

Bab 1

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Beberapa aspek penting yang melatar belakangi upaya penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu-Lintas Angkutan Jalan di Kabupaten Balangan adalah sebagai berikut :

1. Perkembangan aspek internal dan eksternal wilayah; dan
2. Kondisi eksisting sistem, prasarana dan sarana transportasi wilayah.

Kabupaten Balangan merupakan salah satu wilayah yang berada di provinsi Kalimantan Selatan, berada pada posisi yang strategis karena sebagai perlintasan jalur antar daerah dan jalur menuju provinsi Kalimantan Timur. Hal tersebut ditunjukkan dengan perkembangan penduduk dan kegiatan perekonomian di Kabupaten Balangan selama beberapa tahun terakhir menunjukkan peningkatan cukup signifikan sehingga berimplikasi kepada terjadinya peningkatan kebutuhan pergerakan di seluruh wilayah. Perkembangan tersebut pada akhirnya memerlukan ketersediaan dan pengembangan prasarana transportasi yang mampu melayani kebutuhan dan meningkatkan perkembangan wilayah.

Transportasi merupakan unsur yang sangat penting dalam menunjang pembangunan ekonomi maupun sosial wilayah. Dengan kata lain, kemajuan suatu wilayah sangat ditentukan keberadaan sistem, sarana dan prasara transportasi di wilayah tersebut. Dalam kaitannya dengan kondisi Kabupaten Balangan dapat dicermati bahwa secara umum kondisi transportasi Kabupaten Balangan kurang mampu merespon dinamika perkembangan wilayah sehingga pada tahap tertentu kondisi tersebut menjadi salah satu faktor penghambat perkembangan wilayah.

Transportasi merupakan unsur yang sangat penting dalam menunjang pembangunan ekonomi maupun sosial wilayah. Dengan kata lain, kemajuan suatu

wilayah sangat ditentukan keberadaan sistem, sarana dan prasarana transportasi di wilayah tersebut. Sehingga jika kondisi di atas tidak diantisipasi sejak dini akan menjadikan perkembangan sarana dan prasarana transportasi wilayah berkembang secara alami tanpa konsep yang jelas.

Dengan semakin terbatasnya anggaran pembangunan menuntut perubahan pola pikir ke arah perencanaan dan penetapan prioritas pembangunan dan pengembangan sarana prasarana perhubungan secara efektif, sesuai permintaan yang berdasar realitas pola aktivitas, pola bangkitan tarikan pergerakan, sebaran pergerakan serta keunggulan komparatif antar zona dalam suatu wilayah, yang terbentuk dalam suatu tatanan transportasi wilayah yang sejalan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW).

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 bahwa untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu dilakukan dengan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah di daratan. Pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berpedoman pada Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan kebutuhan.

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdiri atas :

- a. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional.
- b. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi.
- c. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten / Kota.

Dalam Rangka memberikan arah bagi pengembangan transportasi di wilayah Kabupaten Balangan selama 20 tahun ke depan sebagai faktor penunjang dan pendorong pengembangan sektor-sektor lainnya . Dengan memperhatikan perkiraan perubahan pola aktivitas, pola pergerakan serta peruntukan lahan maka perlu disusun Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sebagai pedoman dalam pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan di kabupaten Balangan. Hal tersebut sesuai dengan amanat dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya pada Pasal 14, dan Pasal 17.

1.2. MAKSUD DAN TUJUAN

Maksud pengadaan jasa konsultasi penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan ini adalah untuk mengidentifikasi permasalahan transportasi

Kabupaten Balangan serta menyusun strategi dan program kerja sebagai pedoman dalam perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian pembangunan sarana dan prasarana transportasi secara komprehensif dan terkoordinasi. Selain itu penyusunan rencana induk jaringan lalu-lintas dan angkutan jalan Kabupaten Balangan juga dimaksudkan untuk pedoman seluruh stake holder bidang penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Balangan dan membuat arahan kebijakan pengembangan sistem transportasi untuk kurun 20 tahun ke depan.

Sedangkan tujuan studi ini antara lain :

1. Menganalisis dan mengevaluasi kondisi transportasi saat ini.
2. Mengidentifikasi pergerakan orang dan barang masa kini dan masa mendatang
3. Mengidentifikasi kebutuhan sarana dan prasarana transportasi di masa kini dan masa mendatang.
4. Mengetahui pusat-pusat bangkitan dan tarikan pergerakan.
5. Mengetahui pola pergerakan orang dan barang menurut asal tujuan perjalanan.
6. Sebagai wadah integrasi sistem transportasi wilayah yang mengakomodasikan kebutuhan-kebutuhan lokal;
7. Menyusun arahan kebijakan, strategi dan upaya dalam pembangunan dan pengembangan sektor transportasi.
8. Mengintegrasikan perencanaan transportasi lokal Kabupaten Balangan dengan Tatravil Provinsi Kalimantan Selatan dan dengan Sistem Transportasi Nasional.
9. Menyusun jaringan pelayanan dan jaringan prasarana moda transportasi jalan secara terintegrasi
10. Mengoptimalkan potensi sektor transportasi Kabupaten Balangan
11. Menyusun Rencana Induk Jaringan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan yang merupakan jaringan yang terorganisasi dalam satu sistem dari moda transportasi jalan yang bertujuan menciptakan pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien yang membentuk satu kesatuan sistem dengan transportasi wilayah maupun nasional.

Sasaran umum yang ingin dicapai terkait dengan pengadaan jasa konsultasi perencanaan Rencana Induk Jaringan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Balangan adalah terciptanya penyelenggaraan transportasi di Kabupaten Balangan yang efektif (selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan

cepat, mudah, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi) dan efisien (beban public rendah dan utilitas tinggi) dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau wilayah lokal (SKL), dan dari simpul lokal ke simpul wilayah dan simpul nasional terdekat atau sebaliknya.

Sedangkan secara khusus sasaran yang ingin dicapai dengan penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten ini adalah:

1. Terwujudnya penjabaran arah kebijakan sector perhubungan yang telah tertuang dalam RPJP dan RTRW sebagai acuan dalam pembangunan sektor perhubungan;
2. Terwujudnya sinkronisasi dan koordinasi pembangunan sektor perhubungan;
3. Terwujudnya sistem jaringan lalu lintas dan angkutan jalan yang mandiri, mampu memenuhi kebutuhan masyarakat secara berkelanjutan;
4. Terwujudnya sistem jaringan lalu lintas dan angkutan jalan yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi lokal, regional dan nasional yang berdaya saing global.

1.3. LINGKUP KEGIATAN

Lokasi kegiatan mencakup seluruh wilayah administrasi Kabupaten Balangan, dengan tetap memperhatikan wilayah sekitarnya untuk menjamin keterpaduan antar wilayah.

Materi Rencana Induk Jaringan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Balangan adalah sebagai berikut :

- a. Analisis kondisi saat ini yang meliputi peruntukan ruang/lahan, kondisi pola aktivitas, bangkitan-tarikan pergerakan, sebaran pergerakan, moda unggulan dan outlet wilayah.
- b. Analisis perkiraan kondisi yang akan datang meliputi RTRW, proyeksi pola aktivitas, proyeksi bangkitan- tarikan pergerakan, proyeksi sebaran pergerakan, proyeksi moda unggulan dan perkiraan outlet wilayah.
- c. Analisis perkembangan lingkungan strategis internal dan eksternal transportasi Kabupaten Balangan.
- d. Analisis arah pengembangan jaringan yang meliputi jaringan prasarana, jaringan pelayanan, moda unggulan dan penetapan outlet.

- e. Menyusun Dokumen Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kabupaten Balangan yang sekurang-kurangnya memuat:
 1. Prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup kabupaten/kota;
 2. Arah dan kebijakan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten dalam keseluruhan moda transportasi;
 3. Rencana lokasi dan kebutuhan simpul kabupaten; dan
 4. Rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas Kabupaten ;
- f. Konsultasi Publik dan/atau FGD draft Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kabupaten.

Untuk mencapai tujuan yang telah dikemukakan di atas, lingkup kegiatan yang dilakukan mencakup :

1. Menetapkan metodologi pelaksanaan perencanaan yang sistematis, terarah, efisien, dan efektif ;
2. Melakukan kompilasi dan analisis data dalam kaitannya dengan penyusunan pengembangan jaringan transportasi darat ;
3. Melakukan identifikasi pusat-pusat zona bangkitan dan tarikan pergerakan serta memprediksi besaran perjalanannya ;
4. Melakukan prediksi distribusi pergerakan orang dan barang menurut asal tujuan perjalanan dalam wilayah studi ;
5. Melakukan penilaian kinerja dan tingkat pelayanan transportasi.
6. Pengumpulan data yang mencakup
 - a. Data sektor transportasi (OD, jaringan dan kondisi transportasi, moda unggulan, outlet), keunggulan komparatif sesuai dengan rencana tata ruang;
 - b. Data sosial ekonomi ;
 - c. Kebijakan dan rencana di tingkat provinsi (sektoral, dan tata ruang termasuk tatrakil) dan nasional (sektoral, dan tata ruang termasuk sistranas) ;
 - d. Inventarisasi model analisa ;
7. Identifikasi masalah
8. Proyeksi kondisi yang akan datang :
 - a. Analisa permintaan jasa transportasi ;

- b. Penentuan zona ;
 - c. Bangkitan dan distribusi arus barang dan orang ;
 - d. Analisis pola arus barang dan orang serta pengembangan transportasi jalan ;
 - e. Analisis dan evaluasi alternatif rencana dan program transportasi wilayah ;
 - f. Menyusun rencana pengembangan transportasi jalan ;
9. Analisa Penyediaan jaringan transportasi yang mencakup :
- a. identifikasi pusat-pusat zona bangkitan dan tarikan pergerakan serta memprediksi besaran perjalanannya ;
 - b. identifikasi jaringan prasarana dan pelayanan transportasi antar zona di dalam kawasan perencanaan dan antar zona regional (provinsi maupun nasional) yang terkait ;
 - c. analisa tingkat pelayanan / kinerja operasional ;
 - d. Analisa kebutuhan ruang lalu-lintas ;

1.4. REFERENSI

Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu-Lintas Angkutan Jalan didasarkan kepada peraturan perundangan sebagai berikut,

1. Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Pemerintah Daerah;
2. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum;
3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
5. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
6. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional;
7. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
8. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
9. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;

10. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
11. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
12. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah;
13. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2013 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol;
14. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan;
15. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
16. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2012 Izin Lingkungan;
17. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;
18. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota;
19. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol;
20. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan;
21. Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2004 tentang Penatagunaan Tanah;
22. Peraturan Daerah Kabupaten Balangan Nomor 3 Tahun 2013 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Balangan Tahun 2013-2032.

1.5. KELUARAN

Hasil kegiatan penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan adalah :

1. Perkiraan perpindahan orang dan atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup kabupaten;
2. Arah dan kebijakan peranan lalu lintas dan angkutan jalan kabupaten dalam keseluruhan moda transportasi;
3. Rencana lokasi dan kebutuhan simpul skala kabupaten;

4. Rencana kebutuhan ruang lalu lintas skala kabupaten;

Keseluruhan hasil kegiatan tersebut dituangkan dalam bentuk laporan-laporan sebagai berikut,

1. **Laporan Pendahuluan**

Laporan ini berisikan antara lain : merumuskan tentang pemahaman KAK, metodologi kegiatan, program kerja, dan jadwal waktu pelaksanaan pekerjaan secara rinci. Laporan ini diserahkan sebanyak 5 (lima) eksemplar dengan ukuran kertas A4.

2. **Laporan Antara**

Laporan Antara berisi hasil kompilasi data yang diperlukan untuk tahap analisis serta analisis pendahuluan tentang tahap identifikasi masalah yang terjadi dan faktor-faktor penyebabnya. Laporan ini diserahkan sebanyak 5 (lima) eksemplar dengan ukuran kertas A4.

3. **Laporan Akhir**

Laporan Akhir berisi tentang prakiraan perpindahan orang dan barang, arah dan kebijakan pembagian peran moda untuk angkutan orang dan barang , serta rencana kebutuhan jaringan jalan, terminal orang dan terminal barang. Laporan Akhir ini diserahkan sebanyak 10 (sepuluh) eksemplar dengan ukuran kertas A4 beserta soft copynya. Laporan dilengkapi dengan 5 (lima) album peta dalam format A3

1.6. LANDASAN PEMIKIRAN DAN LINGKUNGAN STRATEGIS

1.6.1. Umum

Penentuan kebijakan transportasi Kabupaten Balangan harus dilihat bukan semata-mata sebagai upaya memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Melainkan melihat sistem transportasi dalam lingkup yang luas yaitu meliputi pertumbuhan ekonomi, tataguna lahan, aksesibilitas, lingkungan dan sosial. Dengan demikian misi dari sistem transportasi telah berkembang dari memindahkan orang dan atau barang menjadi meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat. Kualitas kehidupan yang harus dicapai akan terus berkembang berkembang, sejalan dengan perkembangan lingkungan internal suatu kota dan perkembangan lingkungan strategis dan globalisasi.

Di dalam penyusunannya, kebijakan tersebut dituangkan dalam suatu kerangka dasar kebijakan yang mencakup elemen-elemen visi dan misi daerah, visi pengembangan transportasi wilayah, tujuan pengembangan dan sasaran kebijakan sebelum kebijakan tersebut ditetapkan.

1.6.2. Pola Pikir Rencana Induk Jaringan lalu-Lintas Angutan Jalan

Rencana Induk Jaringan Lalu-Lintas Angkutan Jalan Kabupaten Balangan dalam konteks kewilayahan kabupaten/kota di Indonesia harus dibangun dalam konteks yang luas, yang melibatkan serangkaian pertimbangan teknis dari sisi besaran perencanaan dan pertimbangan konseptual sesuai dengan perangkat kebijakan yang ada. Disamping itu, karena transportasi merupakan prasarana dasar (*basic infrastructure*) bagi kegiatan sosial-ekonomi masyarakat, maka dalam perencanaannya tidak dapat dilepaskan dengan pola kegiatan masyarakat yang akan dilayaninya.

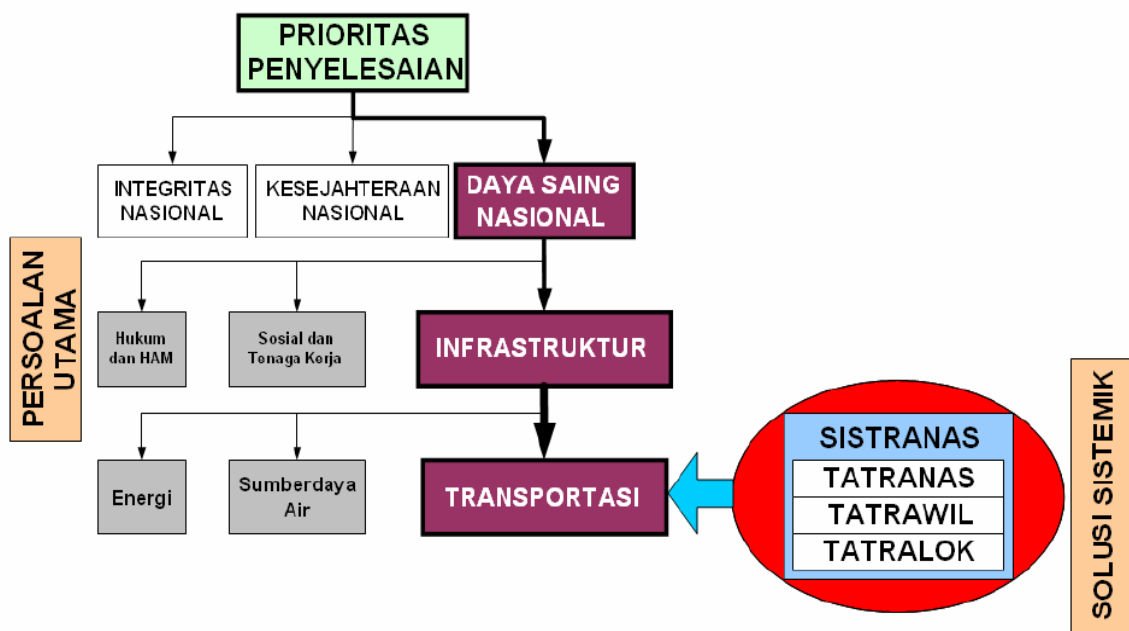
Kemultian penyelenggaraan sistem transportasi, tidak hanya terkait dengan sistem multi-moda yang menyatukan serangkaian moda transportasi, tetapi dalam perencanaannya juga harus mencerminkan keputusan yang dapat diterima semua pihak yang memiliki cara pandang yang berbeda (*multi-face*). Dengan mempertimbangkan variabel dampak dan manfaat yang beragam (*multi-dimensional*), dan melibatkan sejumlah pihak/insitusi yang mencerminkan aspek multi-sektoral.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 (yang telah ditetapkan dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2005) tentang Pemerintahan Daerah menekankan otonomi daerah (asas desentralisasi) yang diperlukan dari asas dekonsentrasi dan asas pembantuan yang telah dikembangkan oleh undang-undang terdahulu (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999). Sejalan dengan konsep Otonomi Daerah tersebut konsep SISTRANAS mengalami perubahan mendasar dalam proses pembentukannya yang tidak lagi bersifat *top-down* dengan pemerintah pusat sebagai aktor utamanya tetapi dengan pendekatan *bottom-up* lebih mencerminkan adanya demokratisasi dalam proses pengambilan kebijakan dan desentralisasi wewenang pemerintahan, termasuk pendanaannya.

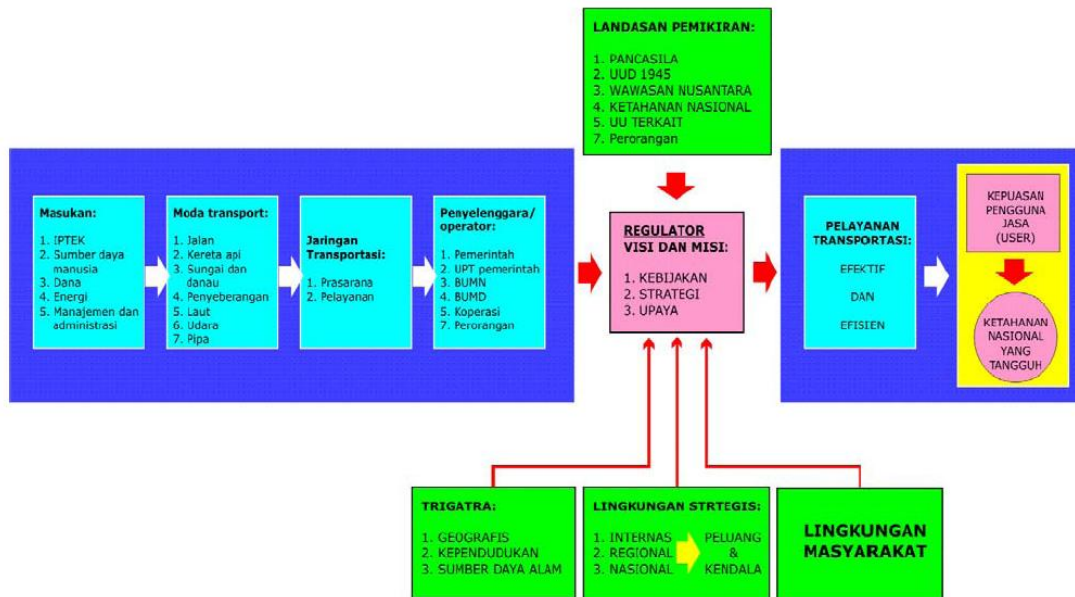
Dalam mewujudkan sistem transportasi yang handal dan berkemampuan tinggi, diharapkan mampu fleksibel terhadap berbagai tantangan, peluang dan kendala antara lain berupa perubahan lingkungan yang dinamis seperti otonomi daerah; terjadinya

globalisasi ekonomi; perubahan perilaku permintaan jasa transportasi; perkembangan ilmu pengetahuan; teknologi; dan kepedulian pada kelestarian lingkungan hidup; serta adanya keterbatasan sumber daya. Dalam mengantisipasi kondisi tersebut, sistem transportasi perlu terus ditata dan disempurnakan dengan didukung peningkatan kualitas sumber daya, sehingga terwujud keandalan pelayanan dan keterpaduan antar dan intra moda transportasi, yang disesuaikan dengan perkembangan ekonomi, tingkat kemajuan teknologi, kebijakan tata ruang, pelestarian lingkungan dan kebijakan energi nasional. Sehingga, akan selalu dapat memenuhi kebutuhan pembangunan, tuntutan masyarakat serta kebutuhan perdagangan nasional dan internasional dengan memperhatikan kehandalan serta kelaikan sarana dan prasarana transportasi.

