

Pola Permukiman Periferi Kota Banjarmasin

Studi Kasus Koridor Jalan A. Yani Km. 6 – Km. 17

Muhammad Tharziansyah¹, Nursyarif Agusniansyah¹

Abstrak – Alih fungsi lahan di Jalan A. Yani km.6 Banjarmasin sampai dengan km.17 Kabupaten Banjar merupakan fenomena ruang spatial yang menarik untuk diamati. Lahan sawah produktif mulai berubah fungsi menjadi lahan terbangun untuk kegiatan ekonomi komersial. Pembangunan perumahan permukiman, baik perumahan massal, swadaya maupun rumah toko (ruko) merupakan tuntutan kebutuhan masyarakat. Kondisi ini tentu saja membentuk pola-pola ruang tertentu.

Penelitian ini bertujuan mengeksplorasi ruang permukiman dan menganalisis kecenderungan yang akan terjadi pada masa mendatang. Analisis dilakukan secara kualitatif deskriptif menggunakan tiga variabel yaitu kerangka kawasan, layout ruang dan bangunan dan moda angkutan didapatkan pola permukiman yang dimaksud. Koridor jalan A.Yani lebih didominasi pola linear dan kemudian beberapa kawasan mengalami perkembangan cabang jalan dan ranting jalan yang selanjutnya membentuk pola seperti pola tulang ikan. Terdapat 149 buah cabang jalan dan yang paling dominan terdapat di km.7 dan km.8 dan km.14. Semakin dekat dengan pusat pertumbuhan maka semakin banyak jumlah cabang jalan. Jika dilihat dari layout ruang dan bangunan maka terdapat 6 model layout ruang yang terbentuk di antara bangunan, di antara bangunan dan moda angkutan transportasi dan di antara bangunan dan lingkungan.

Diperkirakan koridor jalan A.Yani dari km.6 sampai km.17 akan berkembang 4 pola permukiman yaitu pola linear, grid, *cluster* dan *amorf*. Selain itu dampak negatif yang dikhawatirkan terjadi adalah munculnya *squatter settlement* (permukiman ilegal) dan *slum area* (kawasan kumuh) yang mengikuti perkembangan kawasan perdagangan, jasa dan kegiatan ekonomi. Untuk mengatasi ini perlu dilakukan penataan kapling sebelum terjadi pembangunan yang besar-besaran. Kasiba dan Lisiba merupakan konsep yang efektif untuk mengendalikan pembangunan fisik dan menjamin ketersediaan ruang terbuka permukiman.

Keywords –pola permukiman, kerangka kawasan, layout ruang dan bangunan, moda angkutan.

PENDAHULUAN

Meluasnya kawasan kota Banjarmasin ke kawasan-kawasan pinggiran (periferi) kota merupakan gejala perubahan kehidupan masyarakat rural menjadi masyarakat urban. Salah satu perubahan nyata adalah munculnya alih fungsi lahan di sepanjang koridor Jl. A.Yani, terutama dari km. 6 ke arah luar kota. Kekuatan sektor swasta telah mendorong laju perkembangan fisik koridor tersebut. Pembangunan rumah toko (ruko) besar-besaran mencakup seluruh jalan utama kota.

Jalan A. Yani km.6 hingga Gambut awalnya merupakan kawasan pertanian produktif, namun terjadi perubahan fungsi pada kawasan ini. Akibatnya menimbulkan ketidakjelasan batas kota Banjarmasin. Saat ini batas Kota Banjarmasin ditandai oleh deretan ruko di antara km.6 sampai

km.10. Padahal keberadaan ruko itu di luar wilayah Kota Banjarmasin. Artinya pembangunan sektor swasta tidak mengenal batas administrasi, tetapi dipengaruhi oleh pertimbangan nilai ekonomi.

Perkembangan koridor A.Yani mulai dari km.6 ke luar kota berpotensi membentuk pola ruang yang tidak menentu dan sporadis. Untuk melihat dampak alih fungsi lahan dapat ditelusuri melalui pendekatan pola ruang atau pola permukiman. Untuk itu perlu dilakukan pengkajian (eksplorasi) terhadap pola permukiman sehingga dapat memberikan gambaran karakteristik ruang di koridor A.Yani tersebut.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Pola Permukiman

Pola permukiman berkaitan erat dengan pertumbuhan dan perkembangan. Pertumbuhan

¹ Staf pengajar Fakultas Teknik Unlam Banjarmasin

memiliki pengertian kuantitatif atau segala hal yang dapat diukur (lihat Kusumo, 1994), sedangkan perkembangan mengandung pengertian kualitatif yang tidak dapat diangkakan kondisinya. Pertumbuhan dan perkembangan permukiman sangat tergantung dari keadaan ekonomi masyarakat. Masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) memilih lokasi rumah yang dekat dengan lokasi pekerjaannya (lihat Turner, 1972), karena semakin jauh tempat bekerja maka semakin besar biaya perjalanannya (*komuting*). Oleh karena itu di sekitar pusat kota banyak didapati rumah yang tumbuh secara inkremental, baik legal maupun ilegal, kumuh maupun liar, *slum and squatter*.

Lain halnya dengan kelompok masyarakat berpenghasilan tinggi (MBT) yang tidak mengalami kesulitan untuk bermukim di pinggiran kota, karena memiliki kemampuan ekonomi yang tinggi (Knox, 1982; Turner, 1972). Kriteria yang diinginkan oleh MBT ini dalam pengadaan perumahan berkaitan dengan status sosial (Turner, 1972) yang akan berdampak kepada lokasi, luas kapling, wujud fisik, terutama di kota besar.

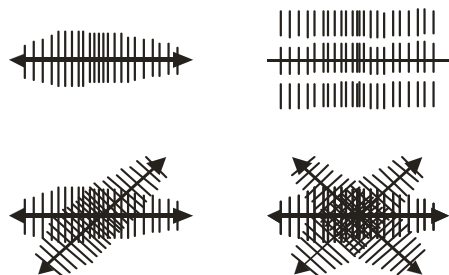
Tiga tipe kekuatan yang mempengaruhi bentuk permukiman yaitu kekuatan sentripetal akan membentuk permukiman dengan pola konsentrik, sedangkan kekuatan linear akan membentuk permukiman linear memanjang. Kekuatan ketiga disebabkan oleh kondisi alam atau bentuk lanskap (Doxiadis, 1971; 310). Selain itu Doxiadis (1971; 328) mengklasifikasikan bentuk dasar dari kekuatan yang menjadi daya tarik terbentuknya

permukiman yaitu: kekuatan sentral (*central forces*), kekuatan linear (*linear forces*), *surface forces* dan *volume forces* (lihat Gambar 1 dan 2).

