga tahun 1975an. Sampan atau perahu dayung ini dijadikan mata pencaharian dimana sebagian kecil masyarakat menjual jasa penyeberangan menggunakan perahu dayung tersebut. Kegiatan ini dikelola secara swadaya oleh perorangan masyarakat. Perahu dayung ini

mebutuhkan tenaga yang tidak sedikit untuk melakukan penyeberangan, sehingga pekerjaan sebagai penambang perahu dayung ini dikuasai oleh gender laki-laki. Upah yang didapat pada saat itu tidaklah seberapa tetapi cukup untuk memenuhi kebutuhan.

Perkembangan teknologi memacu perkembangan dalam segala bidang termasuk mesin dalam bidang transportasi. Hal ini menciptakan ruang kemudahan dan efisiensi bagi pekerjaan yang dilakukan manusia. Begitupula dengan perubahan yang terjadi pada transportasi darat dimana dahulu hanya digunakan sepeda dan kendaraan tidak bermesin, kemudian berkembang menjadi sepeda motor, mobil, dan kendaraan bermesin lainnya. Demikian juga yang terjadi pada transportasi sungai dimana dengan ditemukannya mesin dan bahan bakar yang dapat memudahkan pekerjaan manusia. Mulai tahun 1976an, perahu dayung bertransformasi menjadi perahu mesin yang oleh masyarakat Jambi disebut Perahu Ketek karena suara mesinnya yang berbunyi tek tek tek dan cukup keras. Perahu mesin ini tidak jauh berbeda dengan perahu dayung, hanya saja bagian depan dan belakangnya dibuat berbeda dimana dibagian depan/haluan dibuat lebih runcing dan bagian belakang/buritan dibuat tidak runcing karena merupakan tempat untuk meletakkan mesin dan kemudi. Lebar perahu ini kira-kira 2,5 meter dengan panjang bervariasi antara 6-8 meter.

Perkembangan transportasi ini berakibat pada efisiensi tenaga, waktu dan biaya transportasi. Meningkatnya kecepatan perjalanan, semakin hematnya tenaga dan rendahnya biaya transportasi membuat pengaruh jarak dan batasan waktu hampir dapat diabaikan sehingga berakibat pada jangkauan dan perkembangan suatu kota yang semakin meluas. Dengan adanya kecenderungan transportasi yang semakin membaik, Morlok mengatakan batasan ekonomi juga menjadi luwes oleh karena biaya

perjalanan menjadi turun dan juga disebabkan oleh bertambahnya besaran pendapatan penduduk, sehingga memungkinkan untuk mengeluarkan uang lebih banyak untuk biaya transportasi.

Perkembangan transportasi sungai setelah tahun 1986an tidak terdapat banyak perubahan. Perubahan hanya terjadi pada prasarana transportasi itu sendiri yaitu bertambahnya jalan darat dan jembatan penyeberangan. Pemerintah Provinsi Jambi berhasil membangun jembatan Aurduri I di ujung barat Kota Jambi. Tujuan pembangunan jembatan ini adalah untuk memperlancar arus transportasi antar kota dan antar provinsi yang harapannya dapat berdampak positif pada perkembangan ekonomi daerah. Tetapi pembangunan jembatan ini berdampak negatif pada penggunaan transportasi sungai yaitu pada menurunnya penumpang transportasi sungai karena mereka beralih pada transportasi darat. Tetapi penurunan pengguna transportasi sungai ini tidak terlalu besar yaitu hanya sebesar 5-15%.

Pada tahun 2010, Pemerintah kembali berhasil membangun jembatan yang kedua yaitu Jembatan Batanghari II yang berada di ujung timur Kota Jambi. Jembatan ini bertujuan melancarkan transportasi hasil perekonomian sebagai akses untuk mendukung ekspor impor daerah menuju pasar global, melayani arus lalu lintas barang dan jasa pada jalur lintas timur Sumatera dan mempercepat pengembangan wilayah pedalaman pantai timur Provinsi Jambi dan sekitarnya. Pembangunan jembatan ini lagi-lagi memberikan dampak negatif pada transportasi sungai dimana 30-50% pengguna transportasi sungai beralih menggunakan transportasi darat karena jembatan ini lebih dekat dengan pusat CBD di Kecamatan Pasar Jambi. Trayek transportasi sungai di Kota Jambi belum ditentukan dengan pasti tetapi sebagian besar penyeberangan melakukan trayek yang sama. Trayek tersebut ditunjukkan pada Gambar 1.