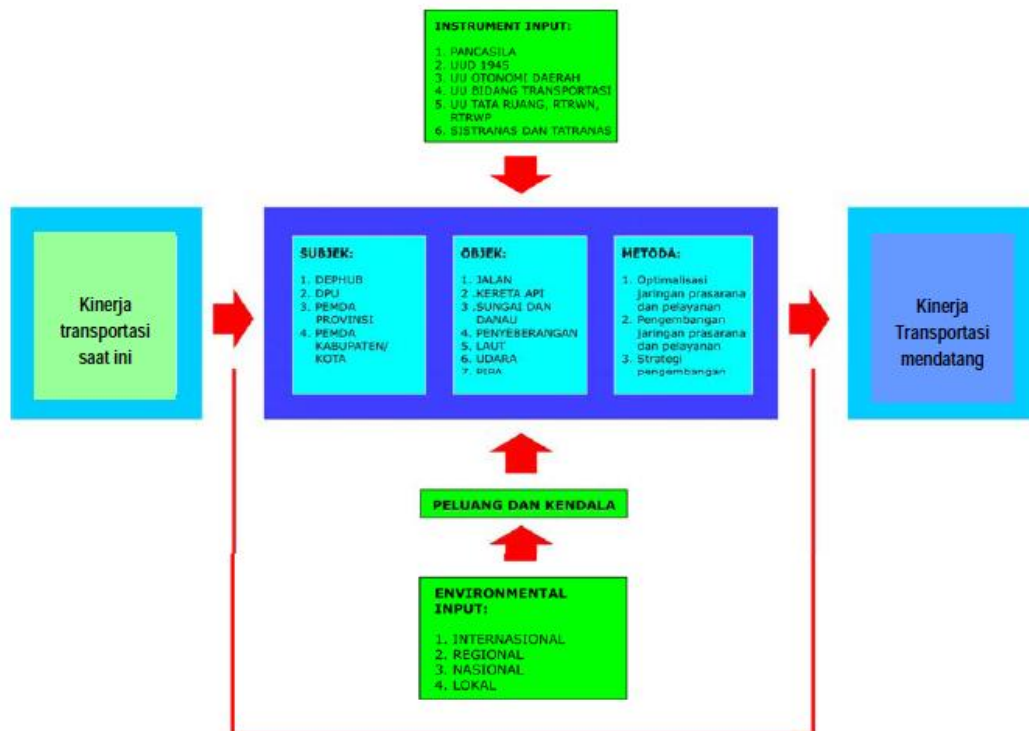
Secara umum konteks pola pikir dalam penyusunan jaringan lalu-lintas angkutan jalan yang diadopsi dari penyusunan tatalok ini dapat divisualisasikan melalui **Gambar 1.2**, meliputi masukan, moda transportasi, jaringan transportasi, penyelenggaraan transportasi, landasan pemikiran, trigatra, lingkungan strategis, lingkungan masyarakat, visi dan misi, kebijakan, pelayanan, kepuasan pengguna jasa dan ketahanan nasional.



Gambar 1.1. : Kedudukan Sistranas
Sumber : Departemen Perhubungan (2004)



Gambar 1.2. : Pola Pikir Sistem Transportasi
Sumber : Departemen Perhubungan (2004)



Gambar 1.3. : Pola Pikir Penyusunan Tatralok yang diadopsi menjadi pola pikir RIJLLA

Sumber: Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Perhubungan (2005)

Perencanaan transportasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perencanaan tata ruang. Perencanaan yang tanpa mempertimbangkan pola transportasi, akan banyak menimbulkan permasalahan lalu lintas, sehingga selain kesesuaian dengan rencana tata guna lahan harus menjadi landasan pengembangan kawasan selain perkiraan *traffic generate/attractive* yang ditimbulkan. Salah satu cara untuk mencapai sasaran umum dalam perencanaan transportasi menurut adalah membuat kebijakan atas:

1. **Sistem kegiatan**, perencanaan tata guna lahan yang baik dapat mengurangi keperluan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi semakin mudah,
2. **Sistem jaringan**, dapat dilakukan dengan meningkatkan kapasitas pelayanan prasarana yang ada seperti pelebaran jalan dan memperluas jaringan jalan termasuk pembangunan jalan baru,
3. **Sistem pergerakan**, dapat dilakukan melalui teknik dan manajemen lalu lintas serta fasilitas angkutan umum yang baik.

Urutan pertama konsep yang dapat menyatukan hubungan dasar antara ketiga sistem tersebut di atas adalah aksesibilitas atau daya hubung. Aksesibilitas akan memberikan pengaruh pada beberapa lokasi kegiatan atau tata guna lahan. Lokasi kegiatan juga memberikan pengaruh pada pola perjalanan untuk melakukan kegiatan sehari-hari. Pola perjalanan ini mempengaruhi jaringan transportasi dan akan pula memberikan pengaruh pada sistem transportasi secara keseluruhan. Pola tata guna lahan harus dibedakan dengan pertumbuhan, dalam rangka memacu pertumbuhan ekonomi seringkali terjadi perubahan tata guna lahan, namun hal ini perlu diimbangi dengan peningkatan transportasi.

1.6.3. Konteks Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu-Lintas Angkutan Jalan Kabupaten Balangan

A. Otonomi Daerah sebagai outstanding issues

Tantangan pertama adalah perbedaan interpretasi terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah yang telah direvisi pada Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah (yang telah ditetapkan dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2005). Dalam amandemen kedua UUD 1945

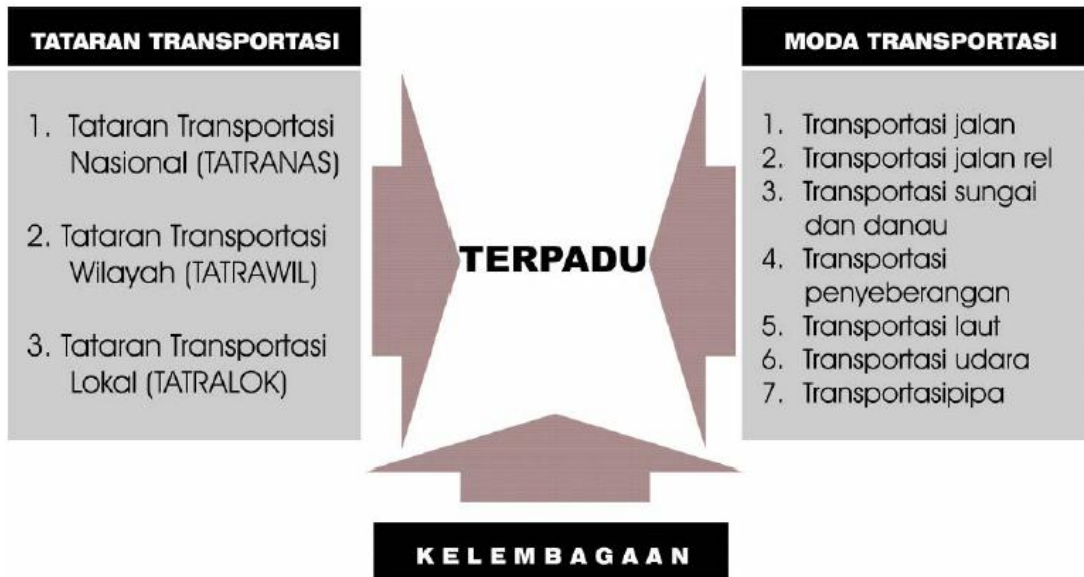
prinsip desentralisasi lebih ditegaskan melalui perubahan pasal 18 UUD 1945 yang memberikan jaminan bahwa pemerintah daerah provinsi, kabupaten dan kotamadya mengatur dan mengurus urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. Walaupun otonomi dijalankan seluas-luasnya perlu diingat, bahwa UUD 1945 tetap mengamatkan Indonesia sebagai Negara Kesatuan yang berbentuk Republik. Dengan adanya Otonomi Daerah maka sistem pemerintahan yang bersifat sentralisasi menjadi desentralisasi.

Dengan diberlakukannya kebijakan Otonomi Daerah, maka daerah otonom (dalam hal ini dapat berupa provinsi ataupun kabupaten/kota) dapat melakukan intensifikasi dan ekstensifikasi kebijakan dalam rangka meningkatkan kemampuan daerah secara mandiri untuk berkembang. Dalam hal perencanaan sistem transportasi, daerah dapat membuatnya sendiri (tentu saja tetap dalam kerangka Sistem Transportasi Nasional) sesuai dengan pola perkembangan wilayah yang ingin dituju dan strategi pengembangan ekonomi setempat. Ini merupakan tantangan baru bagi Pemerintah Daerah untuk lebih matang menyiapkan infrastruktur daerahnya.

Jika sebelumnya hampir semua kebijakan pengembangan dilakukan secara top-down dari Pusat, di mana hampir semua kebijakan dan strategi mengacu kebijakan di Pusat, maka dalam era otonomi aspirasi dan visi daerah dalam pengembangan jaringan transportasi jalan sesuai dengan kebutuhan masing-masing akan lebih dominan. Dalam hal ini pola penyusunan kebijakan bottom-up akan lebih sesuai, pemerintah di tingkat yang lebih atas harus memperhatikan dan mengarahkan kebijakan pengembangan jaringan transportasi jalan di tingkat yang lebih bawah.

B. Proses sistem transportasi di era Otonomi Daerah

Seiring dengan diberlakukannya UU Otonomi Daerah tersebut, maka konsep dan besaran rencana dalam SISTRANAS dan RTRWN saat ini sedang direvisi di Departemen Perhubungan dan BAPPENAS. Demikian juga dengan dokumen perencanaan lain di level provinsi dan kabupaten/kota, RTRWP serta RTRWK. Sistem transportasi nasional yang telah direvisi untuk menyesuaikan dengan paradigma yang ada maka dijabarkan menjadi Tatranas, Tatrakil dan Tatraklok yang masing-masing memiliki hubungan hirarki sebagai berikut.



Gambar 1.4. : Hubungan dan Keterkaitan Tattranas, Tattrawil dan Tattralok
Sumber: Departemen Perhubungan (2004)

Dengan adanya hubungan hirarki tersebut maka secara umum konteks studi dalam penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kota Banjarmasin ini dapat divisualisasikan melalui **Gambar 1.4.**

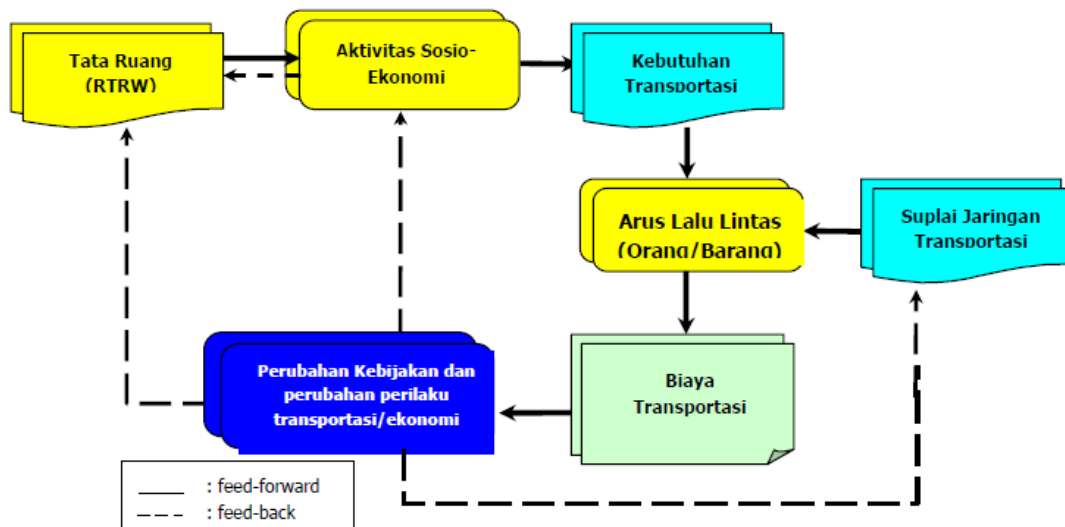


Gambar 1.5. : Konteks Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu-Lintas Angkutan Jalan

1.6.4. Transportasi dalam Kerangka Pengembangan Wilayah

1.6.4.1. Hubungan antara Sistem Transportasi dan Tata Ruang

Transportasi merupakan kebutuhan turunan yang diakibatkan oleh tersebarnya pola tata ruang (*spasial separation*), kebutuhan manusia dan proses produksi (dari penyediaan bahan mentah sampai dengan pemasaran) tidak dapat dilakukan hanya pada satu lokasi saja. Dengan kata lain selalu dibutuhkan proses perpindahan yang dalam kajian transportasi disebut dengan perjalanan. Setiap pengembangan tata ruang akan selalu membutuhkan dukungan dari penyediaan sarana dan prasarana transportasi, demikian juga sebaliknya setiap pengembangan sistem transportasi akan mempengaruhi pola dan perkembangan tata ruang di sekitarnya. Interaksi timbal balik antara sistem transportasi dan tata ruang dapat dijelaskan melalui **Gambar 1.6**.



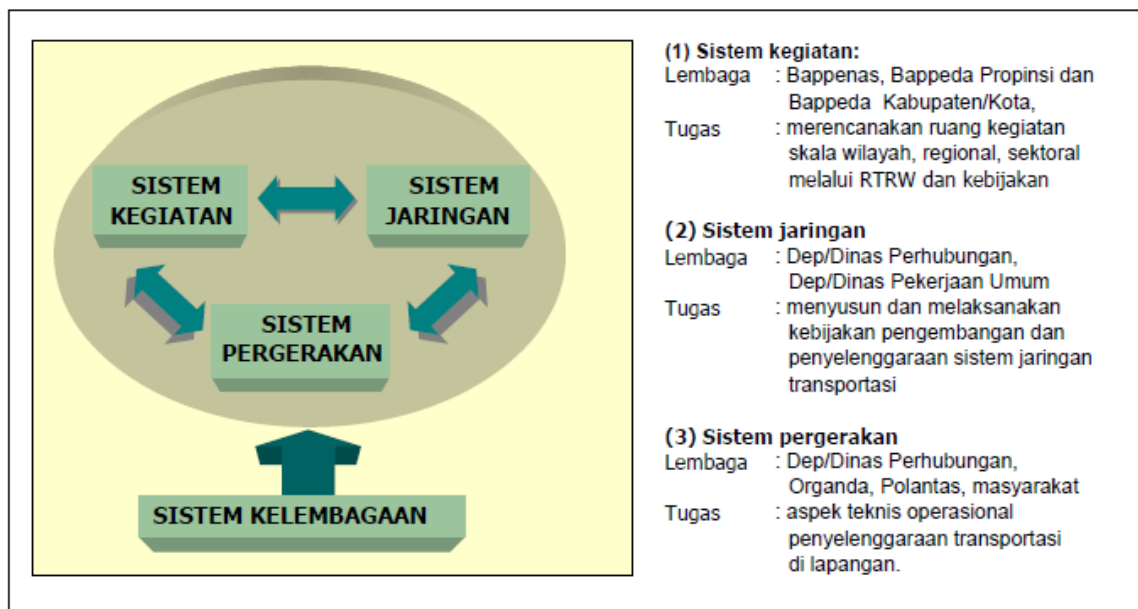
Gambar 1.6. : Keterkaitan antara Sistem Transportasi dan Tata Ruang

1.6.4.2. Pendekatan Sistem dalam Perencanaan Transportasi dan Tata Ruang

Dalam perencanaan transportasi wilayah, interaksi timbal balik antara transportasi dan tata ruang merupakan komponen utama yang harus dianalisis dan dimodelkan untuk menyusun kerangka kebijakan yang efisien dan terpadu. Dalam proses perencanaan hubungan timbal balik tersebut harus dikaji dalam kerangka sistem dimana antara perencanaan transportasi dan tata ruang harus dilakukan secara terpadu, sehingga

interaksi transportasi mampu mendukung roda gerak perekonomian masyarakat. Dalam memahami interaksi yang terjadi dalam sistem transportasi dan kaitannya dengan tata ruang, Tamin (1992) memberikan konsepsi mengenai sistem transportasi makro seperti yang diperlihatkan pada Gambar 1.6. Sistem transportasi makro tersebut terdiri dari beberapa sub sistem yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sub sistem itu terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan.

Adanya kebutuhan transportasi merupakan resultan dari tersebarnya pola tata guna lahan (sistem kegiatan), semua kebutuhan tidak dapat terpenuhi hanya di satu lokasi saja. Untuk mengakomodir kebutuhan transportasi itu diperlukan adanya jaringan transportasi (sistem jaringan) yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan yang ada. Interaksi antara kedua sistem tersebut menimbulkan pergerakan melalui berbagai sarana transportasi (sistem pergerakan).



Gambar 1.7. : Sistem Transportasi Makro

Sumber: Tamin (1992)

Setiap perubahan yang terjadi pada setiap sub sistem akan berpengaruh terhadap sub sistem lainnya, oleh karena itu diperlukan sistem kelembagaan yang bertugas

mengatur interaksi diantara berbagai sub sistem tersebut sedemikian sehingga berfungsi dengan baik dan efisien. Di Indonesia, sistem kelembagaan yang berkaitan dengan masalah transportasi secara umum adalah sebagai berikut

1. **Sistem kegiatan**, dalam hal ini melibatkan Bappenas, Bappeda Provinsi dan Bappeda Kabupaten/Kota, yang sangat penting dalam penentuan kebijakan baik yang berskala wilayah, regional, maupun sektoral melalui perencanaan tata ruang dan perencanaan pembangunan lainnya.
2. **Sistem jaringan**, dalam hal ini melibatkan Departemen Perhubungan dan dinasnya di daerah, Departemen Pekerjaan Umum dan dinasnya di daerah sebagai lembaga yang menyusun dan melaksanakan kebijakan mengenai pengembangan dan penyelenggaraan sistem jaringan transportasi secara nasional maupun wilayah/daerah.
3. **Sistem pergerakan**, dalam hal ini melibatkan Departemen dan Dinas Perhubungan, Organda, Polantas, masyarakat yang berkaitan dengan teknis operasional penyelenggaraan transportasi di lapangan.

1.6.4.3. Kebijakan Sistem Transportasi

Dalam kaitannya dengan RTRWN itu Departemen Perhubungan selaku lembaga perencana dan pengelola sistem transportasi di Indonesia mengeluarkan kebijakan mengenai Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) sebagai pendukung implementasi dari RTRWN. Sesuai dengan kondisi geografis Indonesia yang berupa negara kepulauan, maka pelaksanaan Sistranas sangat membutuhkan adanya konsep antarmoda secara terpadu untuk meningkatkan keterkaitan wilayah pada skala nasional.

Dasar hukum bagi pemerintah dalam pengambilan kebijakan strategi pengembangan sistem jaringan jalan adalah Undang-Undang Nomor 13 tahun 1980 tentang Jalan yang telah direvisi dengan Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 (yang telah ditetapkan dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2005). Sedangkan pengambilan kebijakan sistem pergerakan lalu lintas diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Integrasi sistem transportasi nasional, bagaimanapun juga tidak terlepas dari dukungan sistem transportasi di daerah. Dalam kaitan dengan sistem transportasi regional atau wilayah, perencanaan sistem transportasi

wilayah tersebut harus diarahkan dalam usaha mendukung RTRW di wilayah masing-masing dan tetap berada di bawah payung kebijakan pengembangan Sistranas yang konsep terbarunya telah direvisi tahun 2003.

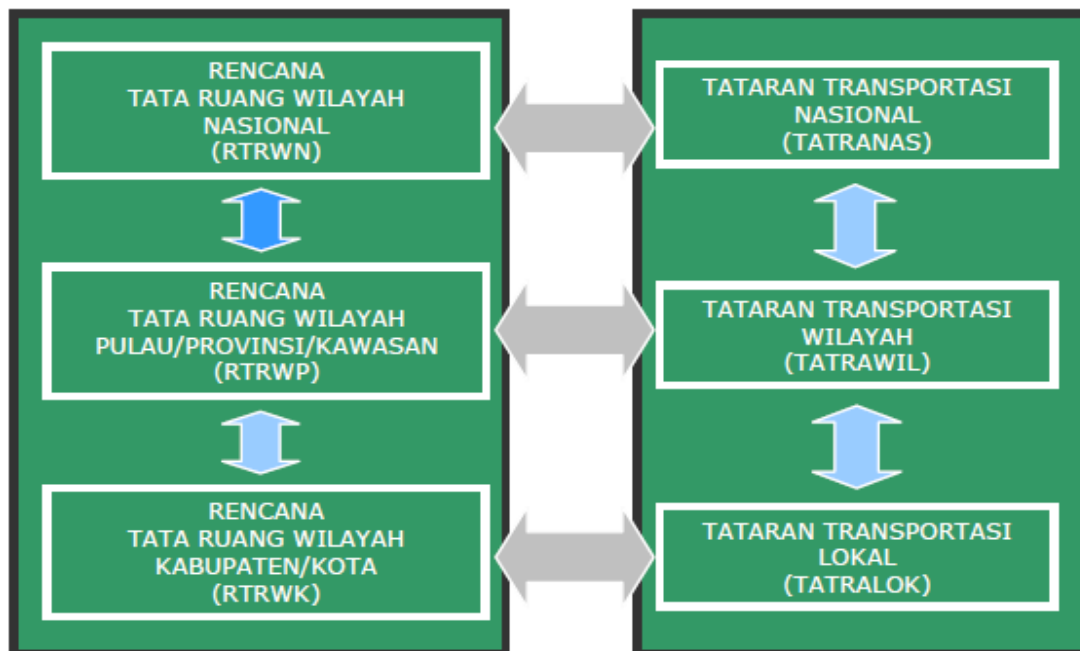
1.6.4.4. Konsepsi Sistem Transportasi dalam Kaitannya dengan Kebijakan Tata Ruang

Dalam merencanakan sistem transportasi di suatu wilayah diperlukan adanya analisis mengenai pola dan intensitas kegiatan di pusat-pusat kegiatan sebagai lokasi yang membangkitkan dan/atau menarik perjalanan. Dalam Sistranas rencana pusat kegiatan nasional diakomodir sebagai masukan dalam merencanakan jaringan transportasi nasional secara multimoda dimana penyediaan sarana dan prasarana transportasi diharapkan mampu mendorong perkembangan kegiatan ekonomi di wilayah-wilayah unggulan.