Perkembangan Perumahan dan Permukiman

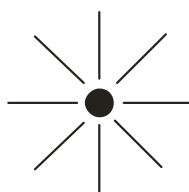
Doxiadis (1971) menjelaskan bahwa suatu saat masing-masing kota akan mengalami penyatuan tanpa ada batas yang jelas yang dapat membedakan kota yang satu dengan lainnya. Sedangkan Mumfort dalam Kuswartojo (1997) menyatakan bahwa permukiman akan mengalami fase-fase perkembangan kota mulai dari ionopolis hingga menjadi nekrapolis (kehancuran). Soemarwoto (1994) menjelaskan bahwa intervensi pembangunan terhadap lingkungan dan setiap kegiatan pembangunan selalu menuju pada titik keseimbangan tertentu. Jika keseimbangan telah tercapai maka selama satu satuan waktu tetap bertahan dan kemudian ada upaya lagi untuk mencapai titik keseimbangan yang lebih tinggi lagi dan demikian seterusnya.

Verschure (1979) merumuskan tiga konsep perumahan yaitu : pertama, perumahan sebagai tatanan fisik dan aktivitas pengadaannya. Kedua, perumahan merupakan sebuah proses sebagaimana yang dinyatakan oleh Turner (1972) yang menyangkut dua hal, yaitu makna yang diberikan perumahan menimbulkan rasa dan interpretasi, dan perumahan merupakan pemberi makna sebagai bagian dari kehidupan sehari-hari. Ketiga, perumahan sebagai titik pusat kehidupan manusia, yaitu menstrukturkan lingkungan berdasar suatu tatanan dan ekspresi budaya tertentu.



Arah permukiman tergantung pola jalan yang terbentuk. Jika kerangka jalan bersifat linear maka terbentuk pola permukiman yang linear.

Gambar 1.
Bentuk Kekuatan Linear



Jika tidak ada faktor lain yang mempengaruhi perkembangan permukiman, maka pusat pertumbuhan merupakan kekuatan yang mempengaruhi perkembangan ke arah luar sebagaimana bentuk melingkar

Gambar 2.
Bentuk Kekuatan Memusat

Permukiman adalah perumahan sedangkan perumahan belum tentu sebuah permukiman. Unsur pembentuk lingkungan permukiman terdiri dari lima elemen yang saling terkait, yaitu manusia, masyarakat, lingkungan alamiah, lindungan dan jejaring (Doxiadis, 1971). McCallum (1983) merumuskan konsep perumahan ke dalam tiga dimensi yaitu: dimensi organisasional (informasi, keluarga, komunitas, partisipasi, *tenure*, otonomi), dimensi finansial (penghasilan/pekerjaan, biaya-biaya perumahan, skema-skema pembiayaan dan kemampuan membayar perumahan) dan dimensi fisik (tanah, rumah, prasarana dan sarana serta lokasi). Archer (1980) memandang perumahan sebagai komoditas dan dibagi menjadi dua unsur besar yaitu: tapak plus bangun dan hak-hak properti yang terkandung padanya seperti yang diuraikan pada Tabel 1.

bangunan di atasnya. Variabel operasional yang lazim dari kerangka kawasan ini adalah jaringan jalan dan sungai atau pun sistem drainase kota. Bentuk dari kerangka kawasan ini bermacam-macam, mulai dari bentuk grid, liner, organik maupun bentuk tidak beraturan. Aspek ketiga adalah moda angkutan.

Aspek Metodologi

Unit analisis yang diteliti adalah permukiman pada koridor jalan A. Yani dari km.6 sampai dengan km.17. Pemilihan unit analisis berdasarkan kecenderungan perkembangan yang terjadi sangat signifikan. Bentuk dan layout bangunan dapat memberikan persepsi kepada keadaan fisik bangunan. Kerangka kawasan dirinci menjadi jaringan jalan (jalan besar hingga jalan setapak), sungai dan drainase. Moda Angkutan dirinci menjadi jenis dan macam dari angkutan, mulai dari

Tabel 1. Unsur Permukiman dan Faktor yang Mempengaruhi

Dimensi dan unsur perumahan dan permukiman		Faktor-faktor eksternal	
Keadaan pertanahan	Sistem, pola keluarga	Kebijakan perkotaan	Demografi
Kepemilikan	Kegiatan ekonomi penduduk	Kebijakan perumahan	Kebijakan pembangunan
Jaringan infrastruktur	Kegiatan kemasyarakatan	Organisasi pemb. Kota	Kebijakan moneter
Tata ruang (makro)/lokasi	Kegiatan sosial	Kebijakan kredit	Sistem hukum
Parameter-parameter fisik perumahan :	Kondisi ekonomi masyarakat	Industri perumahan	Visi (pembangunan)
- kepadatan	Kondisi sosial masyarakat	Industri konstruksi	Gaya hidup
- luas lingkungan	Budaya bermukim	Pola urbanisasi	Perubahan sosial
- standard perumahan	Rencana tata ruang	Stock perumahan	Pengaruh budaya lain
- kondisi fisik	Rencana tata ruang		Teknologi
- pola layout	Peraturan membangun PP		Pola investasi
- penggunaan tanah	Mekanisme kontrol pemb.PP		
- fungsi-fungsi perumahan	Skema-skema pemb. PP		
Jaringan ekonomi	Skema pembiayaan PP		
Jaringan sosial			
Peran permukiman			
Makna-makna dari perumahan dan permukiman (PP)			
Citra permukiman			