Saat ini, di Kota Jambi sendiri sebenarnya ada beberapa tempat penyeberangan atau yang sering disebut oleh masyarakat Jambi sebagai pelabuhan. Pelabuhan utama berada di Kawasan Pasar Angso Duo. Pelabuhan Pasar Angso Duo biasanya banyak digunakan masyarakat yang melakukan penyeberangan dengan tujuan untuk berbelanja dan melakukan aktivitas di sekitar Pasar Angso Duo yang merupakan Pasar Induk di Kota Jambi. Transportasi sungai yang beroperasi di kawasan ini berjumlah lebih dari 50 perahu/ketek. Dalam satu hari, penambang ketek di tempat ini dapat melakukan penyeberangan sebanyak rata-rata minimal 5 kali penyeberangan sehingga apabila dalam satu kali menyeberang membawa 10 orang dengan ongkos Rp 2.000 per orang, maka mereka sudah bisa mendapatkan penghasilan sebesar Rp 100.000 per hari. Jika diasumsikan semua ketek disini mendapat rata-rata jumlah penumpang yang sama yaitu 50 orang setiap harinya, maka ada 2500 penumpang yang melakukan perjalanan melalui pelabuhan ini setiap harinya.

Pelabuhan terbesar kedua adalah pelabuhan yang terletak di belakang Mall WTC Batanghari. Pelabuhan ini lebih banyak digunakan oleh masyarakat yang bertujuan untuk berbelanja kebutuhan sekunder dan bekerja di bidang jasa karena merupakan kawasan mall dan kompleks pertokoan. Transportasi sungai yang berada di kawasan ini berjumlah sekitar 40 perahu/ketek. Dalam satu hari, penambang ketek yang ada di tempat ini hanya dapat melakukan penyeberangan sebanyak rata-rata 2 kali penyeberangan karena menggunakan sistem antrian. Mereka melakukan penyeberangan dengan memaksimalkan jumlah penumpang yaitu 15 orang sehingga dengan ongkos Rp 2.000 per orang, maka mereka dapat menghasilkan minimal Rp 60.000 per hari. Jika diasumsikan semua ketek disini mendapat rata-rata jumlah penumpang yang sama yaitu 30 orang setiap harinya, maka ada 1200 penumpang yang

melakukan perjalanan melalui pelabuhan ini setiap harinya.

Pelabuhan ketiga adalah pelabuhan yang berada di Kawasan Ancol di depan Komplek Rumah Dinas Gubernur. Pelabuhan ini lebih banyak digunakan sebagai pelabuhan wisata karena target penumpangnya merupakan wisatawan. Transportasi sungai yang ada disini lebih sedikit yaitu hanya 15-20 ketek.

Ketiga pelabuhan yang telah disebutkan di atas merupakan pelabuhan yang berada di selatan sungai. Pelabuhan tentunya juga ada yang berada di utara sungai. Pelabuhan Sanggar merupakan pelabuhan utama yang ada di utara sungai, sedangkan pelabuhan kecil lainnya berada di setiap kelurahan seperti di Kelurahan Olak Kemang dan Ulu Gedong yang berada di Kecamatan Danau Teluk dan di Kelurahan Tengah, Jelmu, dan Arab Melayu yang berada di Kecamatan Pelayangan. Hal ini bertujuan untuk memudahkan aksesibilitas bagi penumpang sehingga lebih dekat dan lebih mudah dijangkau.

Keadaan pelabuhan di utara sungai ini lebih tradisional. Keberadaan pelabuhan utama di depan sanggar ini juga merupakan pelabuhan pusat dari seluruh pelabuhan yang ada di utara sungai. Jumlah transportasi sungai yang ada di pelabuhan ini dapat mencapai 50 perahu/ketek dengan 2000 penumpang setiap harinya.

Pelabuhan di utara sungai lainnya merupakan pelabuhan kecil yang melayani sebagian kecil masyarakat. Misalnya di Kelurahan Olak Kemang dan Ulu Gedong di Kecamatan Danau Teluk terdapat 50 ketek dengan kemampuan dapat melakukan penyeberangan untuk 1000 orang dalam sehari.