Dengan demikian dalam mengkaji sistem transportasi wilayah diperlukan adanya analisis terhadap potensi di pusat-pusat kegiatan wilayah, yang meliputi kawasan industri, pertanian dan perkebunan, kehutanan, perikanan, pertambangan, sumber daya mineral, pariwisata, perumahan dan perdagangan yang semuanya tertuang dalam RTRWP.

Sistem transportasi wilayah provinsi diharapkan akan menjadi payung dan acuan bagi setiap kabupaten dan kota dalam mengembangkan sistem transportasi wilayah dalam skala yang lebih kecil yaitu skala kabupaten/kota dengan tetap mengacu pada kebijakan penataan tata ruang yang tercakup dalam RTRWK. Selanjutnya, sistem transportasi regional kabupaten/kota tersebut menjadi acuan bagi sistem yang lebih kecil yaitu sistem transportasi kawasan yang juga diharuskan mengacu pada rencana tata ruang kawasan. Secara umum keterkaitan antara RTRW dan Sistem Transportasi disajikan pada Gambar 1.7. secara terstruktur kerangka pikir penyusunan sistem transportasi wilayah diharapkan memberikan gambaran mengenai rencana sistem transportasi dalam skala wilayah (provinsi maupun kabupaten/kota) yang mampu mencerminkan keterpaduan antara berbagai rencana pengembangan wilayah dengan kebutuhan dan penyediaan pelayanan transportasi di wilayah yang bersangkutan.

Perencanaan sistem jaringan transportasi darat untuk wilayah Kota Banjarmasin secara makro dapat melalui pendekatan Mixed Scanning Planning Approach (Amitai Etzioni dalam Sujarto D, 2001). Pendekatan ini merupakan perencanaan terpilah berdasarkan pertimbangan menyeluruh yang pada hakekatnya pendekatan ini mengkombinasikan pendekatan rasional menyeluruh (Rational Comprehensive Approach) dan pendekatan terpilah masing-masing dalam kadar lingkup tertentu yaitu menyederhanakan tinjauan menyeluruh dalam lingkup "Wawasan sekilas" (scanning) dan memperdalam tinjauan atas unsur atau subsistem yang strategis atau urgen dalam kedudukan sistem terhadap permasalahan menyeluruh (Sujarto, 2001).



Gambar 1.8. : Keterkaitan RTRW dan Sistem Transportasi pada Berbagai Tingkatan Wilayah

Sumber: Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Perhubungan (2004)

Transportasi regional atau kewilayahan dalam hal lingkup provinsi yang meliputi gabungan berbagai wilayah administrasi tingkat pertama atau tingkat kabupaten/kota, berdasarkan pada definisi wilayah strategis yang masih perlu ditetapkan bersama. Sistem perencanaan transportasi lokal, meliputi wilayah kota dan kabupaten. Masing-masing

cakupan baik nasional, regional maupun lokal, tidak berdiri sendiri, tetapi saling berinteraksi dengan wilayah disekitarnya, sehingga diperlukan keterpaduan dan koordinasi antar wilayah, terutama untuk menangani *spillover externalities* antar wilayah. Salah satu alternatif perencanaan disajikan pada Gambar 1.8.

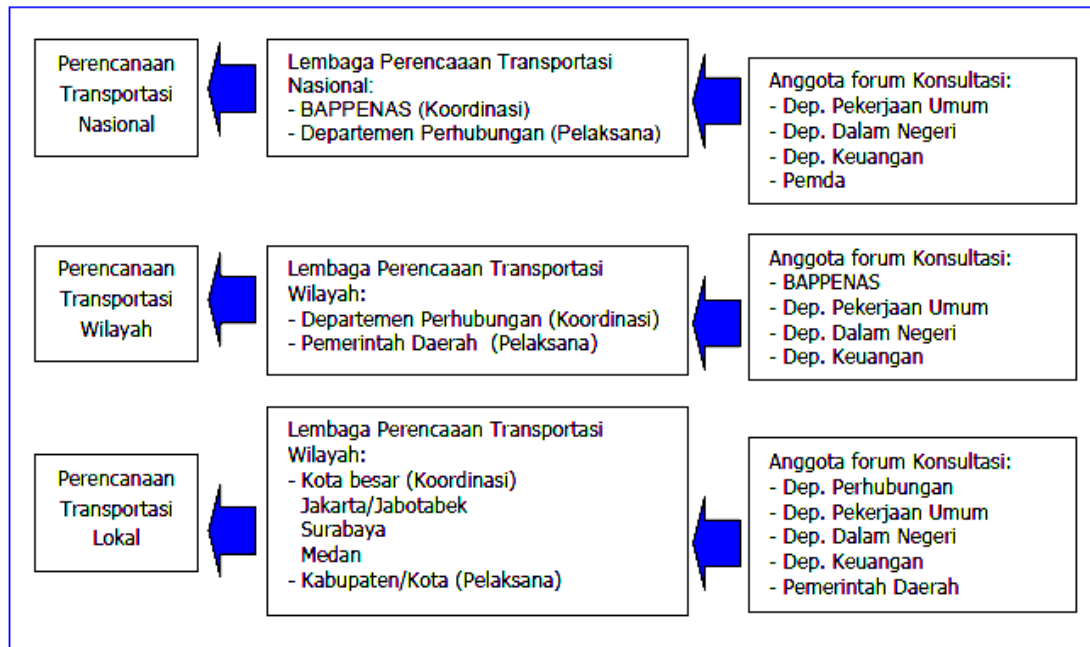
Pengembangan transportasi dalam skala makro, baik dalam kajian yang bersifat kewilayahan. Pembangunan transportasi perlu mengacu pada “payung” kebijakan yang lebih besar yaitu pembangunan nasional. Oleh sebab itu landasan utama kebijakan pembangunan sektor transportasi juga berdasarkan pada tujuan dan sasaran yang diamanatkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP).

Selain itu penyelenggaraan transportasi darat (kewilayahan) dalam era otonomi daerah berdasarkan aspek kewenangan desentralisasi pemerintahan dan otonomi daerah yang sesuai dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Dengan adanya otonomi daerah, dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah, sebagaimana tertuang pasal 10 ayat (1), maka pemerintah daerah menjalankan otonomi, seluas-luasnya untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan yang termuat pada pasal 10 ayat 2 dengan penjelasan kewenangan seperti pada bidang pekerjaan umum yang salah satunya bidang perhubungan. Pasal 10 ayat 1, menyebutkan pemerintah daerah menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan menjadi urusan pemerintah.

1.6.4.5. Sistem Jaringan Transportasi Jalan dan Sistem Jaringan jalan

Istilah jaringan jalan terdapat di Undang Undang Nomor 13 Tahun 1980 yang telah direvisi dengan Undang Undang Nomor 38 Tahun 2004. Jaringan transportasi jalan mencakup aspek keterpaduan antar aspek keterpaduan antar moda yang terdapat di kawasan kota. Sedangkan, jaringan jalan hanya terdiri dari jalan dan sistem jaringan jalan itu sendiri yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berbeda dalam pengaruh pelayanannya. Jaringan transportasi jalan percikan keterpaduan yang mencakup muatan orang dan atau barang baik antara lalu lintas dan

angkutan jalan dengan perkeretaapian, angkutan sungai dan danau, maupun antara lalu lintas dan angkutan jalan dengan moda transportasi laut.



Gambar 1.9. : Hirarki Sistem Perencanaan Transportasi

Sumber: Bappenas-Departemen Perhubungan, TSSS (2000)

Pengembangan sistem jaringan dilakukan secara bertahap yang secara umum dibagi menjadi :

1. Tahap awal adalah perlunya untuk melengkapi jaringan jalan sehingga dapat memberikan dasar untuk hubungan antara pusat-pusat komunitas. Pada tahap ini standard bukan merupakan hal yang penting, tetapi jaringan jalan perlu diusahakan untuk tetap berfungsi setiap waktu,
2. Tahap kedua adalah meningkatkan kemampuan struktural jalan untuk memikul beban lalu lintas orang dan barang yang lebih tinggi,
3. Tahap akhir adalah penyediaan efesiensi dan kemampuan bagi pengoperasian lalu lintas barang. Standard konstruksi jalan merupakan aspek yang penting untuk mempertimbangkan dalam pengembangan sistem jaringan jalan yang sudah lengkap.

Sistem jaringan transportasi jalan meliputi aspek sarana dan prasarana; dari aspek prasarana transportasi, sistem jaringan jalan raya sesuai dengan UU No. 38 tahun 2004 tentang jalan dapat diklasifikasikan menurut wewenang pembinaan status, fungsi dan sistem jaringan.

1.7. SISTEMATIKA LAPORAN AKHIR

Laporan ini adalah Laporan Akhir, sesuai dengan tahapan kegiatan, laporan ini harus disusun di awal kegiatan yang terutama berisi uraian tentang pemahaman terhadap kegiatan studi dan metodologi studi.

Laporan ini terdiri dari sembilan bagian pembahasan sebagai berikut :

- BAB I. PENDAHULUAN**, berisi latar belakang studi, maksud, tujuan, lingkup perencanaan dan sistematika laporan pendahuluan.
- BAB II. GAMBARAN UMUM KABUPATEN BALANGAN** , berisi gambaran umum kondisi Kabupaten Balangan saat ini yang meliputi aspek geografis dan administratif, gambaran fisik wilayah, penggunaan lahan, kependudukan dan perekonomian.
- BAB III. KAJIAN KEBIJAKAN PENGEMBANGAN WILAYAH DAN TRANSPORTASI**, berisi uraian landasan teoritis dan studi-studi terkait yang akan dijadikan rujukan dalam studi ini.
- BAB IV. KAJIAN TRANSPORTASI KABUPATEN BALANGAN** , berisi kajian analisis kondisi transportasi Kabupaten Balangan saat ini dan prediksi perkembangan ke depan.
- BAB V. GAMBARAN MASA DEPAN**, berisi perkiraan kondisi Kabupaten Balangan dua puluh tahun ke depan khususnya yang berkaitan dengan transportasi
- BAB VI. RENCANA PENGEMBANGAN JARINGAN JARINGAN JALAN**, berisi arahan rencana pengembangan jaringan jalan Kabupaten Balangan secara keseluruhan berdasarkan kebutuhan perkembangan wilayah.
- BAB VII. RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN UMUM**, berisi arahan rencana pengembangan angkutan umum Kabupaten Balangan secara keseluruhan berdasarkan kebutuhan perkembangan wilayah.

BAB VIII. RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN BARANG, berisi arahan rencana pengembangan angkutan barang Kabupaten Balangan secara keseluruhan berdasarkan kebutuhan perkembangan wilayah.

BAB IX. INDIKASI PROGRAM, berisi rencana program pengembangan jaringan lalu-lintas angkutan jalan kabupaten Balangan.

Bab 2

GAMBARAN UMUM KABUPATEN BALANGAN

2.1. BATAS ADMINISTRASI DAN LETAK GEOGRAFIS

Kabupaten Balangan merupakan salah satu wilayah yang berada di provinsi Kalimantan Selatan, berada posisi yang strategis karena sebagai perlintasan jalur antar daerah dan jalur menuju provinsi Kalimantan Timur. Bab ini menguraikan gambaran wilayah perencanaan, mencakup administrasi, geografis, kondisi fisik, pola pemanfaatan ruang, data kependudukan, fasilitas pelayanan, utilitas, jaringan transportasi dan kondisi perekonomian Kabupaten Balangan.

Kabupaten Balangan berdiri pada tahun 2003 berdasarkan Undang-undang No. 2 tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Tanah Bumbu dan Kabupaten Balangan Provinsi Kalimantan Selatan yang disahkan oleh Presiden Republik Indonesia pada tanggal 25 Februari 2003. Pembentukan Kabupaten Balangan merupakan pemekaran dari wilayah Kabupaten Hulu Sungai Utara.

Kabupaten Balangan yang beribukota di Paringin, terletak di koordinat 20 01'37" sampai dengan 20 35'58" Lintang Selatan dan 1140 50'24" sampai dengan 1150 50'24" Bujur Timur. Kabupaten ini berbatasan langsung dengan:

- Sebelah Utara : Kab. Tabalong dan Kab. Paser Propinsi Kalimantan Timur;
- Sebelah Timur : Kab. Paser Propinsi Kalimantan Timur dan Kab. Kota Baru;
- Sebelah Selatan : Kab. Hulu Sungai Tengah;
- Sebelah Barat : Kab. Hulu Sungai Utara



Kabupaten Balangan memiliki luas wilayah sebesar 1.878,3 km2 atau 5 % dari luas wilayah Provinsi Kalimantan Selatan, yang meliputi 8 (delapan) wilayah kecamatan, yaitu :

- 1. Kecamatan Lampihong (27 desa)
- 2. Kecamatan Batu Mandi (18 desa)
- 3. Kecamatan Awayan (23 desa)
- 4. Kecamatan Paringin (16 desa)
- 5. Kecamatan Juai (21 desa)
- 6. Kecamatan Halong (24 desa)
- 7. Kecamatan Tebing Tinggi (12 desa)
- 8. Kecamatan Paringin Selatan (16 desa)

Pada konteks regional, Kota Paringin berada pada lokasi strategis jalan Trans Kalimantan yang menghubungkan wilayah Provinsi Kalimantan Selatan - Kalimantan Tengah – Kalimantan Timur, atau merupakan jalur utama menuju wilayah Kabupaten Tabalong dari arah Kota Banjarmasin. Kota Paringin yang berjarak 202 km dari Kota Banjarmasin dapat dicapai melalui :

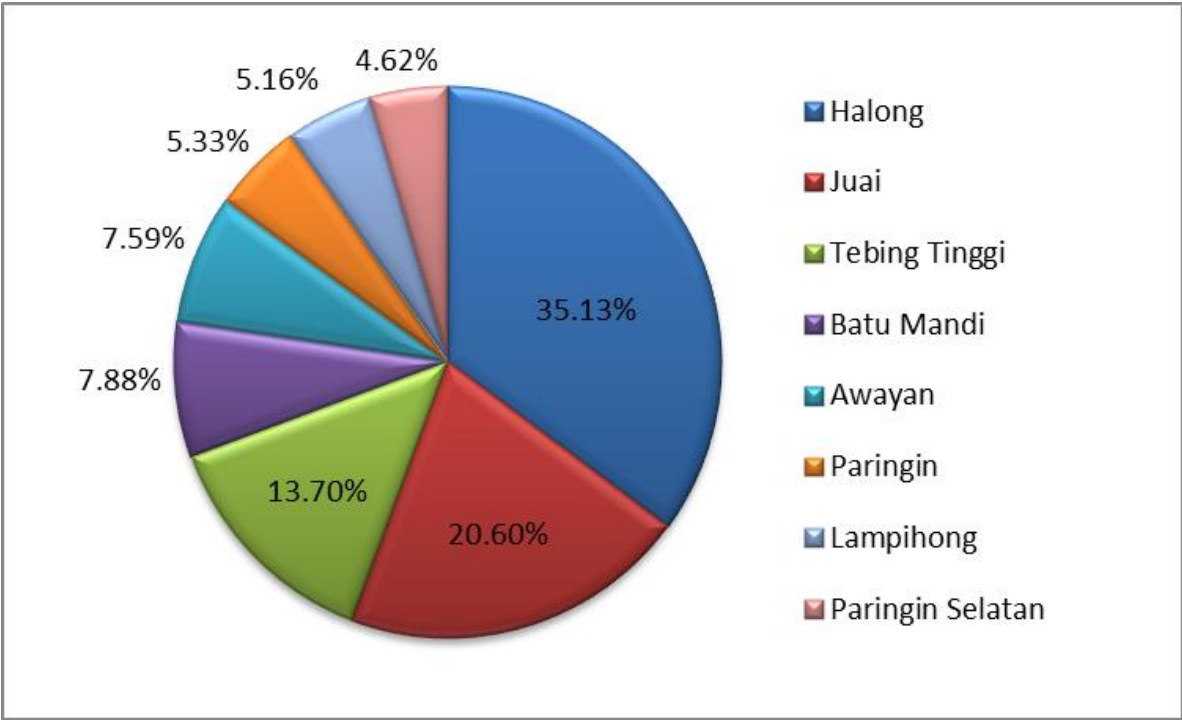
- 1. Jalan darat dengan waktu tempuh sekitar 4 jam dari Kota Banjarmasin yang dilayani oleh trayek angkutan umum mikro bis jurusan Banjarmasin-Paringin-Tanjung atau trayek bis antar kota Banjarmasin-Balikpapan-Samarinda.
- 2. Jalur udara dari bandara Syamsuddin Noor Banjarmasin menuju Bandara Warukin di Kabupaten Tabalong menggunakan maskapai Pelita Air Services, Kalstar waktu tempuh sekitar 20 menit. Jarak antara Bandara Warukin dengan Kota Paringin sekitar 30 km atau sekitar 30 menit melalui jalan darat.

Tabel 2.1. : Luas Wilayah Tiap Kecamatan

No	Kecamatan	Luas Daerah (km2)	Prosentasi dari Luas Kabupaten (%)
1	H a l o n g	659,84	35,13
2	J u a i	386,88	20,60
3	Tebing Tinggi	257,25	13,70
4	Batu Mandi	147,96	7,88
5	Awayan	142,57	7,59
6	Paringin	100,04	5,33
7	Lampihong	96,96	5,16
8	Paringin Selatan	86,80	4,62
Total		1 878,30	100,00

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

Gambar 2.1. : Prosentasi Luas Wilayah Balangan Menurut Kecamatan



2.2. KONDISI FISIK

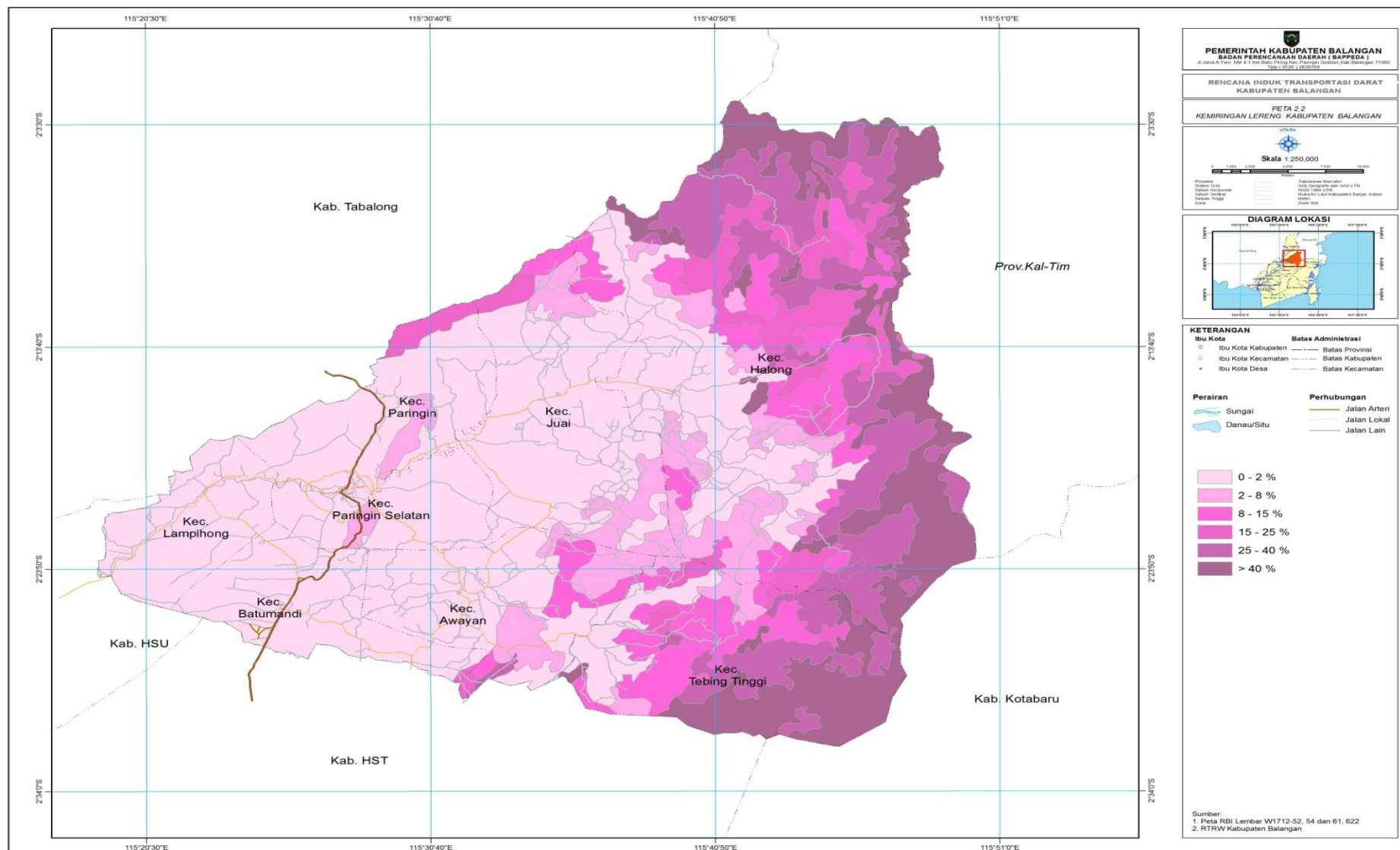
2.2.1. Kondisi Topografi

Secara morfologi, wilayah Kabupaten Balangan terdiri dari daerah pegunungan di sisi Timur dan Utara serta dataran rendah hingga rawa di sisi Barat dan Selatan. Wilayah Kabupaten Balangan dengan dominasi permukaan lahan berupa kawasan hutan yang mencapai 48,11% dari luas wilayah kabupaten atau seluas 90.383 ha, merupakan potensi besar sebagai kawasan tangkapan air bagi DAS dibawahnya.