METODOLOGI PENELITIAN

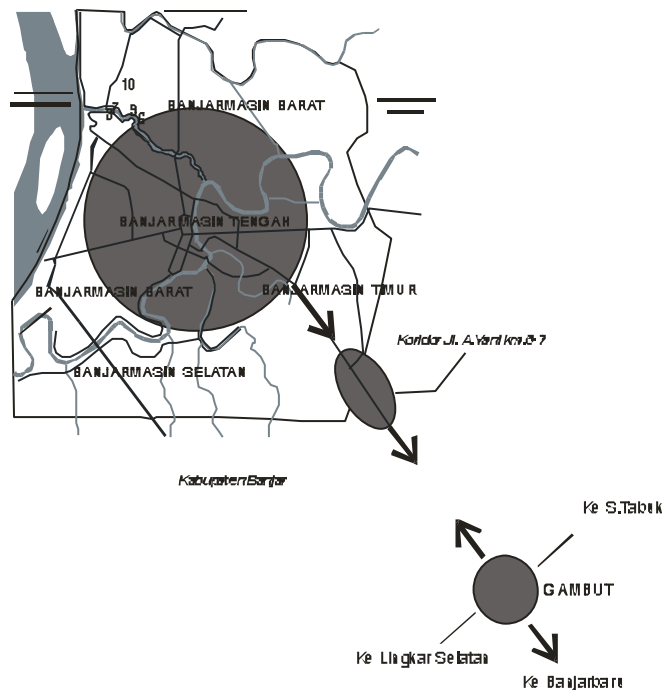
Kerangka Konseptual Penelitian

Aspek pertama, bentuk dan layout bangunan merupakan komponen yang berkaitan dengan elemen ruang dan pembentuk ruang. Aspek kedua adalah aspek kerangka kawasan yang terbentuk sebelum adanya bangunan fisik di atasnya dan dapat juga terbentuk setelah ada

pejalan kaki sampai kendaraan bermotor.

Teknik Pengumpulan Data

Langkah pertama mengumpulkan data-data sekunder yang berkaitan dengan perkembangan permukiman/kota di Banjarmasin. Langkah kedua melakukan pengamatan kondisi perumahan permukiman dan melakukan pendataan khusus dengan melakukan survey pengamatan pada koridor Jalan A. Yani km.6 sampai dengan km.17.

**Gambar 3.**

Kedudukan Pusat-pusat Pertumbuhan Permukiman

Pendataan khusus dilakukan dengan mencatat beberapa elemen yang berkaitan dengan jaringan jalan, layout ruang dan bangunan dan moda angkutan. Pendataan terhadap moda angkutan dilakukan dua tahap. Tahap pertama dilakukan pada pagi hari dan tahap kedua dilakukan pada sore. Kedua waktu tersebut diasumsikan merupakan puncak kepadatan lalu lintas. Kedua tahap memiliki durasi lima belas menit. Untuk memudahkan dalam pengamatan moda angkutan ini maka dilakukan pengelompokan unit amatan berdasarkan rentang jarak setiap satu kilometer.

Teknik Analisis

Analisis yang digunakan bersifat kualitatif karena banyak faktor yang sulit untuk dianalisis secara terukur. Selain menggunakan analisis kuantitatif juga dilakukan analisis kualitatif, misalnya untuk memperhitungkan LHR dari moda angkutan, besaran ruang, dimensi jalan dan sungai atau pun drainase. Pengungkapan pola permukiman dilakukan dengan cara grafis dan dipaparkan secara deskriptif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Diskripsi Kawasan Penelitian

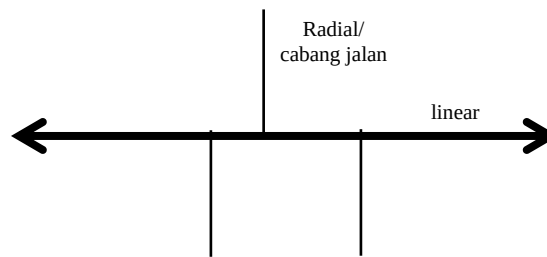
Banjarmasin merupakan kota besar dan termasuk kota tertua di Kalimantan. Pada tahun 2000 penduduk Kota Banjarmasin berjumlah 542.140

jiwa. Dengan jumlah tersebut Banjarmasin merupakan kota terbesar di Kalimantan.² Dengan luas wilayah 7200 hektar Kota Banjarmasin memiliki tingkat kepadatan yang tergolong rendah yaitu sebesar 75 jiwa/hektar, tetapi pada beberapa bagian kota justru memiliki kepadatan yang tinggi. Kepadatan yang tidak merata antara lain disebabkan oleh faktor geomorfologis, yaitu tanah rawa dan sungai yang relatif banyak, sehingga menjadi kendala pembangunan kota (Tharziansyah, 2000). Gambar 3 memperlihatkan bahwa Kota Banjarmasin merupakan pendorong utama perkembangan permukiman di koridor jalan A. Yani km.6 sampai dengan km.9. Limpahan perkembangan dari Banjarmasin ini cukup kuat mengarah ke wilayah Kabupaten Banjar. Pada sisi lain di km.7 terdapat Pasar Kertak Hanyar yang turut memperkuat wilayah ini sebagai pusat pertumbuhan perbatasan Kota Banjarmasin sebelah Timur. Pada km.14 terdapat pusat pertumbuhan yang dikenal dengan Gambut (Pasar Gambut) yang mempengaruhi pertumbuhan permukiman di sekitarnya.

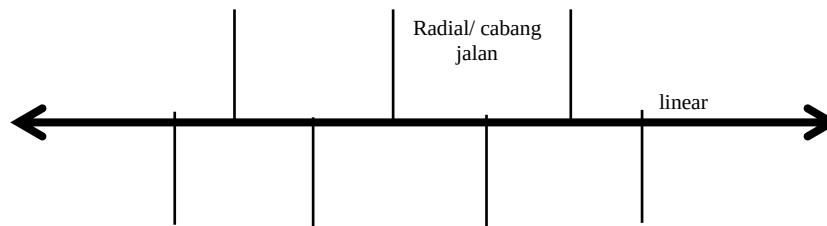
Pola Permukiman

a. Kerangka Kawasan

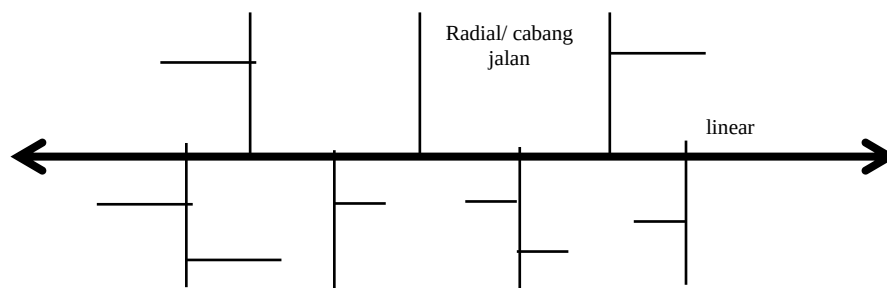
² Jumlah Penduduk Samarinda tahun 2000: 266.195 jiwa, Balikpapan: 433.356 jiwa (www.kaltim.go.id), Pontianak: 467.070 jiwa (Kotamadya Pontianak Dalam Angka tahun 1999), Palangkaraya: 144.364 jiwa (BPS Palangkaraya tahun 1999), Sampit: 519.287 jiwa (BPS Kotawaringin Timur tahun 2000)