Pelabuhan di Kelurahan Tengah terdapat 15 perahu/ketek dengan penyeberangan untuk 300 penumpang. Pelabuhan di Kelurahan Jelmu dan Arab Melayu terdapat 10 ketek dengan dapat mengangkut 400 orang setiap harinya.

Jika diperhitungkan secara keseluruhan, transportasi sungai ini menjadi lapangan pekerjaan bagi kurang lebih 295 orang dan penumpang yang masih menggunakannya adalah kurang lebih sebanyak 5200 orang. Sehingga, jika dibandingkan dengan jumlah penduduk yang ada di Kecamatan Danau Teluk dan Kecamatan Pelayangan yang berjumlah 26.397, maka persentase masyarakat yang secara langsung maupun tidak langsung masih terlibat menggunakan dan bergantung pada transportasi ini mencapai 20,8%.

### **Faktor-Faktor Pengaruh Eksistensi Penggunaan Transportasi Sungai**

Keberadaan transportasi sungai yang masih dipertahankan hingga sekarang tentunya dipengaruhi oleh banyak faktor. Terlebih dahulu, analisis dilakukan dengan mengidentifikasi karakteristik pengguna, pola perjalanan, kualitas pelayanan dan persepsi masyarakat.

Dari identifikasi karakteristik pengguna, pola perjalanan, kualitas pelayanan dan persepsi masyarakat dilakukan analisis regresi dengan menggunakan SPSS. Uji regresi bertujuan mengetahui faktor-faktor pengaruh dari variabel dependen. Hasil uji regresi berganda seringkali tidak sesuai dengan yang diharapkan. Untuk mengantisipasi hal ini, dipilihlah cara yang lebih baik untuk membangun model yang benar-benar dapat menggambarkan data dan pada akhirnya dapat digunakan untuk memprediksi variabel independen. Cara pemilihan model yang terbaik adalah dengan mempertimbangkan koefisien determinasi ( $R^2$ ), *standar error of variance* ( $s^2$ ), *adjusted R<sup>2</sup>*, *statistic PRESS* (*Predicted residual sum of square*), *Cp* Mallow's, *AIC* (*Akaike Information Criterion*) dan *BIC* (*Bayes Information Criterion*) (Zulaela, 2010).

Model yang baik menurut hasil analisis regresi dengan pemilihan model adalah model yang dibangun dengan variabel dependen intensitas dan variabel

independen berupa tujuan perjalanan, waktu perjalanan, harga, efektifitas waktu dan kenyamanan. Artinya penggunaan transportasi sungai yang masih eksis dipakai masyarakat saat ini dipengaruhi oleh faktor-faktor tersebut.

Tujuan perjalanan yang sering dilakukan masyarakat dengan menggunakan transportasi sungai adalah 40,8% untuk berbelanja di kawasan CBD Kecamatan Pasar Jambi, 33,8% untuk bekerja di pusat CBD, 11,3% untuk sekolah, 9,9% untuk lainnya dan 4,2% untuk rekreasi, seperti dapat dilihat pada Gambar 2. Waktu perjalanan yang sering dilakukan dengan menggunakan transportasi sungai ini adalah 28,2% di siang hari, 26,8% di pagi, siang dan sore hari, dan 25,4% hanya di pagi dan sore hari. Harga/ongkos perjalanan yang harus dikeluarkan seseorang untuk melakukan sekali penyeberangan menggunakan transportasi sungai ini juga tidak terlalu mahal yaitu hanya Rp 2.000 dengan tidak harus mengeluarkan energi dan usaha lebih jika dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi. Efektifitas waktu dan kenyamanan juga menjadi faktor penting bagi masyarakat yang hanya melakukan perjalanannya ke kawasan pusat perkotaan.