Wilayah Kabupaten Balangan secara umum merupakan dataran, perbukitan dan pegunungan (klasifikasi bentuk lahan absolut Van Zuidam, 1985). Dari klasifikasi tersebut, dapat diketahui bahwa wilayah Kabupaten Balangan mempunyai nilai kemiringan lereng berkisar antara 2% sampai 30%.

Kabupaten Balangan sebagian besar wilayahnya berada pada kemiringan 0-2 meter, yaitu sebesar 130.298 km2. Artinya sebagian besar wilayah Balangan berada pada daerah yang landai. Hanya sebesar 29.970 km2 saja yang terletak pada kelas kemiringan di atas 40 meter. Wilayah dengan kelas ketinggian di atas 40 meter ini hanya terdapat pada Kecamatan Halong, Tebing Tinggi dan Awayan.

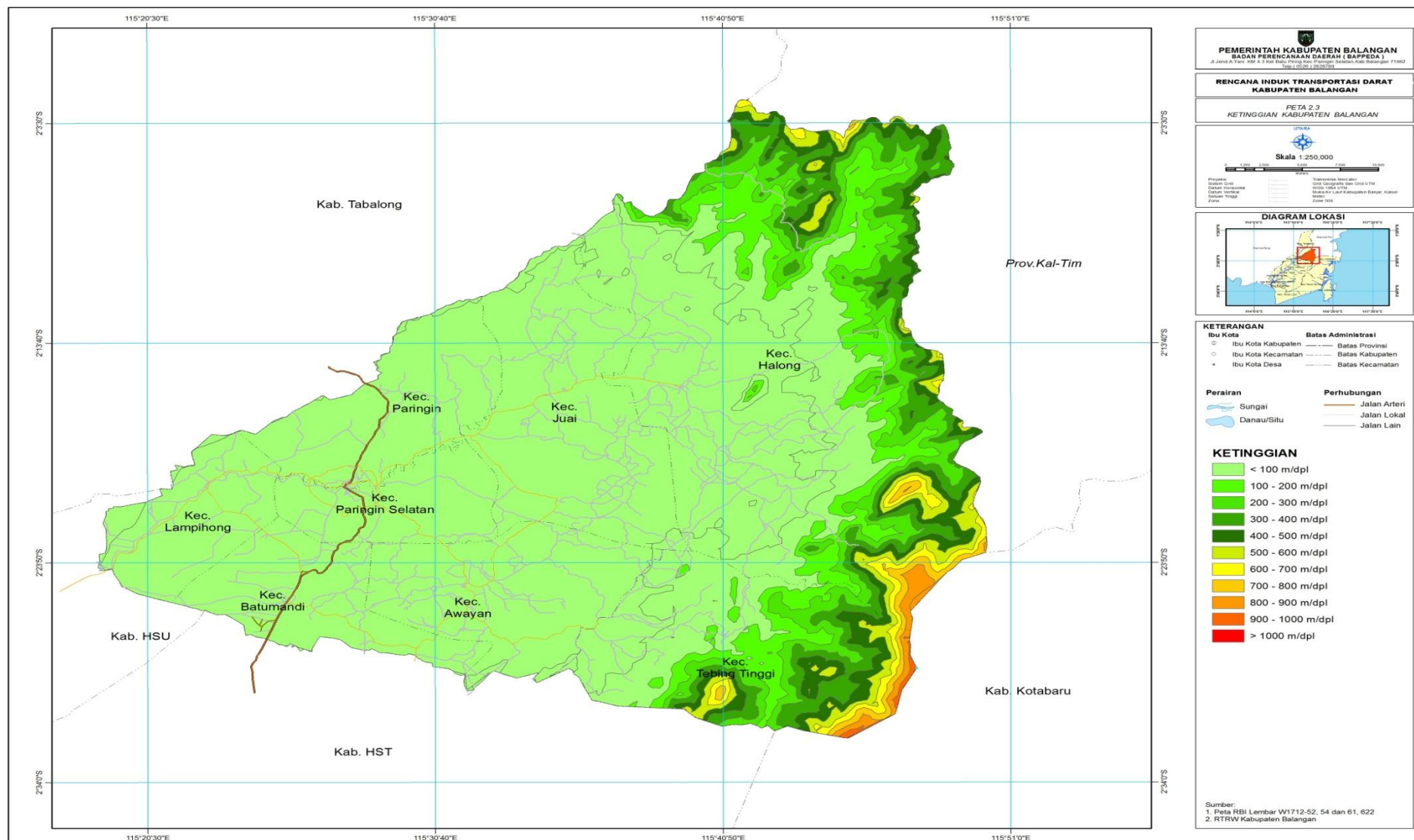
GAMBARAN UMUM



RENCANA INDUK TRANSPORTASI DARAT
 KABUPATEN BALANGAN

bagian 2 - **5**

GAMBARAN UMUM



RENCANA INDUK TRANSPORTASI DARAT
KABUPATEN BALANGAN

bagian 2 - **6**

Tabel 2.2. : Luas Wilayah menurut Kelas Lereng/Kemiringan (Ha)

No	Kecamatan	Kelas Lereng/Kemiringan/ <i>Slope Class</i> (Ha)					
		0-2 (Datar)	2-8 (Datar)	8-15 (Landai)	15-25 (Landai)	25-40 (Curam)	> 40 (Sangat Curam)
1	Lampihong	9 .696	-	-	-	-	-
2	Batu Mandi	14. 561	120	115	-	-	-
3	Awayan *)	7 .122	5 .325	3 .625	3 .675	3. 305	16. 930
4	Tebing Tinggi	-	-	-	-	-	-
5	Paringin **)	12 .654	3 .380	1 .200	1. 450	-	-
6	Paringin Selatan	-	-	-	-	-	-
7	Juai	33. 256	4. 240	740	450	-	-
8	Halong	52 .405	86	130	120	201	13. 040
Total		130 .298	13. 151	5 .810	5 .695	3 .506	29 .970

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

*) Termasuk Kecamatan Tebing Tinggi

**) Termasuk Kecamatan Paringin Selatan

Jika dilihat dari kelas ketinggian terhadap permukaan laut, rata-rata Kabupaten Balangan terletak pada kelas 25-100 meter, yang mencapai 38 %, kemudian disusul kelas 100-500 meter. Dan yang terkecil adalah pada kelas ketinggian 0-7 meter, yaitu hanya terdapat pada Kecamatan Lampihong dan Batu Mandi.

Tabel 2.3. : Luas Wilayah menurut Kelas Ketinggian dari Permukaan Laut (m)

No	Kecamatan	Kelas Ketinggian (M) / <i>Attitude Class</i>				
		0-7	7-25	25-100	100-500	> 500
1	Lampihong	1512	8136	48	-	-
2	Batu Mandi	2018	7 462	5 262	54	-
3	Awayan *)	-	-	17 326	13 206	9 450
4	Tebing Tinggi	-	-	-	-	-
5	Paringin **)	-	7 384	11 300	-	-
6	Paringin Selatan	-	-	-	-	-

No	Kecamatan	Kelas Ketinggian (M) / Attitude Class				
		0-7	7-25	25-100	100-500	> 500
7	Juai	-	7 170	19 346	12 172	-
8	Halong	-	6 230	18 802	33 450	7 502
Total		3 530	36 382	72 084	58 882	16 952

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017
*) Termasuk Kecamatan Tebing Tinggi
**) Termasuk Kecamatan Paringin Selatan

2.2.2. Hidrologi

Sungai-sungai utama yang mengalir di wilayah Kabupaten Balangan adalah Sungai Pitap, Sungai Balangan, Sungai Mantuyan, Sungai Tabuan, Sungai Galombang, Sungai Halong, Sungai Huren, Sungai Ninian, Sungai Jauk, Sungai Batumandi, Sungai Lokbatu dan Sungai Juai. Berdasarkan pola pengaliran sungai utama dan anak sungai, maka daerah penelitian dibagi menjadi 4 pola pengaliran sungai, yaitu pola pengaliran anastomatik, pola pengaliran dendritik, pola pengaliran rektangular, dan pola pengaliran subdendritik.

2.2.3. Klimatologi

Keadaan iklim di Kalimantan Selatan menurut Sistem Koppen dapat digolongkan ke dalam Iklim Hutan Tropika Humid dengan rata-rata curah hujan tahunan berkisar antara 2000 mm hingga 3000 mm serta suhu udara rata-rata harian 32,0°C dan minimal 133,3°C. Kelembaban udara relatif rata-rata harian di wilayah ini pada tahun yang sama mencapai 201,5%. Curah hujan terendah jatuh sekitar bulan Juni, Juli, Agustus, dan September. Sedangkan curah hujan tertinggi jatuh sekitar bulan Desember, Januari, Februari, dan Maret.

Dalam lingkup wilayah Kabupaten Balangan, tinggi curah hujan antara 2.000 mm/tahun hingga 2.500 mm/tahun dialami oleh sebagian wilayah Kecamatan Halong, Juai, Paringin, Batumandi, dan sebagian besar wilayah Kecamatan Lampihong. Sebagian dari wilayah kecamatan-kecamatan tersebut dan seluruh wilayah Kecamatan Awayan dan Tebing Tinggi memiliki tinggi curah hujan yang berkisar antara 2.500 mm/tahun hingga 3.000 mm/tahun.

Berdasarkan Kabupaten Balangan Dalam Angka 2017, data dari tiga stasiun pengamatan yang terdapat di Kabupaten Balangan, yaitu Paringin, Batu Mandi dan Juai, rata-rata curah hujan per hari pada tahun 2016 adalah sebesar 16,5 mm dengan rata-rata jumlah hari hujan sebanyak 117,7 hari atau sekitar

lebih dari 3 bulan. Hari hujan terbanyak selama tahun 2016 ini terpantau di stasiun pengamatan Juai yaitu pada bulan Desember dengan 25 hari hujan dalam sebulan.

Tabel 2.4. : Curah Hujan dan Hari Hujan Menurut Stasiun Pengamatan

Stasiun Pengamatan	Jumlah Curah Hujan	Jumlah Hari Hujan	Rata-rata Curah Hujan/Hari
1. Batu Mandi	2 699,0	118	22,9
2. Paringin	1 863,5	148	12,6
3. Juai	1 741,0	116	15,0
Rata-rata	2 101,2	117,7	16,5

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

2.2.4. Geomorfologi

Wilayah Kabupaten Balangan secara umum merupakan dataran, perbukitan dan pegunungan (klasifikasi bentuk lahan absolut Van Zuidam, 1985). Dari klasifikasi tersebut, dapat diketahui bahwa wilayah Kabupaten Balangan mempunyai nilai kemiringan lereng berkisar antara 2% sampai 30%.

Berdasarkan sebaran satuan geomorfologi pada tiap-tiap wilayah kecamatan, Kecamatan Halong dan Juai tercatat sebagai wilayah kecamatan dengan kondisi geomorfologi yang bervariasi. Sedangkan Kecamatan Tebing Tinggi merupakan wilayah kecamatan yang memiliki kondisi geomorfologi dengan satuan perbukitan relatif curam dan pegunungan curam. Wilayah Kecamatan Paringin dan Paringin Selatan adalah wilayah kecamatan yang memiliki kondisi landai. Luas wilayah Kabupaten Balangan berdasarkan satuan geomorfologi, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.5. : Luas Wilayah Menurut Satuan Geomorfologi Dirinci Tiap Kecamatan Kabupaten Balangan Tahun 2017

No	Kecamatan	Luas Satuan Geomorfologi					
		Dataran (Landai)		Perbukitan (Relatif Curam)		Pegunungan (Curam)	
		Km ²	%	Km ²	%	Km ²	%
1	Lampihong	70,58	10,90	-	-	-	-
2	Batu Mandi	181,01	27,90	4,86	1,10	-	-
3	Awayan	55,32	8,50	67,65	14,80	-	-

GAMBARAN UMUM

No	Kecamatan	Luas Satuan Geomorfologi					
		Dataran (Landai)		Perbukitan (Relatif Curam)		Pegunungan (Curam)	
		Km ²	%	Km ²	%	Km ²	%
4	Tebing Tinggi	-	-	66,20	14,40	283,21	36,70
5	Paringin	126,71	19,50	15,29	3,30	-	-
6	Paringin Selatan	61,62	9,50	-	-	-	-
7	Juai	141,71	21,80	150,11	32,80	1,80	0,20
8	Halong	12,09	1,90	154,21	33,60	485,99	63,00
Total		649,01	100,00	458,30	100,00	770,99	100,00

2.2.5. Sifat Fisik Tanah

Formasi lahan wilayah Kabupaten Balangan yang dijelaskan dalam RTRW, terdiri atas satu endapan aluvium dan 11 satuan formasi, dapat dilihat pada **Tabel 3.6** berikut ini :

Tabel 2.6. : Jenis, dan Luasan Formasi Lahan (Stratigrafi) Kabupaten Balangan

No	Jenis Formasi Lahan	Notasi			Luasan (Km ²)
1	Endapan Aluvium		Qa		144.32
2	Formasi Dahor		Tqd		466.52
3	Formasi Warukin		Tomw		441.12
4	Formasi Pamaluan		Tomp		62.73
5	Formasi Berai		Tomb		115.62
6	Formasi Tanjung		Tet		206.02
7	Formasi Pitap		Ksp		32.73
8	Formasi Haruyan		Kvh		144.42
9	Olistolit Kintap		Kok		74.51
10	Granodiorit		Kgd		47.95
11	Granit Batang Alai		Kgr		62.21
12	Batuan Ultrabasa		Mm		80.15
Total					1,878.30

Sumber : RTRW Kabupaten Balangan

Jenis batuan dan tanah di wilayah ini secara umum dapat dikelompokkan menjadi tujuh kelompok, yaitu sebagai berikut :

- 1. Endapan Sungai (EQa)
- 2. Formasi Dahor (FTqd)
- 3. Formasi Warukin dan Formasi Tanjung (Ftomwp)
- 4. Formasi Berai dan Olistolit Batu gamping (Ftombkok)
- 5. Formasi Pitap (Fksp)
- 6. Kelompok Batuan Beku (Ftomp)

Sedangkan kondisi lapisan tanah di daerah sekitar Sungai Balangan dapat dideskripsikan sebagai berikut :

- 1. Sub lapisan tanah di wilayah Kabupaten Balangan rata-rata terdiri dari lempung merah berbatu;
- 2. Dari hasil analisa saringan, lempung ini sedikit bercampur dengan kira-kira 21,2% pasir. Rata-rata harga koefisien kohesi (c) berkisar antara 0,80-0,85 kg/cm², Sedangkan sudut geser dalamnya (ϕ) antara 16-18,5°; dan
- 3. Dari hasil sondir dapat diinterpretasikan bahwa tanah keras berada 8,2 meter di bawah permukaan tanah.

Tabel 2.7. : Rekapitulasi Hasil Boring dan Test Pit

No. Titik Lokasi	Lokasi	Kedalaman	Jenis Lapisan Tanah
B1	Balangan	0,00-0,50	Lempung coklat lepas berpasir halus
		0,50-1,75	Lempung agak teguh merah berbatu
		1,75-4,25	Lempung agak teguh merah, abu-abu
		4,25-6,50	Lempung agak teguh, merah

Sumber : RTRW Kabupaten Balangan

Kondisi tanah dari lapukan batu lempung di sepanjang daerah aliran Sungai Balangan memiliki kekuatan daya dukung tanah yang rendah atau lemah, sehingga diperlukan perencanaan yang baik untuk membangun suatu infrastruktur di wilayah ini, seperti penggunaan pondasi yang dalam dengan bahan baku beton.

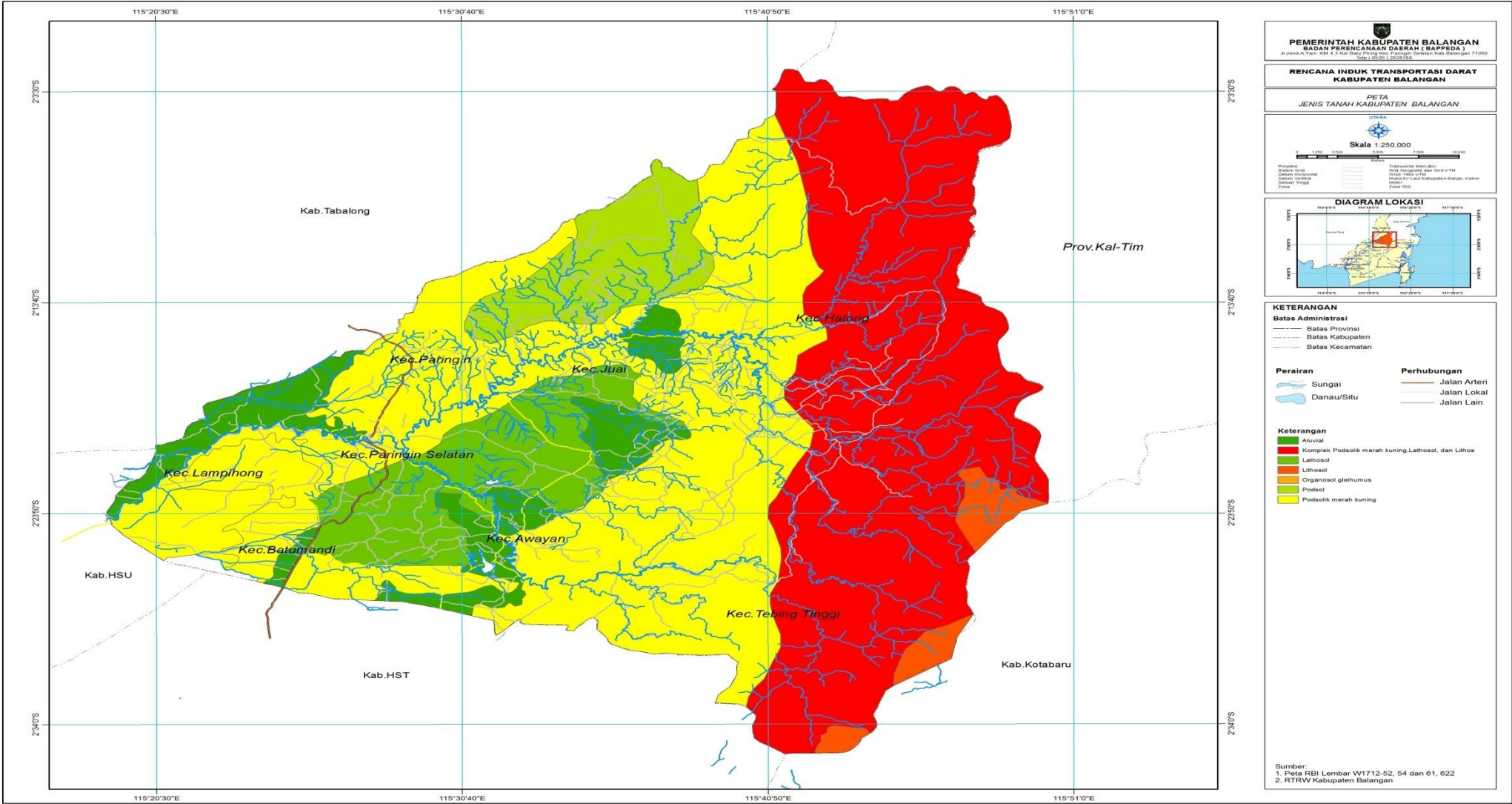
2.3. POLA PEMANFAATAN RUANG

Penggunaan Lahan Kabupaten Balangan sebagian besar digunakan untuk Tanah Bukan Sawah, yaitu seluas 94.423 Ha atau 51% dari luas keseluruhan. Sedangkan penggunaan lahan untuk rumah dan bangunan, hutan negara, rawa-rawa, jalan, sungai, danau, dan lahan tandus lainnya (Tanah Bukan Sawah) mengambil 30%, yaitu seluas 56.289 Ha. Sisa penggunaan lahan seluas 34.273 Ha atau 18,5% adalah untuk Tanah Sawah (*Wetland*).