Gambar 4.
Pola Kerangka Kawasan Linear dan Radial



Gambar 5.
Pola Kerangka Tulang Ikan



Gambar 6.
Pola Pertumbuhan Kerangka Kawasan

Perkembangan koridor jalan pada awalnya yang tampak adalah pola yang bersifat linear (lihat Gambar 4). Kemudian berkembang titik-titik pertumbuhan yang menjadi konsentrasi permukiman. Titik pertumbuhan yang tergolong besar adalah di sekitar Pasar Kertak Hanyar (Pasar Ahad) dan di sekitar Pasar Gambut (Pasar Kindai Limpur). Titik pertumbuhan ini memicu terbentuknya perumahan baru yang tidak lagi bergantung pada pinggiran jalan A. Yani, tetapi menjadikannya jalan A. Yani sebagai akses masuk ke dalam perumahan. Selanjutnya dibangun beberapa perumahan yang menjadikan jalan A. yani sebagai akses utama (keluar masuk). Dengan kondisi demikian tidak lagi dapat dikatakan bahwa kerangka kawasan di kawasan studi bersifat linear, namun justru menimbulkan kerangka baru yang bersifat radial. Jika diamati dengan teliti maka kerangka kawasan penelitian dapat dianalogikan dengan kerangka tulang ikan atau tulang daun (lihat Gambar 5). Ada unsur seperti tulang utama yaitu jalan A. Yani yang kemudian dari unsur utama ini bercabang-cabang. Masing-masing

cabang jalan selanjutnya akan berkembang beberapa rating jalan yang pada gilirannya permukiman tidak lagi berkembang secara linear (lihat Gambar 6).

Tabel 2 memperlihatkan jumlah cabang jalan dari km.6 – km.17 terdapat sebanyak 149 buah cabang jalan. Jalan A. Yani dari km.6 sampai km.9 memiliki banyak cabang jalan. Kemudian semakin ke luar kota semakin berkurang, namun mendekati pasar Gambut yaitu pada km.13 dan km.14 jumlah cabang jalan bertambah. Selanjutnya semakin ke arah luar kota jumlah cabang jalan semakin berkurang. Jadi semakin mendekat kepada pusat pertumbuhan maka semakin banyak cabang jalan. Perkembangan Gambut selain di dukung jalan A. yani juga di dukung oleh jalan kolektor ke jl. Sei Tabuk dan juga menghubungkan Gambut dengan jl. Lingkar Basirih.

b. Layout Ruang dan Bangunan **Ruang antara Bangunan**

Tabel 2. Kerangka Kawasan

Posisi km	Jumlah cabang jalan				Total
	Arah Luar Kota	Fungsi kolektor (bersifat menerus)	Arah Dalam Kota	Fungsi kolektor (bersifat menerus)	
Km. 6	5	1 (jl. Pramuka)	8	-	14
Km.7	10	-	16	-	26
Km.8	12	1 (jl. Manarap)	7	-	20
Km.9	9	-	5	-	14
Km.10	5	-	3	-	8
Km.11	1	-	4	-	5
Km.12	5	-	3	-	8
Km.13	4	-	6	-	10
Km.14	11	1 (arah s.tabuk)	6	1 (arah jl.ling. sel)	19
Km.15	4	-	6	-	10
Km.16	3	1 (Jl. Lingkar utara)	7	-	11
Km.17	1	-	3	-	4
	70	4	74	1	149

Adanya tambahan bangunan di depan halaman rumah menciptakan ruang antara bangunan rumah tinggal dengan bangunan tambahan, seperti terlihat pada Gambar 7, 8, 9 dan 10. Meskipun sifat dari bangunan tambahan adalah non permanen, namun sangat mempengaruhi nilai ruang secara signifikan.

Pada kawasan permukiman yang padat jarak antar bangunan terlihat sangat sempit, sebaliknya semakin ke arah luar kota kepadatan semakin rendah atau jarak antar bangunan relatif jauh. Jarak antar ruko di sekitar km.8 sampai dengan km.9 relatif sempit. Ruang antar ruko tersebut biasanya berfungsi sebagai jalan yang menghubungkan lingkungan perumahan di dalamnya dengan jl. A. Yani.

Ruang Antara Bangunan dan Kegiatan Transportasi

Sebagian besar halaman rumah jalan A.Yani dimanfaatkan untuk kegiatan ekonomi, seperti warung, kios, bengkel, tambal ban dan kios bensin. Sifat dari bangunan untuk kegiatan ini adalah non permanen, sporadis dan terdapat di badan jalan, serta ada sebagian menutupi sungai. Perkembangan lanjut adalah tumbuhnya area parkir temporer dan kemudian timbulnya terminal tidak resmi atau diistilahkan terminal bayangan. (lihat Gambar 11).