### **Persepsi Masyarakat Terhadap Eksistensi Penggunaan Transportasi Sungai**

Tingkat pelayanan yang diberikan penambang transportasi sungai ini menjadi bagian penting untuk dinilai masyarakat secara individual dan obyektif. Penelitian ini mengambil 71 responden yang menggunakan transportasi sungai, dan meminta mereka mengisi 28 pertanyaan yang berkaitan dengan keterjangkauan harga, efektifitas waktu, kenyamanan, keamanan dan kepuasan. Dari hasil survey dan pengisian kuesioner didapat bahwa masyarakat menggolongkan transportasi sungai yang sederhana dan tradisional ini telah memiliki pelayanan moda yang baik, meskipun pada kenyataannya masih

banyak fasilitas yang perlu dibenahi dan diperbaiki.

Masyarakat juga menilai bahwa keberadaan transportasi sungai masih sangat diperlukan bagi masyarakat Seberang Kota Jambi untuk melakukan aktivitasnya di Kawasan CBD Kota Jambi.

### **Arahan Kebijakan**

Keberadaan Sungai Batanghari yang membelah Kota Jambi memiliki nilai manfaat yang sangat baik apabila pemerintah dapat mengelolanya dengan baik. Salah satu konsep *waterfront city* yang sekarang mulai banyak berkembang dan dimanfaatkan beberapa kota besar, juga dapat dilakukan pemerintah untuk meningkatkan pendapatan daerah dan keberlanjutan kota. Salah satunya adalah dengan memaksimalkan keberadaan sungai sebagai sarana transportasi baik transportasi tradisional, transportasi wisata ataupun transportasi pengangkutan hasil sumberdaya alam.

### **Kesimpulan**

1. Transportasi sungai merupakan transportasi yang pertama yang menghubungkan kawasan CBD Kota Jambi dengan wilayah utara sungai sebagai pusat permukiman dan budaya. Transportasi sungai yang berkembang sebelum tahun 1975an berupa perahu dayung yang sangat tradisional. Seiring perkembangan jaman, diatas tahun 1976, perahu tradisional tersebut mulai menggunakan mesin bermotor sehingga pekerjaan pengangkutan dan transportasi menjadi lebih mudah. Kemudian diatas tahun 1986an, pemerintah telah mengupayakan keberadaan jalan dan jembatan yang menghubungkan antar wilayah yang terpisah oleh keberadaan sungai. Jembatan yang telah berhasil dibangun adalah Jembatan Aurduri 1 dan Jembatan Batanghari II. Selain itu juga sedang dilakukan pembangunan jembatan gantung khusus pejalan kaki sebagai alternatif wisata yang

dikembangkan guna mendukung konsep *waterfront city*.

2. Identifikasi faktor pengaruh penggunaan transportasi sungai menyatakan bahwa ada lima alasan masyarakat menggunakan transportasi sungai. Faktor-faktor tersebut adalah tujuan perjalanan, waktu perjalanan, harga, efektifitas waktu dan kenyamanan.
3. Dari hasil survey dan pengisian kuesioner didapat bahwa masyarakat menggolongkan transportasi sungai yang sederhana dan tradisional ini telah memiliki pelayanan moda yang baik, meskipun pada kenyataannya masih banyak fasilitas yang perlu dibenahi dan diperbaiki.
4. Keberadaan Sungai Batanghari yang membelah Kota Jambi memiliki nilai manfaat yang sangat baik apabila pemerintah dapat mengelolanya dengan baik. Salah satu konsep *waterfront city* yang sekarang mulai banyak berkembang dan dimanfaatkan beberapa kota besar, juga dapat dilakukan pemerintah untuk meningkatkan pendapatan daerah dan keberlanjutan kota. Salah satunya adalah dengan memaksimalkan keberadaan sungai sebagai sarana transportasi baik transportasi tradisional, transportasi wisata ataupun transportasi pengangkutan hasil sumberdaya alam.