Tabel 2.8. : Luas Wilayah Kabupaten Balangan Menurut Jenis Penggunaan Tanah

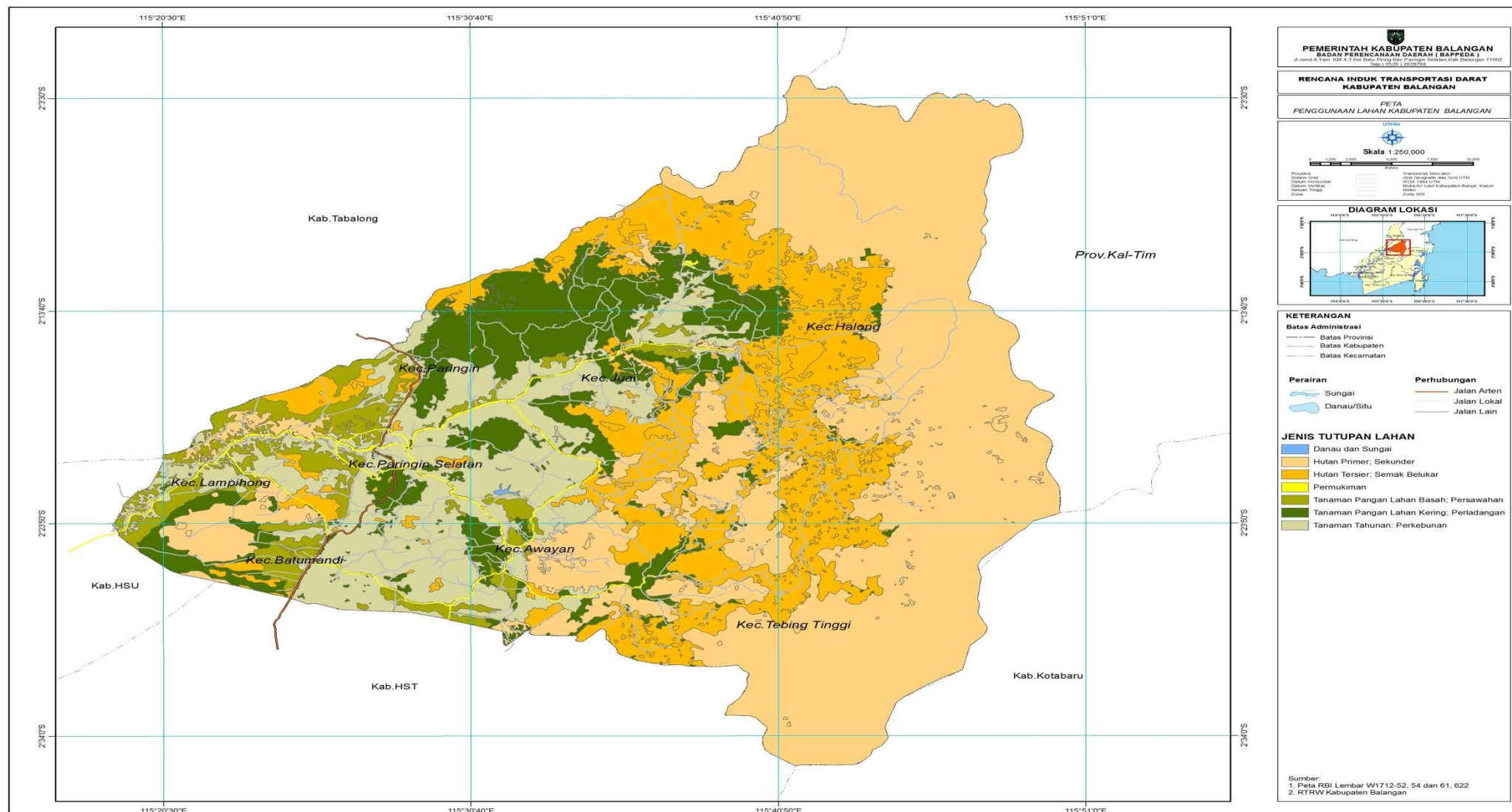
Jenis Penggunaan Tanah <i>Land Utilization</i>	Luas (Ha)
1. Tanah Sawah/ <i>Wetland</i>	34 273
2. Tanah Bukan Sawah	94 423
a. Tegal/kebun	6 440
b. Ladang/huma	8 237
c. Perkebunan	53 873
d. Ditanami pohon/hutan rakyat	4 685
e. Padang Penggembalaan/Rumput	1 060
f. Sementara tidak diusahakan **)	8 620
g. Lainnya (tambak, kolam, empang, pekarangan yang ditanami tanaman pertanian, dll)	11 508
3. Tanah Bukan Pertanian	56 289
a. Rumah, bangunan dan halaman sekitarnya	
b. Hutan Negara	
c. Rawa-rawa (tidak ditanami)	
d. Lainnya (Jalan, Sungai, Danau, Lahan Tandus, dll)	
Total	184 .985

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017



RENCANA INDUK TRANSPORTASI DARAT
KABUPATEN BALANGAN
bagian 2 - 13

GAMBARAN UMUM



RENCANA INDUK TRANSPORTASI DARAT
 KABUPATEN BALANGAN

bagian 2 - **14**

2.4. KEPENDUDUKAN

Jumlah penduduk Kabupaten Balangan tahun 2016 berdasarkan hasil proyeksi adalah 119.171 jiwa yang terdiri dari 58.876 laki-laki dan 59.295 perempuan. Dengan luas wilayah 1.878,30 km², Balangan memiliki kepadatan penduduk 63 orang per kilometer persegi.

2.4.1. Jumlah dan Perkembangan Penduduk

Jumlah penduduk Balangan 2016 mengalami pertumbuhan sebesar 1,78 % dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Kecamatan Halong adalah kecamatan dengan jumlah penduduk terbanyak dengan populasi 19.590 jiwa dengan rata-rata penduduk per desa 816 orang. Kecamatan Paringin sebagai kecamatan dengan populasi terbanyak kedua dengan populasi 18.368 orang dan kepadatan 1.148 orang/desa.

Tabel 2.9. : Luas Wilayah dan Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan

No.	Kecamatan	Luas		Penduduk (Orang)		Kepadatan Penduduk (Orang/ Km ²)
		Km ²	%	Jumlah	%	
1	Lampihong	96,96	5,2	16 342	13,71	169
2	Batu Mandi	147,96	7,9	17 040	14,30	115
3	Awayan	142,57	7,6	12 617	10,59	88
4	Tebing Tinggi	257,25	13,7	6 278	5,27	24
5	Paringin	100,04	5,3	18 368	15,41	184
6	Paringin Selatan	86,80	4,6	12 447	10,44	143
7	Juai	386,88	20,6	16 499	13,84	43
8	Halong	659,84	35,1	19 580	16,43	30
Total		1 878,30	100,0	119 171	100,00	63

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

Tabel 2.10. : Jumlah Penduduk, Jumlah Desa, dan Kepadatan Penduduk Per Desa

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Desa/Kelurahan	Rata-rata penduduk per Desa
1	Lampihong	16 342	27	605
2	Batu Mandi	17 040	18	947

GAMBARAN UMUM

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Desa/Kelurahan	Rata-rata penduduk per Desa
3	Awayan	12 617	23	549
4	Tebing Tinggi	6 278	12	523
5	Paringin	18 368	16	1148
6	Paringin Selatan	12 447	16	778
7	Juai	16 499	21	786
8	Halong	19 580	24	816
Total		119 171	157	759

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

Rasio jenis kelamin di Kabupaten Balangan tahun 2016 adalah 101 yang artinya adalah jumlah penduduk laki-laki 1 persen lebih banyak dari perempuan.

Tabel 2.11. : Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin

No.	Kecamatan	Jenis Kelamin/ <i>Sex</i>		Jumlah Penduduk	Rasio Jenis Kelamin
		Laki-laki	Perempuan		
1	Lampihong	8 113	8 229	16 342	99
2	Batu Mandi	8 611	8 429	17 040	102
3	Awayan	6 209	6 408	12 617	97
4	Tebing Tinggi	3 168	3 110	6 278	102
5	Paringin	9 279	9 089	18 368	102
6	Paringin Selatan	6 255	6 192	12 447	101
7	Juai	8 313	8 186	16 499	102
8	Halong	9 928	9 652	19 580	103
Total		59 876	59 295	119 171	101

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

Dalam kurun waktu lima tahun terakhir, laju pertumbuhan penduduk di Kabupaten Balangan adalah 2,89 %. Laju pertumbuhan penduduk paling besar adalah Kecamatan Paringin yaitu 4,5 %, sedangkan yang terkecil adalah Kecamatan Lampihong yaitu 1,78 %. Perkembangan jumlah penduduk dan laju

pertumbuhannya menurut kecamatan selama lima tahun yang dirangkum dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Balangan, dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.12. : Jumlah Penduduk menurut Kecamatan Tahun 2013-2017

No.	Kecamatan	Tahun					Laju Pertumbuhan Penduduk 2013-2017
		2013	2014	2015	2016	2017	
1	Lampihong	15,230	15,748	15,831	16,183	16,342	1.78
2	Batu Mandi	14,528	16,129	16,369	16,764	17,040	4.07
3	Awayan	11,674	12,048	12,171	12,459	12,617	1.96
4	Tebing Tinggi	5,688	5,918	5,979	6,172	6,278	2.50
5	Paringin	15,400	16,844	17,327	17,916	18,368	4.50
6	Paringin Sel.	10,639	11,436	11,749	12,149	12,447	4.00
7	Juai	15,342	15,695	15,867	16,298	16,499	1.83
8	Halong	17,820	18,612	18,716	19,307	19,580	2.38
Total		106,321	112,430	114,009	117,248	119,171	2.89

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

Jumlah Kepala Keluarga (KK) di Kabupaten Balangan berdasarkan tingkat kesejahteraan di tahun 2017, dapat dilihat pada **Tabel 2.13** berikut:

Tabel 2.13. : Jumlah Kepala Keluarga menurut Tingkat Sejahtera

No.	Kecamatan	Kepala Keluarga					Jumlah KK
		Pra Sejahtera	Sejahtera I	Sejahtera II	Sejahtera III	Sejahtera Plus	
1	Lampihong	223	1 393	1 722	1 603	1	4 942
2	Batu Mandi	118	1 772	2 277	991	71	5 229
3	Awayan	228	710	1 326	1 639	-	3 903
4	Tebing Tinggi	528	756	534	149	-	1 967
5	Paringin	180	1 294	3 046	980	216	5 716
6	Paringin Selatan	-	425	1 925	1 417	11	3 778

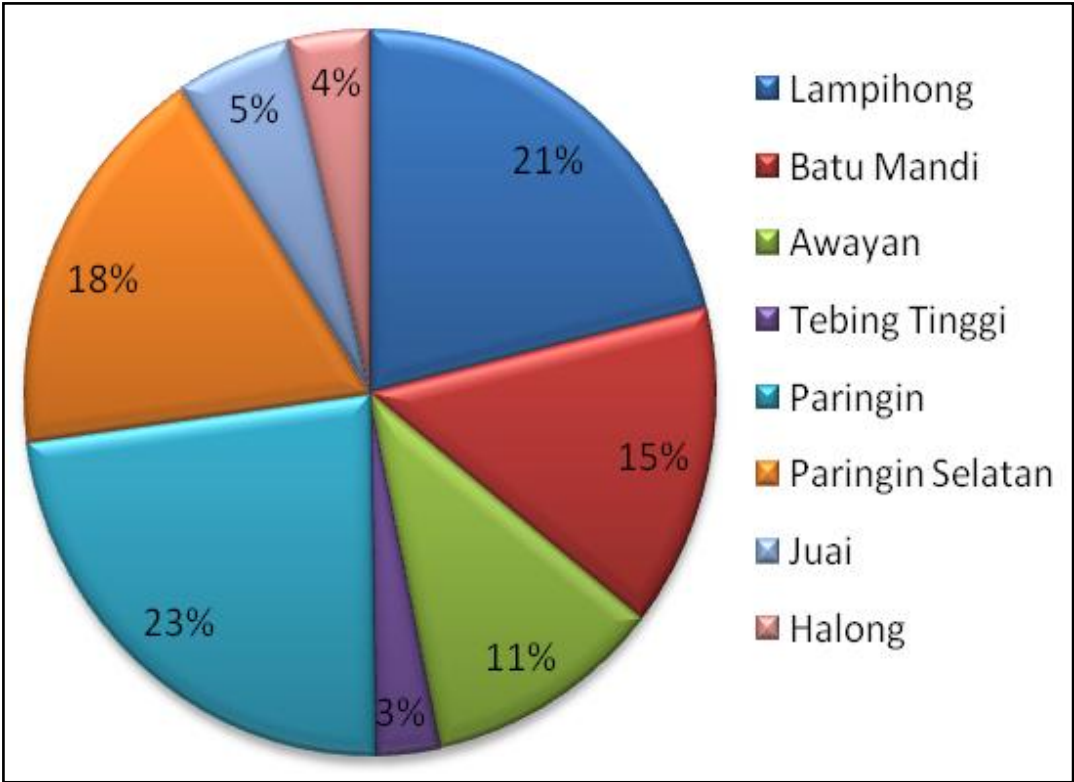
7	Juai	180	1 736	1 848	1 059	47	4 870
8	Halong	622	2 088	3 057	145	3	5 915
Total		2 079	10 174	15 735	7 983	349	36 320

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

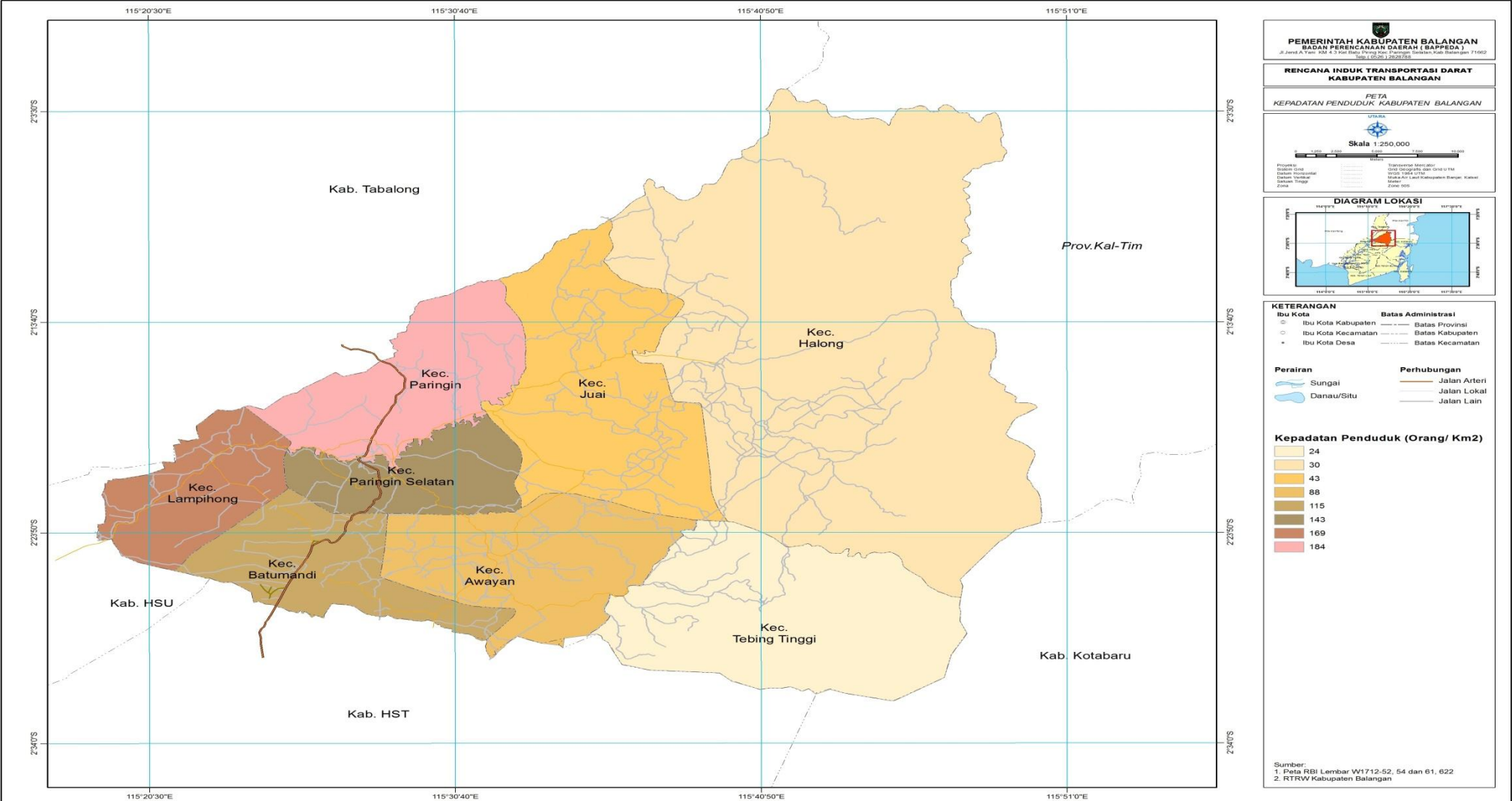
2.4.2. Kepadatan Penduduk

Penyebaran penduduk Balangan relatif merata antar kecamatan, kecuali untuk Kecamatan Tebing Tinggi yang populasinya 6.278 orang atau 5,27 % dari jumlah seluruh penduduk Balangan. Seperti yang tertera pada **Tabel 2.10**, dua kecamatan terpadat di Kabupaten Balangan antara lain Kecamatan Paringin dan Lampihong dengan kepadatan penduduk masing-masing 184 dan 169 orang per km2. Sedangkan kepadatan penduduk terendah terdapat di Kecamatan Tebing Tinggi, Halong, dan Juai dimana tingkat kepadatannya lebih rendah daripada angka kepadatan rata-rata Kabupaten Balangan.

Gambar 2.2 Prosentasi Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan



GAMBARAN UMUM



RENCANA INDUK TRANSPORTASI DARAT
KABUPATEN BALANGAN
bagian 2 - 19

2.4.3. Struktur Penduduk

Struktur penduduk meliputi tentang agama yang dianut masyarakat, aspek pekerjaan, dan suku bangsa masyarakat yang ada di Kabupaten Balangan.

A. Agama

Masyarakat di Kabupaten Balangan mayoritas beragama Islam, yaitu sebanyak 114.027 orang, dan jumlah terkecil adalah pemeluk agama Katolik, yaitu sebanyak 201 orang. Penganut agama lainnya hanya terdapat di Kecamatan Tebing Tinggi, yaitu sebesar 1.584 orang.

Tabel 2.14. : Jumlah Penduduk Menurut Agama Dirinci Tiap Kecamatan Tahun 2017

No.	Kecamatan	Islam	Kristen	Katolik	Hindu	Budha	Lainnya	Jumlah
1	Lampihong	18 047	-	-	-	-	-	18 047
2	Batu Mandi	16 120	-	-	-	-	-	16 120
3	Awayan	12 086	13	-	-	-	-	12 099
4	Tebing Tinggi	5 261	-	21	130	227	1 584	7 223
5	Paringin	15 461	24	17	-	-	-	15 502
6	Paringin Selatan	14 338	39	16	11	4	-	14 408
7	Juai	15 867	-	-	-	-	-	15 867
8	Halong	16 847	482	147	232	4 760	-	22 468
Total		114 027	558	201	373	4 991	1 584	121 734

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

B. Pekerjaan

Pada tahun 2017, penduduk usia muda sebesar 30,69 % (usia di bawah 15 tahun), penduduk usia produktif 65,96 % (15-64 tahun) dan penduduk usia tua 3,35 % (65 tahun ke atas). Tercatat sebanyak 77,24 % penduduk berumur di atas 15 tahun merupakan angkatan kerja yang secara aktif terlibat dalam kegiatan ekonomi dan 22,76 % sisanya bukan angkatan kerja.