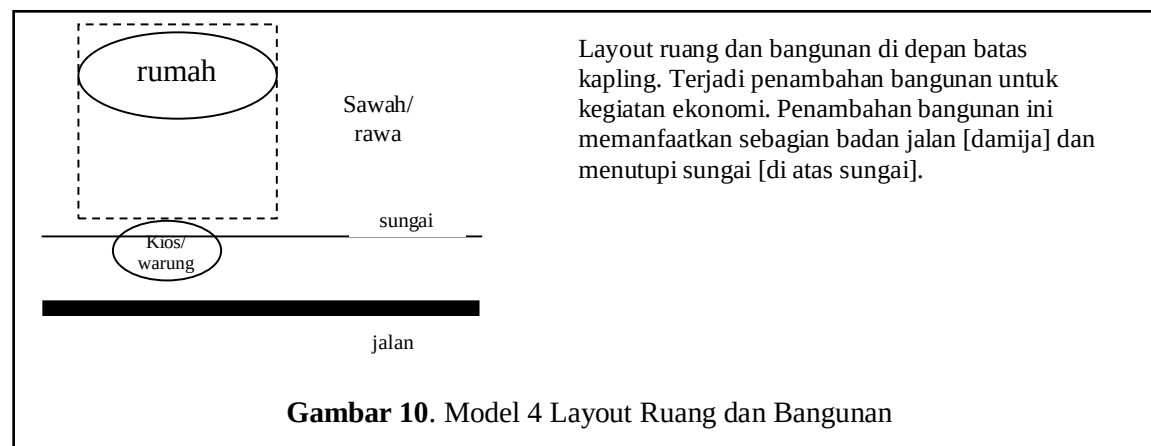
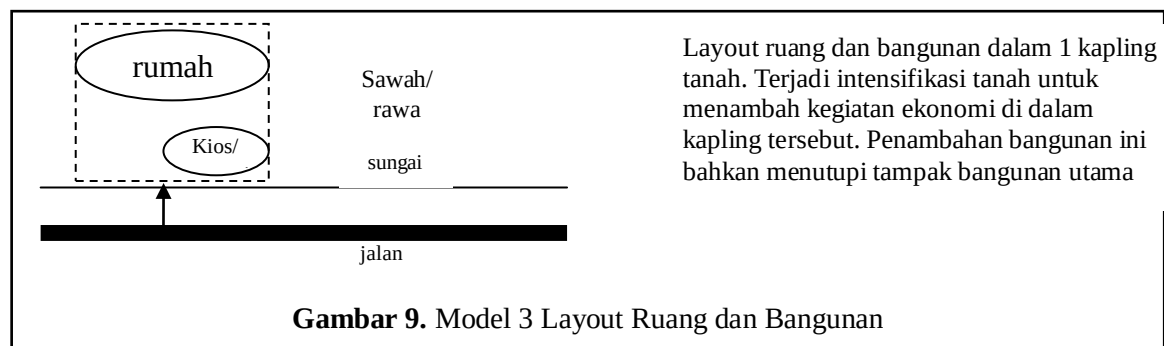
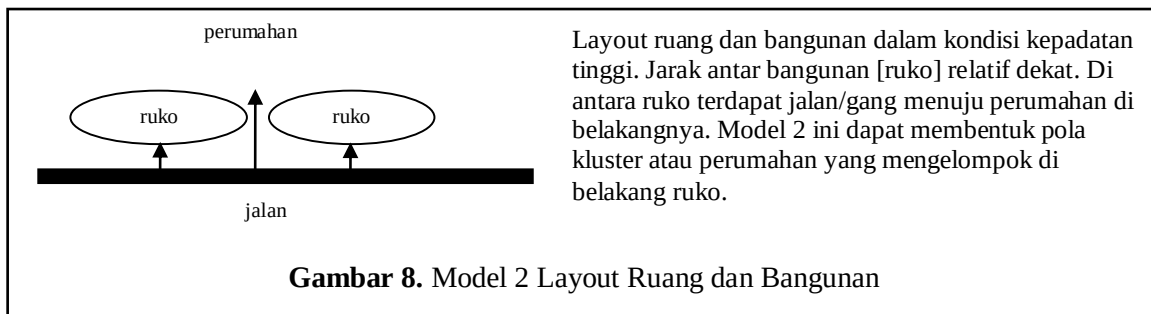
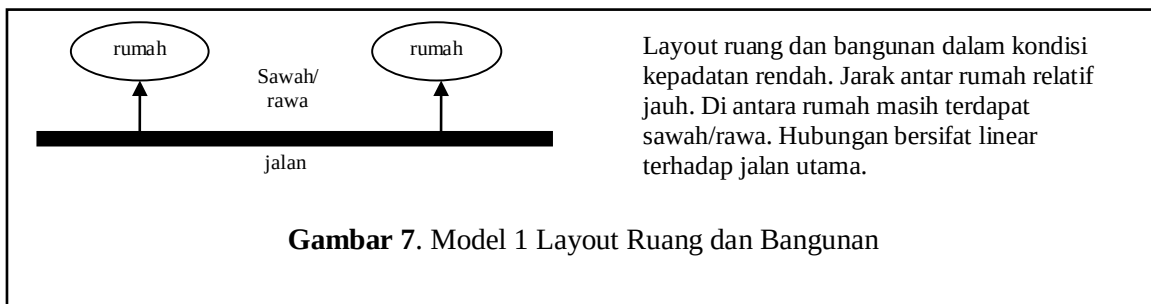
Ruang Antara Bangunan dan Lingkungan

Lahan berfungsi untuk pertanian beralih fungsi untuk perumahan, industri, komersial dan pergudangan. Lahan pada koridor dari km.16 sampai dengan km.17 juga mulai beralih fungsi dari kawasan rawa menjadi area terbangun. Ada kecenderungan pada koridor ini pembangunan fisik memerlukan area yang relatif luas. (lihat Gambar 12).

c. Moda Angkutan

Pada Tabel 3 terlihat terjadi peningkatan moda angkutan truk 50% yang ke luar kota pada tahun 2003 jika dibandingkan tahun 2002. Truk yang menuju luar kota pada sore hari tahun 2002 lebih banyak dari pada tahun 2003. Truk yang menuju ke dalam kota Banjarmasin justru mengalami penurunan. Penyebab penurunan ini adalah dibukanya jalan lingkar selatan sehingga truk yang ke dalam kota tidak melewati jalan A. Yani.