### **Daftar Pustaka**

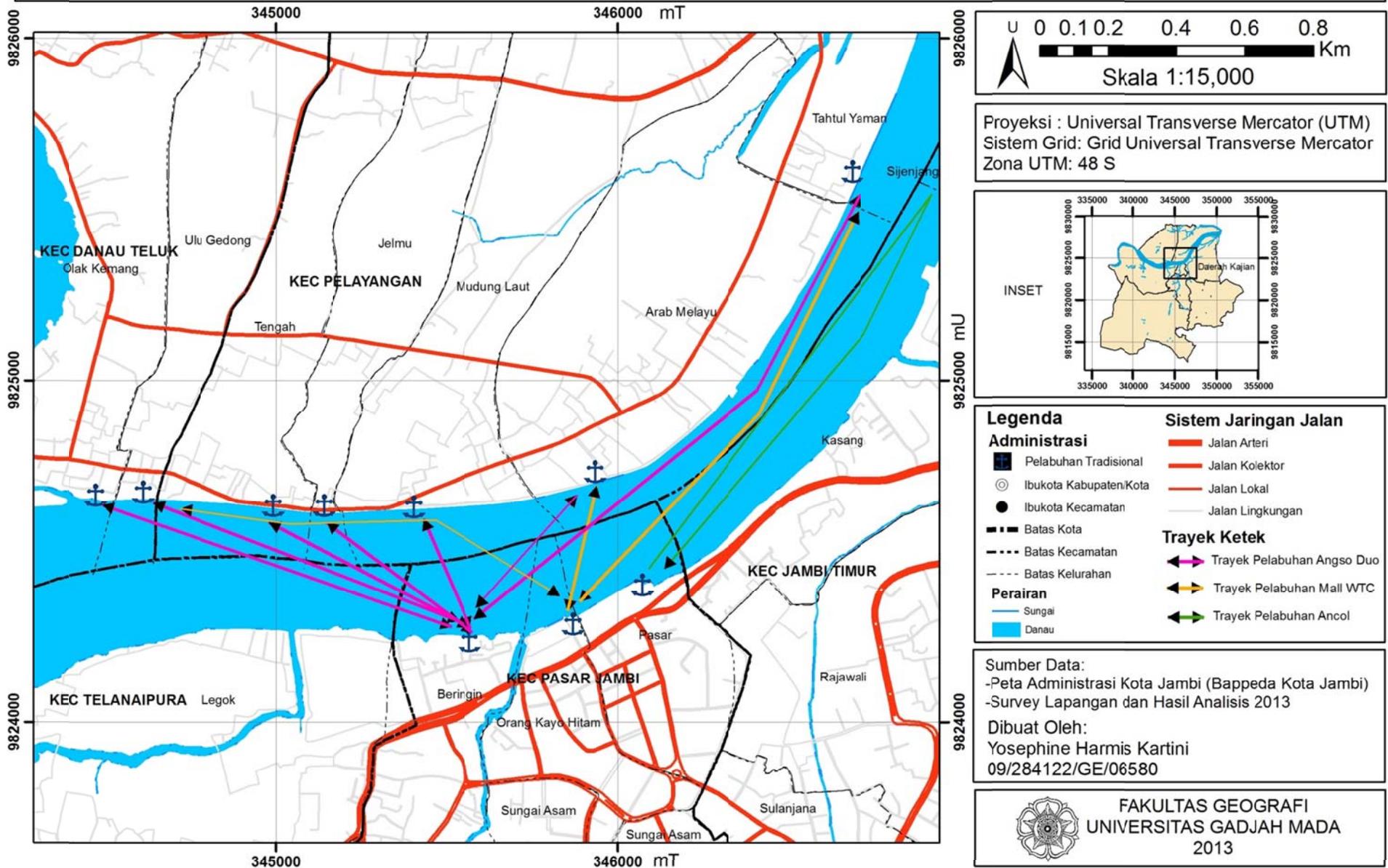
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. 2005. *Masterplan Transportasi Darat*. Jakarta.
- Hidayati, Iswari Nur dan tim . 2010. *Bahan Ajar Penginderaan Jauh untuk Studi Perkotaan*. Yogyakarta: UGM.
- Kamaludin, Rustian. 1987. *Ekonomi Transportasi (Cetakan Pertama)*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Morlok, Edward K. 1984. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi (Editor: Yani Sianipar)*. Jakarta: Erlangga.

Sari, Rizki Permata. 2008. *Tesis: Pergeseran Pergerakan Angkutan Sungai di Sungai Martapura Kota Banjarmasin*. Semarang: Undip.