Ketenagakerjaan di Kabupaten Balangan adalah tiga perempat penduduk bekerja pada lapangan pekerjaan utama di sektor primer. Sektor primer yang terdiri dari sektor pertanian dan pertambangan ini mampu menyerap tenaga kerja sebanyak 75,35 %. Sementara sektor tersier dan sekunder menyerap tenaga kerja masing-masing 20,71 % dan 3,95 %.

Proporsi penduduk laki-laki yang termasuk dalam angkatan kerja lebih besar jika dibandingkan dengan proporsi penduduk perempuan, yaitu 87,74 % laki-laki dan 66,74 % perempuan.

Tabel 2.15. : Penduduk Berumur 15 Tahun Ke Atas menurut Jenis Kegiatan Utama Tahun 2014 – 2016

No	Jenis Kegiatan Utama	2014	2015	2016
1	Angkatan Kerja :	79,10	83,94	77,24
	- Bekerja	98,30	96.19	97.28
	- Penganggur	1,70	3.81	2.72
2	Bukan Angkatan Kerja:	20,90	16,06	22,76
	- Sekolah	1,14	1,43	36,56
	- Mengurus ruta	68,85	69,91	50,98
	- Lainnya	30,02	28,66	12,46
3	Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK)	79,10	83,94	77,24
4	Tingkat Pengangguran	1,70	3,81	2,72

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

Tabel 2.16. : Prosentasi Penduduk Berumur 15 Tahun Ke Atas Yang Bekerja menurut Lapangan Usaha dan Jenis Kelamin

No	Lapangan Usaha	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
1	Primer	73,59	77,62	75,35
2	Sekunder	5,89	1,43	3,95
3	Tersier	20,52	20,95	20,71
Jumlah		100,00	100,00	100,00

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

2.4.4. Kondisi Sosial Penduduk

Potensi budaya yang dimiliki masyarakat antara lain keragaman umat beragama (adanya Forum Komunikasi antar Umat Beragamaan (FKUB) di Kecamatan Halong), seperti dicontohkan adanya desa muslim di Desa Puyun dan Desa Karya (Kecamatan Halong). Desa Karya dan desa Puyun mayoritas merupakan penganut agama islam sehingga tidak terdapat kebudayaan dayak. Di Desa Liyu terdapat pemeluk Agama Hindu-Bali. Secara umum di Kecamatan

Halong terdapat keragaman agama, yaitu Hindu Kaharingan, Budha, Kristen dan Protestan, serta Islam. Budaya digambarkan melalui bahasa dan pola hidup ataupun kepercayaan yang di anut, maka dapat dijelaskan secara sederhana sebagai berikut ;

- 2.1. Bahasa; Selain bahasa Indonesia dan bahasa Banjar, terdapat pula bahasa setempat seperti bahasa Dayak Dhea, bahasa Dayak Halong/Balangan, dan bahasa Dayak Pitap.
- 2.2. Kepercayaan atau Religi; Selain agama formal yang dianut, kepercayaan yang telah ada sejak dahulu (jaman nenek moyang), maupun kepercayaan yang berkembang karena proses asimilasi dan adaptasi masuknya suatu agama dan kepercayaan tertentu, sehingga masih perlu mengakomodasi kepercayaan asalnya.
- 2.3. Pola Hidup; Merupakan kebiasaan keseharian yang dikerjakan karena suatu tata cara yang sudah dibiasakan sejak jaman nenek moyang, seperti upuara adat, tata cara masuk hutan untuk mencari makan, tata cara berladang, pesta adat sebagai ucapan bersyukur atas rizki yang didapatkan dari berhasilnya panen kegiatan bercocok tanam.
- 2.4. Kebendaan; Kebendaan merupakan wujud karena adanya kepercayaan ataupun pola hidup, seperti pakaian adat, peralatan berburu dan memasak, hingga peralatan rumah tangga lainnya, adalah alat yang dibuat sendiri atau dapat disebut kerajinan. Termasuk rumah sebagai tempat tinggal juga memiliki ciri kekhasan tersendiri.

2.5. FASILITAS PELAYANAN

2.5.1. Pendidikan

Fasilitas pendidikan di Kabupaten Balangan tahun 2016 yaitu TK sebanyak 97 buah, SD 167 buah, SLTP 24 buah, dan SLTA 10 buah. Sementara untuk fasilitas pendidikan yang di bawah pembinaan Kementerian Agama, terdiri dari RA sebanyak 6 buah, MI 39 buah, MTs 16 buah, dan MA 6 buah.

Dalam perkembangannya selama satu dekade, terjadi peningkatan fasilitas pendidikan yang cukup melayani seluruh wilayah kabupaten, yaitu untuk SLTA bertambah 5 unit (tahun 2015 = 5 unit), SLTP bertambah 11 unit (tahun 2015 = 13 unit), dan SD bertambah 8 unit (tahun 2015 = 159 unit).

Tabel 2.17. : Jumlah Sekolah Kabupaten Balangan Tahun Ajaran 2015/2016

Tingkat Pendidikan		Sekolah
1	TK Negeri & Swasta	97
2	SD Negeri & Swasta	167
3	SLTP Negeri & Swasta / Sederajat	24
4	SLTA Negeri & Swasta / Sederajat	10
5	Raudhatul Athfal	6
6	Madrasah Ibtidaiyah Negeri & Swasta	39
7	Madrasah Tsanawiyah Negeri & Swasta	16
8	Madrasah Aliyah Negeri & Swasta	6
Total		365

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

Tabel 2.18. : Persebaran Fasilitas Pendidikan menurut Kecamatan

Fasilitas Pendidikan		Kecamatan							
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	TK Negeri & Swasta	16	16	8	4	13	9	19	12
2	SD Negeri & Swasta	26	22	21	12	19	16	24	27
3	SLTP Negeri & Swasta / Sederajat	2	3	2	2	3	3	2	7
4	SLTA Negeri & Swasta / Sederajat	0	1	1	0	2	4	1	1
5	Raudhatul Athfal	1	2	1	0	2	0	0	0
6	Madrasah Ibtidaiyah Negeri & Swasta	5	4	5	0	4	4	10	7
7	Madrasah Tsanawiyah Negeri & Swasta	1	2	2	1	2	3	4	1
8	Madrasah Aliyah Negeri & Swasta	1	1	1	0	1	0	0	2
Total		52	51	41	19	46	39	60	57

Keterangan :

- 1

Lampihong
- 2

Batu Mandi
- 3

Awayan
- 4

Tebing Tinggi
- 5

Paringin
- 6

Paringin Selatan
- 7

Juai
- 8

Halong

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

Angka Partisipasi Sekolah untuk kelompok umur 7-12 tahun pada tahun 2016 sangat tinggi, yaitu sebesar 98,71 %, sementara untuk kelompok umur 13-15 tahun sebesar 89,17 % dan untuk kelompok umur 16-18 tahun sebesar 47,11 %. Ditinjau dari jenjang pendidikannya, Angka Partisipasi Murni (APM) untuk SD/MI sebesar 92,67 % dan Angka Partisipasi Kasar (APK) sebesar 105,79 %. sementara itu untuk jenjang pendidikan SLTP/MTs dengan nilai APM 61,67 % dan nilai APK 79,87 % serta untuk SLTA/MA dengan nilai APM 45,97 % dan nilai APK 66,96 %.

2.5.2. Kesehatan

Fasilitas kesehatan di Kabupaten Balangan yaitu 1 unit rumah sakit, 11 unit puskesmas, 23 unit puskesmas pembantu, 99 unit Polindes. Begitu juga untuk tenaga kesehatan, di semua kecamatan sudah mempunyai tenaga medis, tercatat ada 31 orang dokter, 238 orang perawat, dan 200 orang bidan. Peningkatan fasilitas tersebut adalah dibangunnya sebuah Rumah Sakit Umum Daerah Balangan di Kec. Paringin, yang sudah memiliki 6 dokter spesialis, 12 dokter umum dan satu dokter gigi. Serta bertambahnya Puskesmas sebanyak 2 unit .

Tabel 2.19. : Banyaknya Fasilitas Kesehatan Di Kabupaten Balangan
Tahun 2014 – 2017

No.	Fasilitas Kesehatan	2014	2015	2016	2017
1	Rumah Sakit	1	1	1	1
2	Rumah Bersalin	-	-	-	-
3	Puskesmas	11	11	11	11
4	Puskesmas Pembantu	26	22	24	23
5	Poskesdes/Polindes	93	102	103	99

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

Tabel 2.20. : Jumlah Puskesmas menurut Kecamatan Tahun 2014 – 2017

No.	Kecamatan	2014	2015	2016	2017
1	Lampihong	1	1	1	1
2	Batu Mandi	2	2	2	2

No.	Kecamatan	2014	2015	2016	2017
3	Awayan	1	1	1	1
4	Tebing Tinggi	1	1	1	1
5	Paringin	1	1	1	1
6	Paringin Selatan	1	1	1	1
7	Juai	2	2	2	2
8	Halong	2	2	2	2
Total		11	11	11	11

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

Peningkatan jumlah tenaga kesehatan yang melayani seluruh wilayah kabupaten yaitu dokter bertambah 16 orang (tahun 2015 = 5 orang), Perawat bertambah 186 orang (tahun 2015 = 52 orang), dan Bidan bertambah 119 orang (tahun 2015 = 81 orang).

2.5.3. Peribadatan

Tempat peribadatan yang tersebar di setiap kecamatan yaitu Masjid sebanyak 128 buah, Musholla 360 buah, Gereja 10 buah, Pura 1 buah, Wihara 5 buah, dan Balai Adat 17 buah. Selama satu dekade, peningkatan jumlah tempat peribadatan adalah Masjid 1 buah (tahun 2015 = 127 buah), Musholla bertambah 23 buah (tahun 2015 = 337 buah), Wihara bertambah 3 buah (tahun 2015 = 2 buah), dan Balai Adat bertambah 15 buah (tahun 2015 = 2 buah). Peningkatan ini juga ditunjang dengan adanya sebaran 138 buah TPA/TPQ di seluruh kecamatan, dengan jumlah guru 363 orang dan santri 4.191 orang.

Tabel 2.21. : Jumlah Tempat Peribadatan tiap Kecamatan

No.	Kecamatan	Mesjid	Langgar Mushala	Gereja	Pura	Wihara	Balai Adat
1	Lampihong	14	61	-	-	-	-
2	Batu Mandi	18	62	-	-	-	-
3	Awayan	20	36	-	-	-	-
4	Tebing Tinggi	6	12	2	-	-	15
5	Paringin	15	44	-	-	-	-

No.	Kecamatan	Mesjid	Langgar Mushala	Gereja	Pura	Wihara	Balai Adat
6	Paringin Selatan	11	49	-	-	-	-
7	Juai	24	50	-	-	-	-
8	Halong	20	46	8	1	5	2
Balangan		128	360	10	1	5	17

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

2.5.4. RTH dan Olahraga

Sepuluh tahun yang lalu di Kabupaten Balangan sangat jarang kita temui ruang terbuka hijau aktif, seperti taman kota, tempat bermain dan sejenisnya. Ruang terbuka yang ada hanyalah ruang terbuka hijau pasif atau ruang terbuka hijau budidaya dan bersifat produktif, seperti areal persawahan dan perkebunan, di beberapa ibukota kecamatan memang terdapat ruang terbuka aktif dan biasanya berupa lapangan olah raga. Kabupaten Balangan sebagai kabupaten yang masih muda dan baru saja membangun, tentu masih memfokuskan pada pembangunan Ibukota Kabupaten yaitu kawasan perkotaan paringin.

Memasuki kawasan kota akan banyak terlihat RTH taman pada hampir semua perkantoran pemerintah, taman-taman ini bersifat aktif, estetika, memiliki nilai sosial dan memberikan nilai tambah pada kawasan. Pada pusat kota paringin beberapa titik dilakukan perbaikan dengan tujuan meningkatkan fungsi dan peran ruang terbuka hijau yang ada meskipun sedikit (taman kota) maupun banyak atau luas, seperti Lapangan Sepak Bola Paringin.

Kabupaten Balangan seperti halnya kabupaten lain di wilayah Banua Enam, wilayah hulu sungai, terdapat beberapa jenis olah raga yang aktif dipertandingkan oleh masyarakat di sana sebagai olah raga rakyat, seperti bulu tangkis. Banyak kita temui lapangan bulu tangkis pada lingkup lingkungan, desa, hingga kecamatan, maupun seperti sepak bola yang biasanya hanya terdapat pada lapangan kecamatan.

Prestasi olah raga Kaupaten Balangan meningkat dalam kurun waktu 5 tahun terakhir, seperti meraih medali pada Kejuaran Nasional Karateka,unggul dalam prestasi bulu tangkis di tingkat provinsi kalimantan selatan. Pemerintah Kabupaten Balangan berkomitmen terhadap pembangunan olah raga, dengan memberikan bonus bagi atlet yang mengikuti Porprov dan Pornas, tentunya akan lebih diutamakan bagi yang berprestasi dan meraih medali.

2.5.5. Bangunan Umum

Pemerintah Kabupaten Balangan sejak dibentuk hingga saat ini terus melakukan pembenahan pada struktur organisasi dan tata laksana pemerintahannya. Kinerja pemerintahan terus ditingkatkan seiring dengan upaya peningkatan "good government" dan pelayanan publik. Sejak tahun 2008 beberapa dinas, kantor, lembaga dibentuk, ditata untuk kepentingan pelayanan publik dan peningkatan kesejahteraan daerah.

2.6. UTILITAS

2.6.1. Listrik

Pembangunan kelistrikan di Kabupaten Balangan telah menjangkau keseluruhan kecamatan hingga desa-desa didaerah pinggiran, dengan pasokan sumber energi listrik berasal dari PT. PLN Ranting Amuntai dan PT. PLN Cabang Barabai. Jumlah daya terpasang pada tahun 2016 sebesar 17.458.150 VA yang melayani 23.453 pelanggan, yang mengalami peningkatan 2,5 kali dari tahun 2015 yang hanya sebanyak 9.324 pelanggan.

Tabel 2.22 Banyaknya Pelanggan Listrik, Va Terpasang, dan KWH Terjual 2013 - 2017

Tahun	Pelanggan	VA Terpasang	KWH Terjual
2013	16 .162	10 .092 .710	14 .478. 785
2014	17 .765	11 .167. 600	20 .676. 953
2015	22 .772	14 .933 .400	26 .676 .856
2016	21 .757	15 .836. 100	28 .212 .508
2017	23. 453	17 .458 .150	30. 340. 626

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

2.6.2. Telekomunikasi

Kabupaten Balangan memiliki 5 (lima) kantor pos pembantu yang tersebar di 5 (lima) kecamatan, yang dapat melayani masyarakat baik untuk surat menyurat, maupun pengiriman paket dan uang dalam bentuk wesel pos.

Tabel 2.23 Jumlah Fasilitas Pelayanan Pos dirinci Menurut Kecamatan Tahun 2017

No.	Kecamatan	Kantor Pos	Kantor Pos Kecamatan	Rumah Pos	Pos Desa Keliling	Loket
1	Lampihong	1	-	-	-	-

GAMBARAN UMUM

No.	Kecamatan	Kantor Pos	Kantor Pos Kecamatan	Rumah Pos	Pos Desa Keliling	Loket
2	Batu Mandi	1	-	-	-	-
3	Awayan	1	-	1	-	-
4	Tebing Tinggi	-	-	-	-	-
5	Paringin	1	-	1	-	-
6	Paringin Selatan	-	-	-	-	-
7	Juai	1	-	1	-	-
8	Halong	-	-	-	-	-
Total		5	-	3	-	-

Sumber: Kabupaten Balangan dalam Angka 2017

Jaringan telepon umum dan layanan sambungan tak bergerak (fixed telephone) di wilayah Kabupaten Balangan dilayani oleh PT. Telkom, sedangkan untuk layanan sambungan bergerak (*mobile cellular services*) dilayani oleh beberapa operator selular. Untuk layanan sambungan bergerak (*mobile cellular services*), umumnya operator telepon selular telah menyediakan base transceiver station yang dibangun untuk melengkapi jaringan dan cakupan pelayanannya. Di wilayah Kabupaten Balangan, tercatat terdapat 15 unit *base transceiver station* yang dibangun dan tersebar di beberapa wilayah kecamatan.

Tabel 2.24 Jumlah BTS (*Base Transceiver Station*)
Kabupaten Balangan Tahun 2016

No	Penyedia Jasa	Pruduk Jasa	Jumlah BTS
1	TELKOM	Flexy	1
2	EXCELCOMINDO	XL Prabayar (0859, 0877, 0878, 0879)	3
3	INDOSAT	IM3 (0856, 0857), Mentari (0858)	4
4	TELKOMSEL	Simpati/KartuHALO (0812, 0813), Kartu AS, Kartu AS Fress (0852, 0853)	7
Total			15

Sumber: Subdin Ponsel Dishub Prov. Kalsel, 2016; diolah

2.7. TRANSPORTASI

2.7.1. Jaringan Jalan

Jaringan jalan yang telah dibangun selama ini yang menjadi kewenangan kabupaten sepanjang 601,5 Km yang telah menjangkau dan menghubungkan semua pusat kecamatan dan desa-desa disekitarnya. Dengan keterjangkauan dan aksesibilitas yang tinggi antar wilayah tersebut, telah memicu berkembangnya ekonomi local dan kabupaten, karena telah menjangkau sentra-sentra produksi di pedesaan yang terhubung dengan pusat pemasaran dan produksi.

Wilayah Kabupaten Balangan dilintasi oleh sistem jaringan jalan Trans Kalimantan yang menghubungkan wilayah Kalimantan Timur dengan Kalimantan Selatan hingga ke Kalimantan Tengah, yang menjadikan wilayah ini memiliki lokasi strategis dengan aksesibilitas yang tinggi. Dari panjang jalan kabupaten, sekitar 42 % merupakan jalan aspal, 43 % jalan kerikil dan 15 % jalan tanah.

2.7.2. Angkutan Umum

Sistem transportasi darat yang melayani pergerakan penduduk kabupaten dilayani oleh sistem angkutan regional dan angkutan lokal. Lokasi strategis Kabupaten Balangan yang terletak pada perlintasan jalan Trans Kalimantan menjadikan wilayah ini terlayani oleh sistem angkutan umum antar kota antar provinsi, yaitu rute Palangkaraya-Banjarmasin-Paringin-Balikpapan-Samarinda.

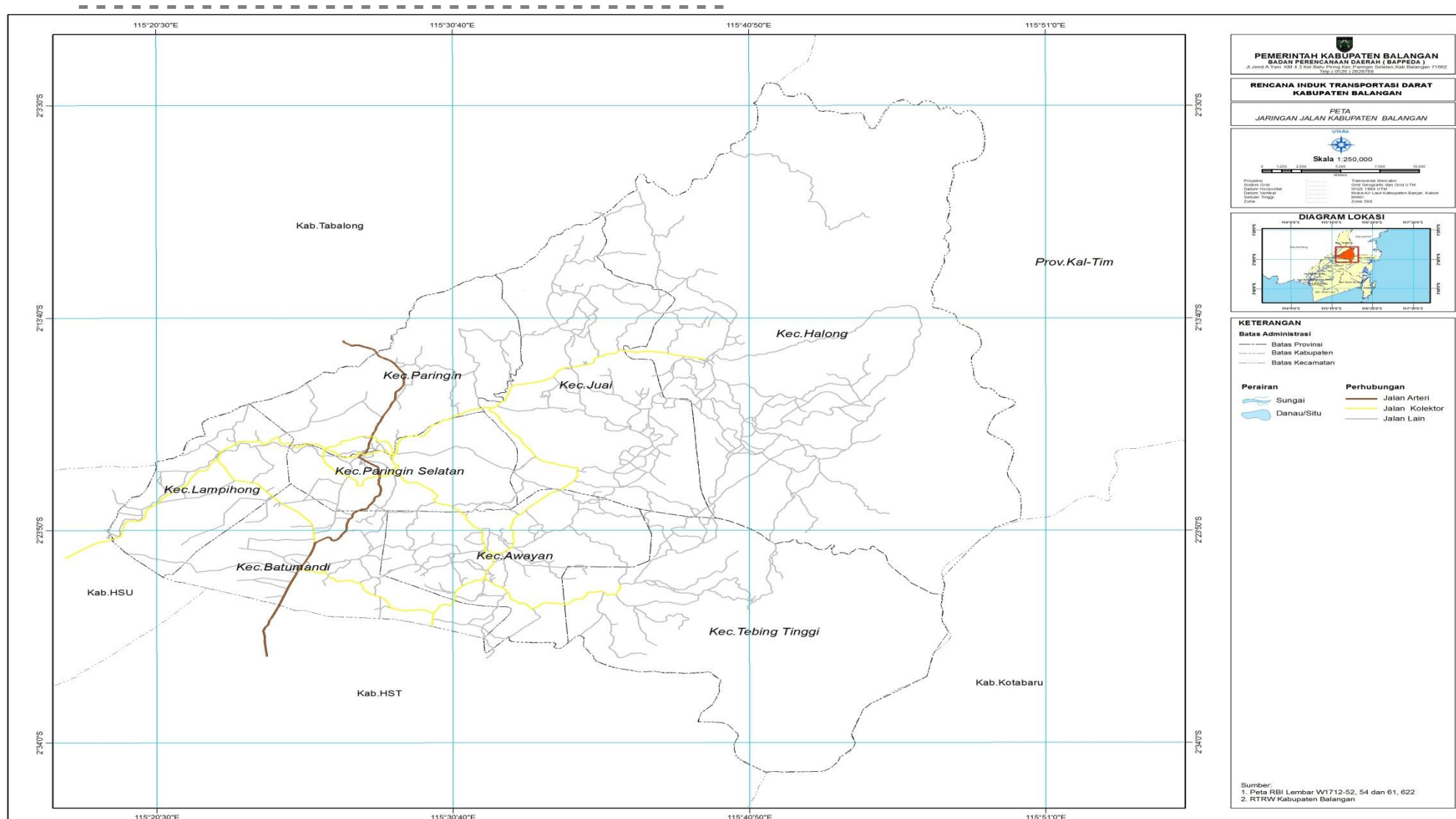
Pola pergerakan masyarakat secara internal telah difasilitasi dengan akses transportasi lokal berupa jalur angkutan umum perdesaan yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, yaitu trayek Paringin-Awayan dan Paringin-Halong, serta angkutan antar kota dalam provinsi route Paringin-Barabai, Tanjung-Barabai, Banjarmasin-Paringin-Tanjung dan Paringin-Amuntai.