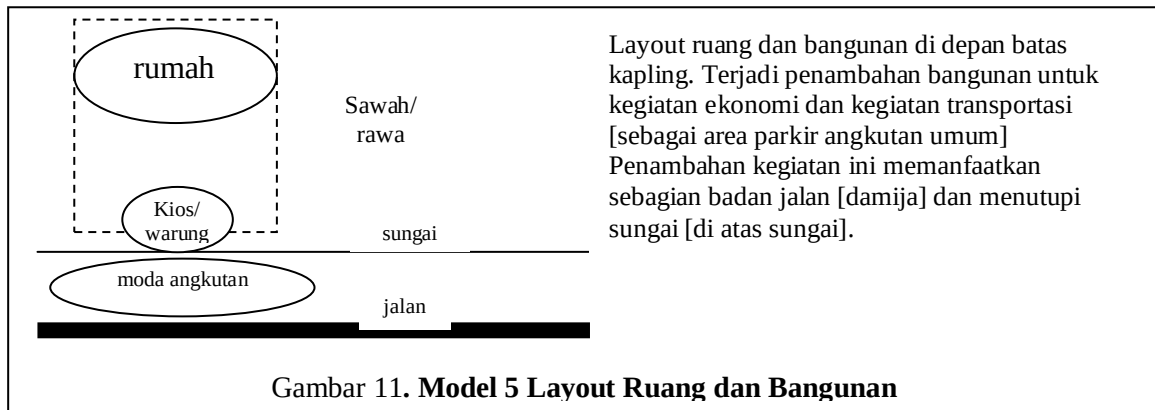
Pada Tabel 4 dapat dilihat bahwa rata-rata jumlah moda angkutan roda 4 (mobil pribadi dan angkutan umum) yang menuju luar kota pada tahun 2003 meningkat jika dibandingkan dari tahun 2002. Tahun 2002 mobil yang menuju luar kota pada pagi hari sebesar 103 buah sedangkan pada tahun 2003 sebesar 144 buah. Pada sore hari tahun 2002 jumlah mobil yang menuju luar kota rata-rata sebesar 148 buah, sedangkan pada tahun 2003 sebesar 152 buah.



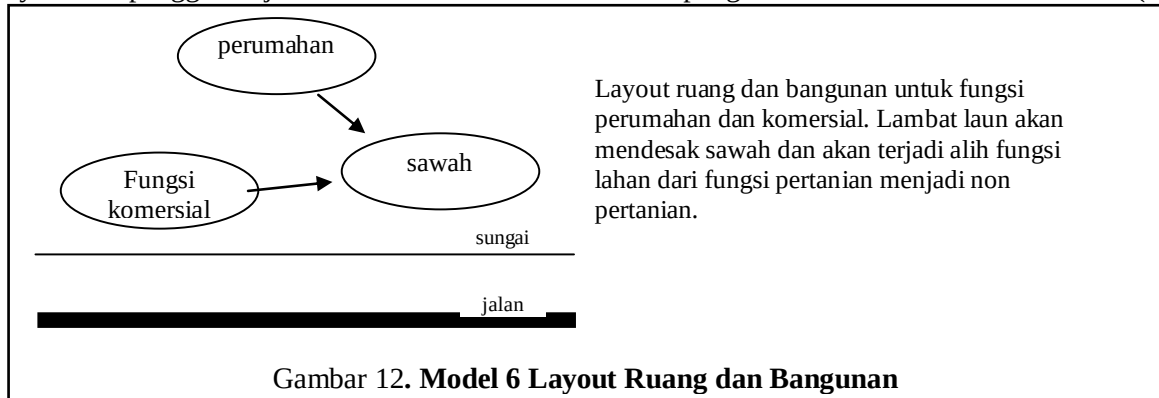
Pada Tabel 5 memperlihatkan pertumbuhan moda angkutan becak dan pejalan kaki tidak memiliki perbedaan antara tahun 2002 dan 2003. Sedangkan jenis angkutan sepeda mengalami perbedaan. Pada tahun 2002 rata-rata sepeda yang mengarah ke luar kota pagi hari sebesar 19 buah sedangkan pada tahun 2003 sebesar 10 buah. Pada sore hari sepeda yang mengarah ke luar kota pada tahun 2002 sebesar 13 buah sedangkan pada tahun 2003 sebesar 12 buah.

d. Analisis Perkembangan

Dari kecenderungan atau tren yang terjadi saat ini maka perkembangan kota Banjarmasin bergerak ke arah Timur (Kabupaten Banjar). Pembangunan ruko tersebut sudah mencapai pada km.9 dan peluang besar untuk terus mengarah ke km.10 dan seterusnya. Pada masa mendatang diperkirakan akan terjadi proses aglomerasi dan penyatuan antara Banjarmasin dan Gambut (Kabupaten Banjar).



Masyarakat pengguna jalan akan merasakan mempengaruhi adalah kedudukan Gambut (km.14)



bahwa keberadaannya hingga km.9 masih terkesan yang didukung oleh jalan kolektor yang

Tabel 3. Perkembangan Moda Angkutan Truk dan Bus

Titik Amatan	Arah	Truk				Bus			
		Tahun 2002		Tahun 2003		Tahun 2002		Tahun 2003	
		Pagi	Sore	Pagi	Sore	Pagi	Sore	Pagi	Sore
Km.6	LK	17	17	27	23	3	2	4	4
	DK	23	31	24	20	4	3	1	1
Km.7	LK	12	27	29	21	3	2	4	5
	DK	23	34	21	18	5	4	1	4
Km.8	LK	X	X	27	22	X	X	3	6
	DK	25	32	35	19	3	5	2	2
Km.9	LK	16	23	38	24	2	1	2	5
	DK	21	37	25	24	5	4	2	2
Km.10	LK	16	23	32	18	2	3	3	5
	DK	23	32	16	20	5	3	2	1
Km.11	LK	X	X	41	26	X	X	1	1
	DK	32	28	40	50	4	2	2	3
Km.12	LK	17	27	29	19	1	3	2	6
	DK	23	32	19	22	3	1	3	0
Km.13	LK	17	22	36	29	2	4	1	1
	DK	24	27	20	16	3	1	2	0
Km.14	LK	20	25	41	27	0	2	2	3
	DK	24	35	23	20	1	0	3	0
Km.15	LK	16	18	36	26	1	3	2	4
	DK	23	33	30	19	3	1	0	0
Km.16	LK	20	17	56	39	1	3	2	1
	DK	28	36	25	36	3	0	2	0
Km.17	LK	18	20	32	23	1	3	1	1
	DK	23	13	20	34	2	1	2	0
Rata-rata	LK	17	22	35	25	2	3	2	4
	DK	24	31	25	25	3	2	2	1

LK : arah luar kota (banjarbaru) DK : arah dalam kota (banjarmasin)
X : data hilang

wilayah Kota Banjarmasin. Pola permukiman akan berkembang ke arah yang lebih jauh yaitu ke arah km.10 dan hingga km.14 (Gambut). Faktor yang

menghubungkan jalan Sei Tabuk (menuju Martapura) dan jalan lingkaran selatan (menuju jalan Basirih). Sedangkan perkembangan ke arah km.17

dipengaruhi oleh jalan lingkaran luar (*outer ring road*) yang berada di km.17 yang terkoneksi dengan lalu lintas regional di Jembatan Barito.