UU No 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

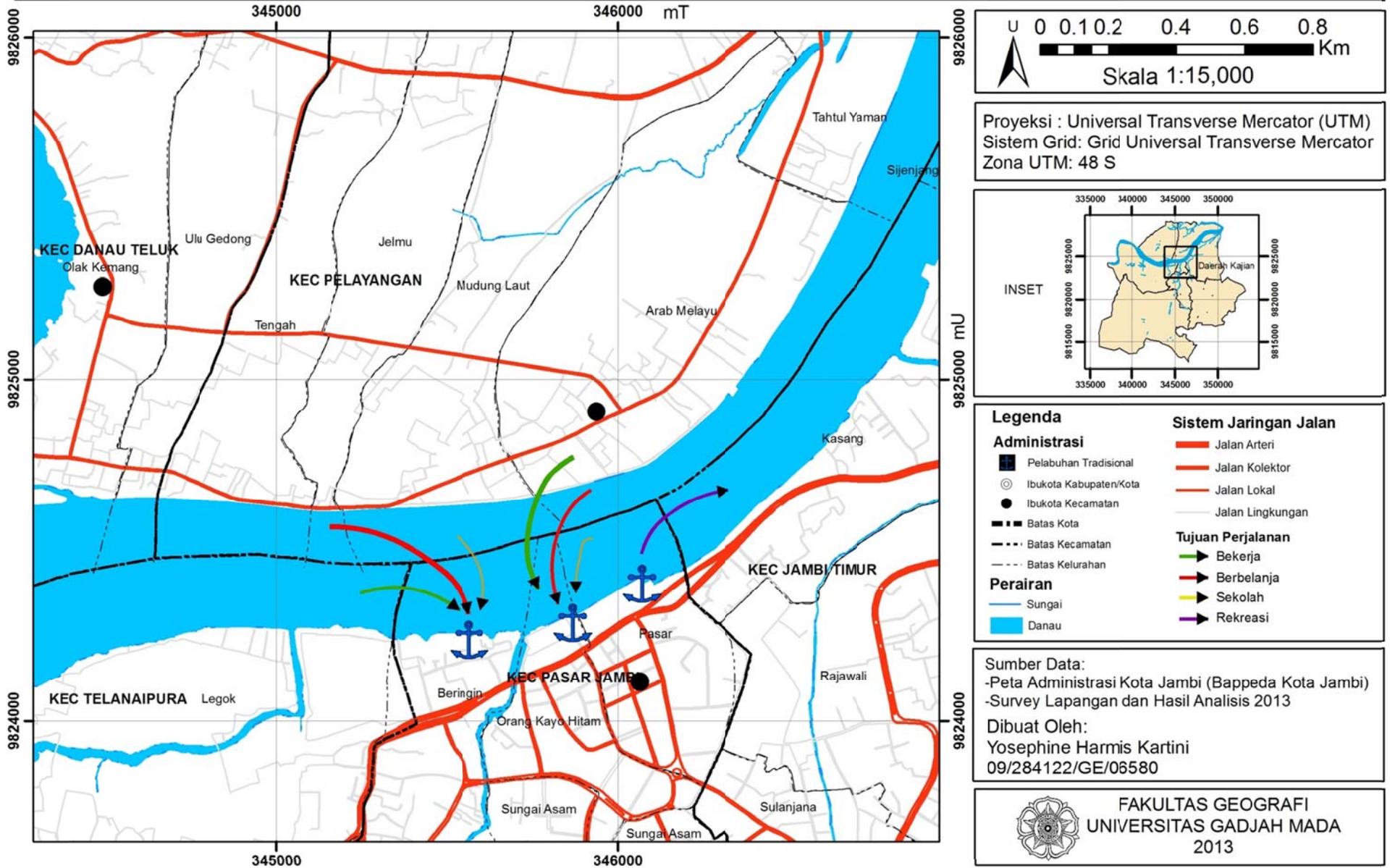
Zulaela. 2010. *Analisis Regresi Terapan*. Lab Komputasi Matematika dan Statistika MIPA: UGM.

# PETA KEBERADAAN PELABUHAN DAN TRAYEK KETEK DI KOTA JAMBI



Gambar 1. Peta Keberadaan Pelabuhan dan Trayek Ketek di Kota Jambi

# PETA POLA PERJALANAN TRANSPORTASI SUNGAI SESUAI DENGAN TUJUANNYA DI KOTA JAMBI



Gambar 2. Peta Pola Perjalanan Menurut Tujuan Perjalanan