2.8. PEREKONOMIAN

2.8.1. Pertanian

Selama tahun 2016, produksi padi Kabupaten Balangan mencapai 135.265,84 ton, turun sebesar 3,33 persen dari tahun sebelumnya. Kecamatan yang menghasilkan produksi padi terbesar adalah Kecamatan Lampihong dengan produksi sebesar 23.903,97 ton padi.

GAMBARAN UMUM



RENCANA INDUK TRANSPORTASI DARAT
KABUPATEN BALANGAN

Sedangkan palawija yang potensi produksinya cukup besar adalah ubi kayu, jagung dan ubi jalar dengan masing-masing sebesar 2.593,70 ton, 1.570,29 dan 935,94 ton.

Pada tahun 2016, komoditi sayur dengan produksi cukup besar adalah Kacang Panjang dan Cabe masing-masing dengan nilai produksi 910 ton dan 758 Ton. Adapun tanaman dengan area tanam terluas adalah Cabe dan Kacang Panjang dengan masing-masing 141 Ha dan 127 Ha luas panen.

Untuk tanaman buah-buahan, produksi terbesar ditempati oleh cempedak dengan nilai produksi 2.053,2 ton, diikuti oleh pisang, durian dan rambutan. Nilai produksinya masing-masing sebesar 1.931,4 ton, 281,1 ton, dan 212,8 ton.

Dari seluruh lahan yang terdapat di Kabupaten Balangan, sebagian besar merupakan wilayah perkebunan, dan sisanya adalah berupa tanah sawah, hutan negara, tanah kering dan lainnya. Masing-masing lahan tersebut diusahakan untuk 6 (enam) sektor pertanian yang terdiri dari:

1. Tanaman Bahan Makanan
2. Hortikultura
3. Tanaman Perkebunan
4. Peternakan
5. Perikanan
6. Kehutanan

Hasil perkebunan utama dari Kabupaten Balangan adalah Karet, Kelapa Sawit, Aren/Enau, Kelapa, gaharu dan Sagu. Dengan produksi terbesar terdapat pada komoditi karet, yaitu produksi tahun 2016 sebesar 25.107 ton. Produksi tersebut meningkat pesat dibandingkan produksi tahun 2015 yang hanya sebesar 19.895 ton, nilainya meningkat 5.212 ton.

Komoditi kelapa sawit pada tahun 2016 merupakan produksi kedua terbesar setelah karet, yaitu sebesar 7.113 ton yang dihasilkan dari 1.826 ha luas tanam. Berdasarkan wilayah administratif, Kecamatan Juai merupakan penghasil kelapa sawit tertinggi yaitu sebesar 6.109 ton. Komoditi khas lainnya yang dimiliki Kabupaten Balangan dan sekarang sedang gencar dibudidayakan adalah pohon gaharu, yang merupakan bahan baku untuk dupa dan wewangian.

2.8.2. Peternakan dan Perikanan

Budidaya peternakan di Kabupaten Balangan terdiri dari ternak besar (Sapi, Kambing, Domba, Kerbau dan Babi) dan ternak unggas (ayam dan itik). Budidaya terbesar berupa ternak sapi sebanyak 1.718 ekor dan ternak kambing sebanyak 1.904 ekor di tahun 2016. Budidaya ternak Unggas sudah dilakukan di

setiap kecamatan di Kabupaten Balangan dengan jumlah produksi untuk Ayam Ras Pedaging sebanyak 279.600 ekor, Ayam Buras sebanyak 83.416 ekor dan itik sebanyak 10.635 ekor pada tahun 2016.

Budidaya Perikanan di Kabupaten Balangan merupakan budidaya perairan darat pada perairan rawa dan sungai, dengan melakukan pengembangan menggunakan kolam/keramba di sepanjang aliran sungai dan pada beberapa danau, terutama yang terbesar di Danau Baruh Bahinu. Dalam kurun waktu 10 tahun terakhir peningkatan produksi ikan sangat besar sekali hingga 4,5 kali dari produksi tahun 2007 yaitu dari 360 ton ditahun 2007 menjadi 1.637 ton pada tahun 2016. Jenis ikan yang dibudidayakan yang paling banyak adalah Ikan Nila dengan produksi sebesar 244,7 ton pada tahun 2016.

2.8.3. Pertambangan

Sektor pertambangan berperan cukup besar dalam perekonomian suatu wilayah. Sektor ini merupakan salah satu sumber penerimaan devisa, terutama yang datang dari pendapatan ekspor hasil tambang. Begitu pula di kabupaten Balangan, sektor pertambangan memberikan sumbangan yang besar pada pembentukan PDRB.

PT. ADARO INDONESIA sebagai salah satu perusahaan pertambangan yang berlokasi di Kabupaten Balangan dan Tabalong berhasil memproduksi batu bara sebanyak 52,26 juta MT pada tahun 2016. Jumlah ini mengalami peningkatan dibandingkan tahun sebelumnya. Dari jumlah tersebut 52,04 persen dialokasikan ke kabupaten Tabalong sedangkan sisanya untuk kabupaten Balangan.

2.8.4. Kehutanan

Luas wilayah hutan di Kabupaten Balangan mencapai 90.383 ha yang merupakan 48,12 % dari wilayah Kabupaten Balangan tersebar di sisi timur. Kawasan hutan tersebut terdiri dari hutan lindung (65.791 ha), hutan produksi tetap (24.568 ha), dan hutan produksi terbatas (2.400 ha).

Subsektor kehutanan di wilayah ini, selain menghasilkan produksi utama kayu-kayuan berupa kayu rimba campuran bagi kebutuhan masyarakat, juga menghasilkan hutan non-kayu, seperti rotan, gaharu, madu dan lain-lain. Dilihat dari jenis, keanekaragaman dan diversitas jenis tumbuhan berkayu, setidaknya terdapat puluhan jenis kayu yang tersebar di berbagai kelompok hutan di Kabupaten Balangan. Misalnya kayu jenis Ulin, Meranti, Kamper, Binuang, Nyatoh, Bintungan dan lain-lain.

2.8.5. Pariwisata

Kabupaten Balangan memiliki sejuta potensi pariwisata, baik wisata alam, wisata sejarah, dan wisata religius yang tersebar diseluruh wilayah kabupaten dan terdapat hampir disemua kecamatan, terdiri dari :

1. Objek Wisata Alam

- Gunung Hartanung di Kecamatan Tebing Tinggi
- Gunung Hauk di Kecamatan Tebing Tinggi
- Hambal Lumut di Kecamatan Tebing Tinggi
- Bumi Perkemahan PT. Adaro di Kecamatan Paringin
- Pulau Beredar/Danau Baruh Bahinu di Kecamatan Paringin Selatan
- Gunung Belawan dan Ber'ai di Kecamatan Halong
- Air Terjun Manyandar di Kecamatan Halong
- Agrowisata Perkebunan di Kecamatan Batumandi

2. Objek Wisata Religius

- Makam Datu Martika di Kecamatan Lampihong
- Makam Datu Tunkut di Kecamatan Lampihong
- Makam Datu Kandang Haji di Kecamatan Juai

3. Objek Wisata Sejarah

- Benteng Tundakan di Kecamatan Awayan

Potensi wisata alam Kabupaten Balangan ditunjang oleh kondisi alam yang berlimpah berupa kawasan hutan alamiah dan daerah pegunungan pada sisi timur wilayah kabupaten di kecamatan Tebing Tinggi, Kecamatan Halong, dan Kecamatan Awayan, yang kesemuanya dikemas dalam konsep pengembangan ekowisata.

Potensi sungai dan riam jeram yang berhulu di daerah pegunungan terdiri dari Sungai Mantuyan, Sungai Tabuan, Sungai Halong dan Sungai Galombang. Potensi sumber air panas terdapat di Muara Hapingin berasal dari daerah aliran sungai di Desa Liyu Kecamatan Halong. Potensi deretan pegunungan karst dan Potensi gua terdapat di Desa Auh, Desa Sungsum dan Desa Gunung Batu di Kecamatan Tebing Tinggi.

Potensi budaya masyarakat Kabupaten Balangan adalah kesenian adat budaya Dayak Meratus, yang terdiri dari kelompok Dayak Pitap di Kecamatan Tebing Tinggi, Dayak Halong di Kecamatan Halong dan Dayak Dhea / Dayak Nande / Dayak Tabalong di Kecamatan Halong.

2.8.6. Perdagangan dan Jasa

Kegiatan perdagangan skala kabupaten terpusat di Kota Paringin dan sepanjang koridor jalan utama kota, berupa pasar Paringin, pasar modern, pertokoan, kuliner dan aneka usaha perdagangan lainnya. Pasar Modern Paringin sebagai ikon Kabupaten Balangan merupakan upaya Pemerintah daerah mengangkat harkat pedagang kecil dan tradisional dengan menyediakan tempat berjualan yang bersih, tertata dan nyaman, yang pembangunannya diresmikan oleh Gubernur Provinsi Kalsel pada tahun 2014.

Kegiatan usaha perdagangan mengalami peningkatan yang cukup signifikan, dimana pada tahun 2005 hanya terdapat 4 pedagang menengah dan 28 pedagang kecil, saat ini berdasarkan data tahun 2013 meningkat menjadi 52 pedagang besar, 81 pedagang menengah, dan 159 pedagang kecil. Saat ini telah terdapat 2 buah pasar kecamatan diluar pasar Paringin, yang beroperasi dan berfungsi setiap hari melayani transaksi jual beli masyarakat, yang cukup refresentatif dan permanen yaitu Pasar Kecamatan Batumandi dan Pasar Kecamatan Halong, yang mengindikasikan tumbuh dan berkembangnya ekonomi lokal di kedua kecamatan tersebut.

Seiring dengan pesatnya pertumbuhan dan perkembangan kegiatan perdagangan dan ekonomi Kabupaten Balangan, memicu tumbuhnya sektor jasa yang melayani seluruh kebutuhan pelaku usaha dan masyarakat, antara lain dibukanya beberapa kantor cabang perbankan dengan fasilitas penunjang mesin ATM, yaitu Bank Kalsel, BNI 46, BRI dan BPR. Sektor jasa lainnya yang berkembang antara lain jasa perhotelan, asuransi, servis dan dealer kendaraan. Jumlah hotel di Kabupaten Balangan sebanyak 3 buah terdapat di Kecamatan Paringin dan Kecamatan Paringin Selatan.

2.8.7. Pertumbuhan Ekonomi

Laju pertumbuhan ekonomi Kabupaten Balangan pada tahun 2016 mengalami pertumbuhan yang melambat dibanding tahun sebelumnya. Berdasarkan perhitungan PDRB tahun 2016, pertumbuhan ekonomi Kabupaten Balangan adalah sebesar 4,22 % (tanpa minyak bumi dan pertambangan). Nilai PDRB atas dasar harga konstan 2000 dengan minyak bumi dan pertambangan pada tahun 2013 adalah 1.745,7 miliar rupiah. Nilai tersebut meningkat sebesar 5,88 % dari tahun sebelumnya.

Struktur ekonomi Balangan masih dikuasai oleh sektor primer yakni sektor pertanian dan sektor pertambangan & penggalian. Sektor ini mampu

memberikan kontribusi sampai dengan 85,49 %, dimana andil terbesar didominasi oleh sektor pertambangan & penggalian (68,76 %). Kontribusi terkecil diberikan oleh sektor listrik & air bersih dimana hanya mampu menyumbangkan 0,12 % terhadap total PDRB.

Proporsi peranan PDRB terhadap jumlah penduduk dapat dilihat dari angka PDRB per kapita. Jika dihitung dengan minyak bumi dan pertambangan, nilai PDRB per kapita sebesar Rp. 35.780.821. Namun jika perhitungan tanpa minyak bumi dan pertambangan, nilai PDRB per kapita pada tahun 2032 hanya sebesar Rp. 14.648.800.

2.8.8. Keuangan Daerah

Pada tahun 2013, Pemerintah Kabupaten Balangan memiliki target anggaran pendapatan daerah sebesar Rp. 594.384.390.000,00. Dari nominal tersebut, berhasil tercapai sebesar Rp. 721.741.849.910,80. Pendapatan daerah tersebut utamanya bersumber dari Pendapatan Transfer (Dana Perimbangan) yang berhasil direalisasikan sebesar Rp. 597.125.579.051,00 yang terdiri atas Dana Alokasi Umum; Dana Alokasi Khusus; dan Dana Bagi hasil Pajak serta Dana Bagi Hasil Bukan Pajak, Transfer dari Pemerintah Provinsi, dan Pendapatan Lainnya. Pendapatan daerah ini digunakan untuk membiayai belanja daerah baik langsung maupun tidak langsung yang realisasinya sebesar Rp. 693.940.676.344,00.

Sebagian besar Pendapatan Asli Daerah berasal dari Jenis Lain-Lain PAD yang sah (55,66 %), dengan kontribusi terbanyak berasal dari penerimaan Jasa Giro (26,47 %) dan Pendapatan Bunga Deposito (26,30 %). Sementara itu, sumbangan terkecil berasal dari Pajak Daerah yang hanya mencapai 11,51 %.

Bab 3

KAJIAN KEBIJAKAN PENGEMBANGAN WILAYAH DAN TRANSPORTASI

3.1. KEBIJAKAN PENGEMBANGAN WILAYAH

Beberapa aspek penting yang melatar belakangi upaya penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Balangan adalah sebagai berikut :

1. Perkembangan aspek internal dan eksternal wilayah; dan
2. Kondisi eksisting sistem, prasarana dan sarana transportasi wilayah.

Kabupaten Balangan memiliki posisi strategis yaitu berada di jalur lintas Kalimantan yang menghubungkan Kalimantan Selatan dengan Kalimantan Timur. Hal tersebut menjadi salah satu factor penting perkembangan perekonomian di Kabupaten Balangan selama beberapa tahun terakhir menunjukkan peningkatan cukup signifikan sehingga berimplikasi kepada terjadinya peningkatan kebutuhan pergerakan di seluruh wilayah. Perkembangan tersebut pada akhirnya memerlukan ketersediaan dan pengembangan prasarana transportasi yang mampu melayani kebutuhan dan meningkatkan perkembangan wilayah.

Selain itu penyusunan sebuah rencana induk jaringan lalu-lintas angkutan jalan suatu wilayah harus mempertimbangan faktor lingkungan strategis eksternal di tingkat regional maupun nasional, bahkan untuk wilayah dengan pelayanan nasional harus mempertimbangkan lingkungan strategis berskala internasional.

3.1.1. Arahkan RTRW Provinsi Kalimantan Selatan

Kebijaksanaan RTRW Provinsi Kalimantan Selatan mengacu pada dokumen Revisi RTRW Provinsi Kalimantan Selatan 2006 – 2026, yang berkaitan dengan pengembangan wilayah Kabupaten Balangan dan sekitarnya dijelaskan sebagai berikut,

3.1.1.1. Pengembangan Sistem Perkotaan Wilayah Provinsi

Rencana pengembangan sistem perkotaan Wilayah Kalimantan Selatan terdiri atas :

1. Sistem perkotaan nasional berupa PKN dan PKW meliputi :
2. PKN berada di Kota Banjarmasin;
3. PKW berada di Perkotaan Marabahan di Kabupaten Barito Kuala, Perkotaan Amuntai di Kabupaten Hulu Sungai Utara dan Perkotaan Kotabaru di Kabupaten Kotabaru.

Sistem perkotaan provinsi berupa PKL meliputi :

1. Perkotaan Rantau di Kabupaten Tapin;
2. Perkotaan Kandangan di Kabupaten Hulu Sungai Selatan;
3. Perkotaan Tanjung di Kabupaten Tabalong;
4. Perkotaan Paringin di Kabupaten Balangan; dan
5. Perkotaan Pelaihari di Kabupaten Tanah Laut.

Selain sistem perkotaan diatas juga direncanakan PKNp dan PKWp yang meliputi :

1. PKNp berada di Perkotaan Martapura di Kabupaten Banjar; dan
2. PKWp berada di Kota Banjarbaru, Perkotaan Batulicin di Kabupaten Tanah Bumbu, Perkotaan Barabai di Kabupaten Hulu Sungai Tengah.

Perkembangan kota-kota di propinsi Kalimantan Selatan sampai dengan tahun 2027 diperkirakan terbagi menjadi lima kategori sebagai berikut :

1. Kota Orde I, Kota dengan kategori fasilitas sangat lengkap, jumlah penduduk 500.000 – 1.000.000 jiwa status administrasi berupa pemerintah kota, sehingga termasuk kategori Kota Besar. Kota yang masuk dalam kategori ini hanya kota Banjarmasin.
2. Kota Orde II, Kota dengan kategori fasilitas lengkap, jumlah penduduk 100.000 – 500.000 jiwa status administrasi berupa pemerintah kota, sehingga masuk kategori Kota Sedang/ Menengah, serta kota kecil A dengan penduduk antara 50.000 – 100.000 jiwa. Kota yang masuk dalam kategori ini adalah Kota Banjarbaru, Martapura, Kandangan, Batulicin, dan Kotabaru.
3. Kota Orde III, Kota dengan kategori fasilitas cukup lengkap, jumlah penduduk 25.000 – 50.000 jiwa, status kota sebagai ibukota Kabupaten sehingga termasuk



- kategori kota kecil B. Kota yang masuk dalam kategori ini adalah Kota Pagatan, Pelaihari, Marabahan, Rantau, Barabai, Amuntai, Paringin, dan Tanjung.
4. Kota Orde IV, Kota dengan kategori kurang lengkap, jumlah penduduk 10.000 – 25.000 jiwa status kota sebagai IKK, sehingga termasuk kategori Kota kecil B atau kota desa. Dalam Orde ini juga terdapat IKK dengan jumlah penduduk 3.000 – 10.000 jiwa dengan pertimbangan fungsi yang diemban saat ini oleh IKK tersebut sebagai pusat SWP bagi wilayah kabupaten masing – masing.
 5. Kota Orde V, Kota dengan kategori fasilitas tidak lengkap, jumlah penduduk 3.000 – 10.000 jiwa status kota sebagai IKK, sehingga termasuk kategori pusat pemukiman (kota desa kecil).

Dalam perkiraan perkembangan tersebut Kota Paringin yang meliputi Kecamatan Paringin dan Paringin Selatan sebagai Ibu Kota Kabupaten Balangan masuk dalam katagori Kota Orde III, sebagai kota dengan jumlah penduduk antara 25.000 sampai 50.000 jiwa, memiliki fasilitas cukup lengkap. Jika ditinjau dari aspek ketersediaan fasilitas maka perkiraan tersebut akan terpenuhi karena dalam kurun lima tahun ini dan lima tahun ke depan pembangunan sarana dan prasarana perkotaan terus dilakukan. Demikian juga dalam hal perkiraan jumlah penduduk, dengan jumlah penduduk saat ini 31,625 jiwa, jika pertumbuhan jumlah penduduk rata-rata sekitar 3% per tahun maka pada tahun 2027 jumlah penduduk kota Paringin diperkirakan mencapai 43,776 jiwa.