Pada masa mendatang pola linear masih tetap ada, pola grid sebagai implikasi dari cabang jalan yang mengakses jalan utama atau pun sebagai pola

Tabel 4. Pertumbuhan Moda Angkutan Mobil dan Motor

Titik Amatan	Arah	Mobil (Roda 4)				Motor (Roda 2)			
		Tahun 2002		Tahun 2003		Tahun 2002		Tahun 2003	
		Pagi	Sore	Pagi	Sore	Pagi	Sore	Pagi	Sore
Km.6	LK	162	236	208	204	316	423	382	470
	DK	204	230	192	179	616	471	456	497
Km.7	LK	133	186	195	169	281	370	289	410
	DK	128	160	162	169	363	222	373	427
Km.8	LK	95	156	144	172	148	286	141	304
	DK	134	156	165	149	258	231	280	270
Km.9	LK	109	143	160	142	153	246	189	264
	DK	125	141	152	150	226	148	200	244
Km.10	LK	107	145	165	155	154	224	162	217
	DK	131	147	137	136	230	143	178	203
Km.11	LK	99	122	120	134	121	201	152	191
	DK	119	135	107	99	292	137	201	203
Km.12	LK	94	132	159	157	133	211	152	157
	DK	123	137	151	107	219	132	166	145
Km.13	LK	85	139	132	237	105	212	181	189
	DK	113	147	75	125	206	136	169	195
Km.14	LK	95	148	99	110	132	214	165	230
	DK	110	146	109	105	159	175	192	192
Km.15	LK	84	128	129	155	116	178	105	221
	DK	99	117	120	102	151	118	40	175
Km.16	LK	85	120	84	85	105	167	37	148
	DK	109	112	93	70	169	115	150	115
Km.17	LK	83	121	130	104	109	154	110	140
	DK	170	113	102	78	170	113	149	117
Rata-rata	LK	103	148	144	152	156	241	172	245
	DK	130	145	130	122	255	178	213	232

LK : arah luar kota (banjarbaru)

DK : arah dalam kota (banjarmasin)

Tabel 5. Pertumbuhan Moda Angkutan Becak/Bajaj, Sepeda dan Pejalan Kaki

Titik Amatan	Arah	Becak/Bajaj				Sepeda				Pejalan Kaki			
		Tahun 2002		Tahun 2003		Tahun 2002		Tahun 2003		Tahun 2002		Tahun 2003	
		Pagi	Sore	Pagi	Sore	Pagi	Sore	Pagi	Sore	Pagi	Sore	Pagi	Sore
Km.6	LK	11	17	18	3	78	43	26	27	12	16	5	6
	DK	10	18	17	7	57	51	21	49	7	4	5	1
Km.7	LK	0	1	0	1	51	29	14	23	11	4	24	9
	DK	5	2	6	4	46	24	30	34	10	9	5	8
Km.8	LK	X	X	0	0	X	X	5	11	X	X	2	2
	DK	2	1	2	1	16	40	10	28	2	2	12	27
Km.9	LK	0	0	0	1	8	15	19	21	1	0	12	7
	DK	0	0	1	1	18	11	5	17	0	1	0	1
Km.10	LK	0	0	0	1	12	5	6	10	6	0	7	4
	DK	0	0	0	1	17	4	4	12	5	7	6	6
Km.11	LK	X	X	0	0	X	X	6	9	X	X	3	0
	DK	0	0	0	0	13	9	3	9	6	8	0	7
Km.12	LK	0	0	0	0	14	3	6	7	0	0	1	5
	DK	0	0	0	0	2	6	6	20	0	0	0	0
Km.13	LK	0	0	0	0	6	3	8	9	0	0	3	0
	DK	0	1	0	0	6	8	4	8	2	1	5	6
Km.14	LK	0	3	2	4	7	8	15	7	3	31	15	10
	DK	6	7	3	2	9	10	11	10	9	42	25	21
Km.15	LK	1	2	0	1	4	7	11	9	2	3	0	3
	DK	1	1	0	0	4	5	6	14	0	1	0	0
Km.16	LK	0	0	0	0	8	7	4	4	0	0	0	0
	DK	0	0	0	0	2	3	2	12	0	0	0	0
Km.17	LK	0	0	0	0	3	7	3	5	0	0	0	0
	DK	0	0	0	0	3	1	5	8	0	0	0	0
Rata-rata	LK	1	2	2	1	19	13	10	12	4	5	6	4
	DK	2	3	2	1	16	14	9	18	3	6	5	6

LK : arah luar kota (banjarbaru)

DK : arah dalam kota (banjarmasin)

X : data hilang

yang direncanakan pada pembangunan rumah massal (RSS/RSS) atau pun disebabkan oleh pola kapling tanah yang direncanakan sedemikian rupa sehingga menjadi kawasan siap bangunan (kasiba) atau pun lingkungan siap bangun (lisiba). Selain itu juga akan terjadi pola *cluster* yaitu akan mengelompoknya perumahan-perumahan pada kawasan tertentu. Pola ini kemungkinan berkembang jauh dari jalan utama kota. Pola yang terakhir adalah pola *amorf* (tidak jelas) karena terjadi ketidakharmonisan bentuk tanah yang menyebabkan pembangunan rumah tidak terpola dengan baik. Pembangunan ini cenderung bersifat individual dan sporadis atau disebut sebagai pembangunan inkremental.

Pada lokasi yang didominasi oleh ruko atau pun industri dan pergudangan lambat laun akan terbentuk permukiman dualistik. Maksud dari permukiman dualistik ini adalah tumbuhnya perumahan di sekitar ruko atau industri dan pergudangan sebagai dampak dari kegiatan ekonomi pada ruko/industri/pergudangan. Antara perumahan tersebut dan kegiatan ekonomi tersebut terbentuk hubungan yang saling sinergis dan ada ketergantungan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Layout ruang dan bangunan yang terbentuk dari km.6 sampai dengan km.17 cukup beragam dan dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Layout ruang dan bangunan kepadatan rendah. Jarak antar rumah relatif jauh. Di antara rumah masih terdapat sawah/rawa. Hubungan bersifat linear terhadap jalan utama.
2. Layout ruang dan bangunan kepadatan tinggi. Jarak antar bangunan (ruko) relatif dekat. Di antara ruko terdapat jalan/gang menuju perumahan di belakangnya. Model 2 ini dapat membentuk pola kluster atau perumahan yang mengelompok di belakang ruko.
3. Layout ruang dan bangunan dalam 1 kapling tanah. Terjadi intensifikasi tanah untuk menambah kegiatan ekonomi di dalam kapling tersebut. Penambahan bangunan ini bahkan menutupi tampak bangunan utama
4. Layout ruang dan bangunan di depan batas kapling. Terjadi penambahan bangunan untuk kegiatan ekonomi. Penambahan bangunan ini memanfaatkan sebagian badan jalan (damija) dan menutupi sungai (di atas sungai).
5. Layout ruang dan bangunan di depan batas kapling. Terjadi penambahan bangunan untuk kegiatan ekonomi dan kegiatan transportasi (sebagai area parkir angkutan umum)

Penambahan kegiatan ini memanfaatkan sebagian badan jalan (damija) dan menutupi sungai (di atas sungai).

6. Layout ruang dan bangunan untuk fungsi perumahan dan komersial. Lambat laun akan mendesak sawah dan akan terjadi alih fungsi lahan dari fungsi pertanian menjadi non pertanian.

Perkembangan pola permukiman di km.6 sampai dengan km.17 pada masa mendatang diperkirakan akan terbentuk 4 (empat) pola yaitu pola linear, grid, cluster dan amorf.

Saran

1. Penataan kapling merupakan salah satu solusi dalam pengaturan pola-pola permukiman. Perlu dilakukan pengendalian batasan luasan kapling yang diperbolehkan untuk dijual. Demikian juga dengan pembangunan rumah massal hendaknya dibatasi dengan cara menetapkan rasio luasan agar masih menjamin keberadaan sawah produktif. Perumahan permukiman harus memiliki pola yang jelas sebelum terjadi pembangunan yang tidak terkendali.
2. Program pembangunan yang telah dicanangkan Pemerintah dalam pembuatan Kasiba (kapling siap bangun) dan Lisiba (lingkungan siap bangun) merupakan representasi dari penataan kapling. Program ini cukup tepat untuk diterapkan dan semestinya menjadi pedoman dalam pengawasan pembangunan perumahan permukiman.
3. Untuk mengimbangi pertumbuhan yang bersifat linear maka perlu diciptakan pusat pertumbuhan baru yang jauh dari jalan A. Yani, sehingga akan terbentuk pola permukiman yang konsentrik.
4. Pengendalian ruang melalui konsep penataan ruang kawasan harus memperhatikan kemungkinan munculnya *squatter settlement* dan *slum area* tersebut. Masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) seringkali menempati dua tipe permukiman ini. MBR memiliki karakteristik yang mudah berpindah tergantung lokasi sumber mata pencaharian mereka.

Pihak swasta dan masyarakat hendaknya memperhatikan pedoman penataan ruang, sehingga pembangunan memiliki jaminan kekuatan hukum. Masyarakat atau swasta yang memiliki tanah dalam luasan besar yang akan diperjualbelikan melalui pengkaplingan hendaknya dalam pembagian kapling memperhatikan proporsi ruang terbangun dan ruang terbuka.

DAFTAR PUSTAKA

- Archer, RAW (1982); Catatan-catatan Tentang Ekonomi Tanah Perkotaan, Asian Institute of Technology, Urban Land Programme, Bangkok.
- Djojohadi Kusumo, Sumitro. (1994); **Perkembangan Pemikiran Ekonomi, Dasar Teori Ekonomi Pertumbuhan dan Pembangunan**, Jakarta, LP3ES
- Doxiadis, C. (1971); **Ekistics: An Introduction to The Science of Human Settlements**, Anchor Press, London
- Knox, Paul. (1982); 'Housing Demand, Residential Mobility and Urban Residential Structure', **Urban Social Geography an Introduction, Second Edition**, Longman Scientific and Technology, John Wiley and Sons, Inc, New York.
- Kuswartojo, Tjuk & Suparti Amir Salim. (1997); **Perumahan dan Permukiman yang Berwawasan Lingkungan**, Dirjen Pendidikan Tinggi, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Owusu, Thomas. Y. (1999); 'The Residential Patterns and Housing Choices of Ghanaian Immigrants in Toronto Canada', **Housing Studies**, Vol.14, No.1
- Panudju, Bambang. (1999); **Pengadaan Perumahan Kota dengan Peran Serta Masyarakat Berpenghasilan Rendah**, Penerbit Alumni, Bandung
- Rapoport, A. (1977); 'Perception of Environmental Quality', **Human Aspects of Urban Society Towards a Man-Environment Approach to Urban Form and Design**, Chapter 2, Pergamon Press, New York.
- Salim, Suparti Amir. (2001); 'Perkuliahan Teori Perkembangan Perumahan dan Permukiman', Program Magister Arsitektur, ITB
- Sinulingga, Budi D. (1999); 'Pengaruh Kondisi Lingkungan Pemukiman, Ketersediaan Fasilitas Kota, Transportasi dan Lapangan Pekerjaan terhadap Preferensi Bermukim Para Migran di Wilayah Metropolitan Mebidang', dalam Budi D. Sinulingga, **Pembangunan Kota Tinjauan Regional dan Lokal**, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- Soemarwoto, Otto. (1994); **Ekologi, Lingkungan Hidup dan Pembangunan**, Djambatan, Jakarta.
- Tharziansyah, Muhammad. (2002); 'Preferensi Perumahan Pada Permukiman Tradisional Dan Modern: Studi Kasus Kelurahan Kuin Utara dan Kelurahan Kuripan Banjarmasin', Thesis Magister Arsitektur, ITB, Bandung.
- Turner, John F. (1972); **Freedom to Build – Dweller Control of The Housing Process**, The Macmillan Company, New York.
- Van Kempen, Ronald and Jan van Weesep. (1998); 'Ethnic Residential Patterns in Dutch Cities: Backgrounds, Shifts and Consequences', **Urban Studies**, Vol.35, No.10, pp.1813-1833.
- Verschure, Han (1979); **"Housing: Concepts and Ideas"**, dalam Housing and Development, University of Leuven, Leuven hh.3.1-3.14.