3.1.1.2. Arahkan Struktur Ruang

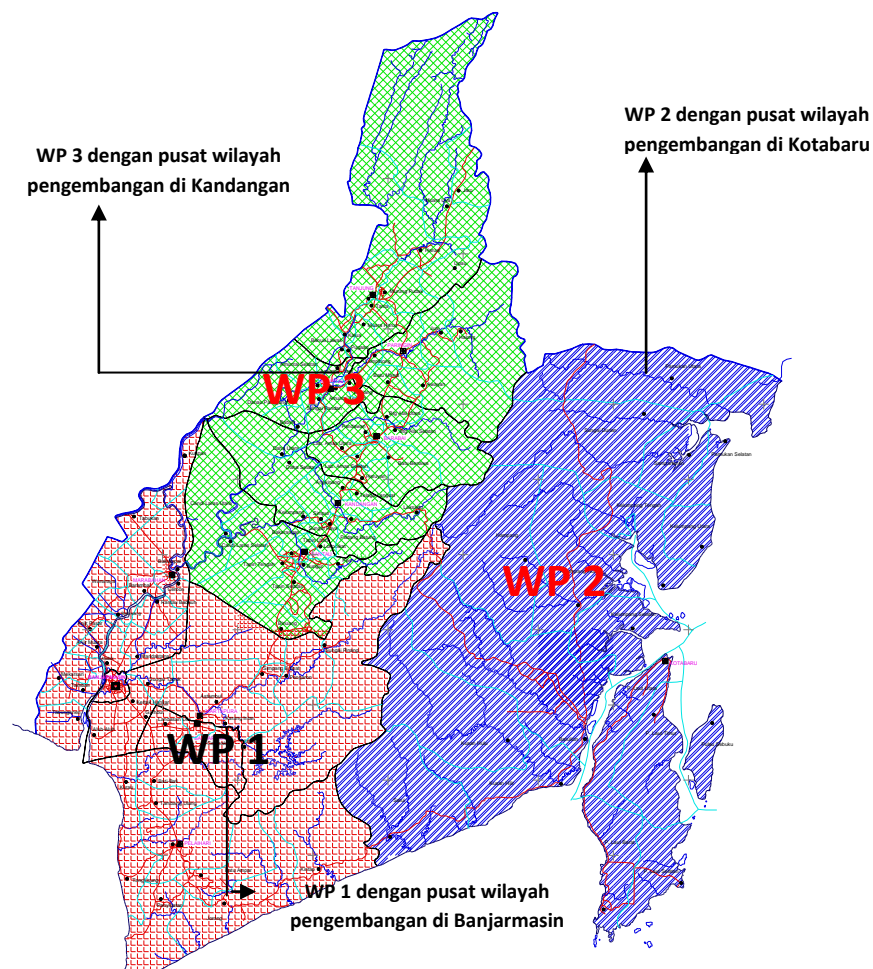
Rencana Tata ruang Wilayah Propinsi Kalimantan Selatan membagi wilayah propinsi Kalimantan Selatan menjadi 3 (tiga) Satuan Wilayah Pembangunan yaitu :

- a. Satuan Wilayah Pembangunan 1, dengan pusat pengembangan di Banjarmasin meliputi:
 - a. Kota Banjarmasin
 - b. Kabupaten Banjar
 - c. Kabupaten Tanah Laut
 - d. Kabupaten Barito Kuala
- b. Satuan Wilayah Pembangunan 2, dengan pusat pengembangan di Kotabaru meliputi: Kabupaten Kotabaru
- c. Satuan Wilayah Pembangunan 3, pusat pengembangan di Kandangan:



- a. Kabupaten Tapin
- b. Kabupaten Hulu Sungai Tengah
- c. Kabupaten Hulu Sungai Selatan
- d. Kabupaten Hulu Sungai Utara
- e. Kabupaten Balangan
- f. Kabupaten Tabalong

Dalam arahan pengembangan struktur ruang tersebut Kabupaten Balangan berada dalam Satuan Wilayah Pembangunan 3 bersama Kabupaten Tapin, Kabupaten Hulu Sungai Tengah, Kabupaten Hulu Sungai Utara, Kabupaten Hulu Sungai Selatan dan Kabupaten Tabalong dengan Kota Kandangan ibu kota Kabupaten Hulu Sungai Selatan sebagai kota pusat pengembangan. Peta pembagian wilayah pengembangan diperlihatkan pada Gambar 3.1 di bawah ini.



Gambar 3.1. : Pembagian Wilayah Pengembangan di Provinsi Kalimantan Selatan



Dalam rencana pengembangan sistem perkotaan wilayah Propinsi Kalimantan Selatan kota Paringin masuk dalam Rencana Pengembangan Pusat Kegiatan Lokal (PKL). Sehingga kota Paringin sebagai ibu kota Kabupaten Balangan merupakan :

1. Kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa yang melayani skala kabupaten dan beberapa kecamatan di sekitarnya
2. Kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul transportasi yang melayani skala kabupaten dan beberapa kecamatan di sekitarnya

Standar minimal yang dimiliki Pusat Kegiatan Lokal adalah :

1. Perhubungan : Terminal Penumpang Tipe C
2. Ekonomi : Pasar Induk Lokal, Perbankan Lokal atau Regional
3. Kesehatan : Rumah sakit Umum Tipe C
4. Pendidikan : Sekolah Menengah

Ditinjau dari standar minimal tersebut di atas maka aspek perhubungan berupa Terminal Penumpang Tipe C yang sudah tersedia di kota Paringin. Meskipun demikian dalam kaitannya dengan status terminal kota Paringin yang perlu mendapat perhatian adalah adanya trayek AKAP yang melintasi kota Paringin. Sehingga untuk mengakomodasi trayek tersebut ke depan perlu direncanakan ketersediaan Terminal Tipe B di kota Paringin yang mampu menampung perkembangan kebutuhan sektor transportasi di Kabupaten Balangan dan Propinsi Kalimantan Selatan pada umumnya.

3.1.1.3. Rencana Kawasan Strategis Provinsi

Kawasan strategis Provinsi Kalimantan Selatan yang terdapat di Kabupaten Balangan terdiri dari :

1. Kawasan Pegunungan Meratus, yaitu kawasan hutan lindung yang memanjang dari Kabupaten Kotabaru sampai dengan Kabupaten Balangan termasuk Kawasan Tahura Sultan Adam dan Kawasan Loksado yang merupakan permukiman masyarakat asli Suku Dayak dengan pola kehidupan budaya lokal;
2. Kawasan Agropolitan, yaitu kawasan yang merupakan produsen hasil pertanian dan hortikultura.



3.1.2. Arahan RTRW Kabupaten Balangan

Visi yang ingin dicapai dalam pembangunan Kabupaten Balangan adalah terwujudnya Kabupaten Balangan yang dinamis, berdaya saing berkelanjutan untuk kesejahteraan masyarakat yang terus meningkat.

Visi tersebut diwujudkan dalam bentuk misi pengembangan yang dirumuskan sebagai berikut :

- a Terwujudnya Kabupaten Balangan yang bergerak maju dan mampu menyesuaikan dengan perkembangan yang terjadi, baik perkembangan dalam konteks perubahan berbagai tatanan kehidupan, maupun dalam konteks persaingan.
- b Terwujudnya daya saing daerah, yaitu kemampuan perekonomian daerah dalam mencapai pertumbuhan tingkat kesejahteraan yang tinggi dan berkelanjutan dengan tetap terbuka pada persaingan domestik, regional dan internasional.
- c Terwujudnya masyarakat Kabupaten Balangan yang sejahtera dalam segala aspek kehidupan seperti fisik/jasmani, rohani, sosial budaya, ekonomi, dan lain sebagainya. Kesejahteraan masyarakat yang terus meningkat itu paling tidak tercermin dalam bidang pendidikan, kesehatan dan pendapatan, dimana ketiganya merupakan komponen pembentuk Indeks Pembangunan Manusia (IPM).
- d Mewujudkan Pemerintahan yang baik, bersih, kredibel, berwibawa, bersemangat wirausaha, efisien dan efektif.
- e Membangun prasarana wilayah yang mampu mendukung pengembangan wilayah;
- f Membangun perekonomian yang kuat dengan mengembangkan kegiatan ekonomi rakyat;
- g Meningkatkan pendidikan masyarakat;
- h Meningkatkan derajat kesehatan masyarakat;
- i Membangun masyarakat yang dinamis, berbasis keagamaan dan kehidupan sosial budaya masyarakat;
- j Mewujudkan keamanan dan ketertiban umum yang kondusif bagi kegiatan pembangunan dan kegiatan sosial ekonomi masyarakat;
- k Mengelola sumberdaya alam dan lingkungan hidup yang didasari prinsip pembangunan berkelanjutan;
- l Membangun dan mengembangkan kawasan perkotaan dan perdesaan sebagai kawasan permukiman yang layak huni, produktif dan berjeti diri, serta berwawasan kedepan.



Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Balangan, merupakan acuan utama Pemerintah Kabupaten Balangan dalam menyusun program pembangunan. Pengembangan transportasi merupakan bagian yang tak terpisahkan dari pengembangan wilayah. Sehingga dalam menyusun rencana umum pengembangan transportasi maka rencana pengembangan wilayah menjadi rujukan utama dalam melihat kondisi saat ini perkembangan wilayah dan prediksi perkembangannya di masa mendatang.

Tujuan penataan ruang wilayah Kabupaten Balangan adalah terwujudnya wilayah Balangan yang sejahtera, aman, nyaman, dan produktif melalui pengembangan sektor-sektor unggulan yang berwawasan lingkungan dalam pemanfaatan ruang.

Kebijakan penataan ruang terdiri atas:

- a. pengembangan sistem agropolitan untuk mendorong potensi ekonomi berbasis pertanian dan perkebunan serta peternakan;
- b. peningkatan akses pelayanan perkotaan dan pusat pertumbuhan ekonomi wilayah secara hirarkhis dan merata;
- c. peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan prasarana dan sarana;
- d. pengembangan kawasan strategis Kabupaten;
- e. pengembangan wisata alam maupun budaya unggulan yang berskala regional;
- f. pemeliharaan dan perwujudan kelestarian fungsi lingkungan hidup melalui pengembangan kawasan lindung; dan
- g. peningkatan fungsi kawasan untuk pertahanan dan keamanan Negara.

Beberapa hal yang dijadikan rujukan antara lain kondisi pemanfaatan ruang, rencana struktur ruang, rencana kawasan prioritas dan rencana sistem transportasi.

3.1.2.1. Rencana Struktur Ruang

Kabupaten Balangan merupakan salah satu kabupaten di Propinsi Kalimantan Selatan, yang dalam sistem fungsi kota di dalam rencana pengembangan wilayah Propinsi Kalimantan Selatan berperan sebagai PKL dengan pusatnya adalah Kota Paringin. Rencana Struktur Ruang Wilayah Kabupaten adalah sebagai berikut,

- a. pusat-pusat kegiatan;





- b. sistem jaringan prasarana utama; dan
- c. sistem jaringan prasarana lainnya.

Rencana pengembangan pusat-pusat kegiatan Kabupaten terdiri dari :

- a. PKL;
- b. PKLp;
- c. PPK; dan
- d. PPL.

a. PKL di kawasan Perkotaan Paringin meliputi :

a.1. Perkotaan Paringin di Kecamatan Paringin, dengan fungsi pelayanan :

1. pusat pelayanan perekonomian yaitu sebagai kawasan perdagangan skala regional Kabupaten dan Provinsi, meliputi pusat perbelanjaan pasar skala regional Kabupaten;
2. pusat pelayanan jasa yaitu perbankan cabang, lembaga asuransi cabang, perhotelan dan perusahaan jasa swasta lainnya;
3. pusat pelayanan kesehatan berupa rumah sakit tipe C, dokter spesialis, apotik;
4. pusat pengembangan fasilitas pendidikan (PAUD, TK, SD, SLTP dan SLTA / Kejuruan, pesantren dan Perguruan tinggi);
5. pusat olah raga/rekreasi meliputi gedung olah raga (GOR) yang merupakan kompleks fasilitas olahraga dan gedung hiburan;
6. pengembangan ruang terbuka hijau yang dapat dijadikan tempat rekreasi bagi masyarakat;
7. pengembangan sarana transportasi terminal tipe C;
8. pengembangan wisata buatan dan budaya atau spiritual;
9. pusat pengembangan perkantoran Kabupaten meliputi kantor-kantor Pemerintahan skala Kabupaten;
10. pusat pelayanan pertahanan dan keamanan;
11. pusat pengembangan industri pengolahan hasil pertanian dan perkebunan, perbengkelan dan pergudangan; dan
12. pusat pengembangan permukiman perkotaan dan fasilitas penunjang.

a.2. Perkotaan Paringin Selatan di Kecamatan Paringin Selatan, dengan fungsi pelayanan :

1. pusat jasa pendukung kegiatan Pemerintahan (perkantoran), pelayanan umum dan layanan sosial;





2. pusat pelayanan jasa yaitu perbankan cabang, lembaga asuransi cabang, perhotelan dan perusahaan jasa swasta lainnya;
3. pusat pelayanan kesehatan;
4. pusat pengembangan fasilitas pendidikan (PAUD, TK, SD, SLTP dan SLTA / Kejuruan, Pesantren dan Perguruan Tinggi);
5. pengembangan ruang terbuka hijau yang dapat dijadikan tempat rekreasi bagi masyarakat;
6. pengembangan sarana transportasi terminal tipe C;
7. pengembangan wisata buatan dan budaya atau spiritual;
8. pusat pengembangan industri pengolahan hasil pertanian dan perkebunan;
9. pusat pengembangan permukiman perkotaan dan fasilitas penunjang; dan
10. pusat kegiatan keagamaan.

b. PKLp Perkotaan Batumandi di Kecamatan Batumandi, dengan fungsi pelayanan :

- a. pusat Pemerintahan Kecamatan;
- b. pusat perdagangan dan jasa meliputi perbankan, pasar lokal dan pasar hewan serta pelayanan kesehatan berupa Puskesmas, bidan;
- c. pusat pengembangan fasilitas pendidikan (PAUD, TK, SD, SLTP dan SLTA dan Kejuruan serta Pesantren);
- d. transportasi terminal tipe C dan terminal agribisnis untuk mendukung agropolitan;
- e. pelayanan pemerintah, meliputi kantor Kecamatan dan depo kebersihan;
- f. pusat pelayanan lintas Kecamatan;
- g. pusat pengembangan perumahan dan fasilitas penunjangnya;
- h. pusat kegiatan industri kecil rumah tangga pengolahan hasil pertanian;
- i. pusat pengembangan komoditas pertanian dan hortikultura; dan
- j. pusat pengembangan kegiatan keagamaan.

c. PPK terdiri atas :

- a. PPK Muara Pitap berada di Kecamatan Paringin Selatan, dengan fungsi pelayanan :
 1. pusat Pemerintahan Kecamatan;
 2. pusat pelayanan sosial, kesehatan dan umum;





3. pusat pengembangan permukiman dan fasilitas penunjang;
 4. pusat pengembangan perkantoran; dan
 5. pusat pengembangan fasilitas pendidikan meliputi PAUD, TK, SD, SLTP, SLTA atau sederajat.
- b. PPK Simpang Tiga berada di Kecamatan Lampihong dengan fungsi pelayanan :
1. pusat Pemerintahan Kecamatan;
 2. pusat pelayanan sosial, kesehatan dan umum;
 3. pusat pengembangan komoditas hasil pertanian dan hortikultura, perikanan dan peternakan;
 4. pusat pengembangan industri kecil;
 5. pusat pengembangan permukiman dan fasilitas penunjang; dan
 6. pusat pengembangan fasilitas pendidikan meliputi PAUD, TK, SD, SLTP, SLTA.
- c. PPK Putat Basiun berada di Kecamatan Awayan dengan fungsi pelayanan:
1. pusat Pemerintahan Kecamatan;
 2. pusat pelayanan sosial, kesehatan dan umum;
 3. pusat pengembangan komoditas hasil pertanian, hortikultura dan peternakan;
 4. pusat pengembangan permukiman dan fasilitas penunjang; dan
 5. pusat pengembangan fasilitas pendidikan meliputi PAUD, TK, SD, SLTP, SLTA atau sederajat.
- d. PPK Tebing Tinggi berada di Kecamatan Tebing Tinggi dengan fungsi pelayanan :
1. pusat Pemerintahan Kecamatan;
 2. pusat pelayanan sosial, kesehatan dan umum;
 3. pusat pengembangan pariwisata alam dan budaya;
 4. pusat pengembangan komoditas hasil pertanian dan hortikultura;
 5. pusat pengembangan permukiman dan fasilitas penunjang; dan
 6. pusat pengembangan fasilitas pendidikan meliputi PAUD, SD, SLTP, SLTA atau sederajat.
- e. PPK Mungkur Uyam berada di Kecamatan Juai dengan fungsi pelayanan:
1. pusat Pemerintahan Kecamatan;



2. pusat pelayanan sosial, kesehatan dan umum;
3. pusat pengembangan industri kecil;
4. pusat pengembangan komoditas hasil pertanian dan hortikultura;
5. pusat pengembangan permukiman dan fasilitas penunjang; dan
6. pusat pengembangan fasilitas pendidikan meliputi PAUD, SD, SLTP, SLTA atau sederajat.
- f. PPK Halong berada di Kecamatan Halong dengan fungsi pelayanan :
1. pusat Pemerintahan Kecamatan;
2. pusat pelayanan sosial, kesehatan dan umum;
3. pusat pengembangan pariwisata alam dan budaya;
4. pusat pengumpul komoditas pertanian dan hortikultura;
5. pusat pengembangan komoditas hasil pertanian dan hortikultura;
6. pusat pengembangan perdagangan dan jasa lokal;
7. pusat pengembangan industri kecil;
8. pusat pengembangan fasilitas pendidikan meliputi PAUD, TK, SD, SLTP, SLTA atau sederajat; dan
9. pusat pengembangan permukiman dan fasilitas penunjang.
- d. PPL dengan fungsi pelayanan sebagai pusat pelayanan sosial dan umum, komersial, pariwisata, industri kecil, pengembangan pertanian, hortikultura, peternakan, perikanan yang melayani kegiatan skala antar desa, terdiri atas :
- a. PPL Mantimin berada di Kecamatan Batumandi;
- b. PPL Pudak berada di Kecamatan Awayan;
- c. PPL Bihara berada di Kecamatan Awayan;
- d. PPL Tabuan berada di Kecamatan Halong;
- e. PPL Mauya berada di Kecamatan Halong;
- f. PPL Haur Batu berada di Kecamatan Paringin;
- g. PPL Gunung Pandau berada di Kecamatan Paringin Selatan;
- h. PPL Layap berada di Kecamatan Paringin; dan
- i. PPL Bungin berada di Kecamatan Paringin Selatan.

Gambar 3.3. : Rencana Struktur Ruang Kabupaten Balangan

3.1.2.2. Rencana Pemanfaatan Ruang

Rencana pola ruang wilayah Kabupaten Balangan terdiri atas Rencana Kawasan Lindung dan Rencana Kawasan Budidaya.

1. Kawasan Lindung

Kawasan lindung terdiri atas :

- a. kawasan yang memberikan perlindungan terhadap kawasan bawahnya;
- b. kawasan perlindungan setempat;
- c. kawasan rawan bencana alam; dan
- d. kawasan lindung geologi.

Kawasan yang memberikan perlindungan terhadap kawasan di bawahnya adalah kawasan hutan lindung yang berfungsi sebagai kawasan resapan air dengan luas kurang lebih 60.313 (enam puluh ribu tiga ratus tiga belas) hektar.

Luas kawasan hutan lindung pada setiap kecamatan adalah :

- a. kawasan hutan lindung di Kecamatan Tebing Tinggi adalah seluas kurang lebih 14.718 (empat belas ribu tujuh ratus delapan belas) hektar; dan
- b. kawasan hutan lindung di Kecamatan Halong adalah seluas kurang lebih 45.595 (empat puluh lima ribu lima ratus sembilan puluh lima) hektar.

Kawasan perlindungan setempat terdiri atas:

- a. kawasan sempadan sungai;
- b. kawasan sempadan danau;
- c. kawasan sempadan bendung; dan
- d. ruang terbuka hijau kota.

Kawasan sempadan sungai terdiri atas:

- a. sempadan sungai besar dengan luas kurang lebih 2.946 (dua ribu sembilan ratus empat puluh enam) hektar meliputi Sungai Pitap dan Sungai Balangan; dan
- b. sempadan sungai kecil dengan luas kurang lebih 8.195 (delapan ribu seratus sembilan puluh lima) hektar meliputi Sungai Mantuyan, Sungai Tabuan, Sungai Galumbang, Sungai Halong, Sungai Uren, Sungai Ninian, Sungai Jauk, Sungai Batumandi, Sungai Lokbatu dan Sungai Juai baik yang mengalir di kawasan perkotaan maupun di luar kawasan perkotaan.

Kawasan sempadan danau direncanakan sebesar kurang lebih 59 (lima puluh sembilan) hektar di Danau Baruh Bahinu Dalam di Kecamatan Paringin Selatan.

Kawasan sempadan bendung direncanakan sebesar kurang lebih 6 (enam) hektar di Bendung Pitap di Kecamatan Awayan.

2. Kawasan Budidaya

Kawasan budidaya Kabupaten terdiri atas:

- a. kawasan peruntukan hutan produksi;
- b. kawasan peruntukan pertanian;
- c. kawasan peruntukan perikanan;
- d. kawasan peruntukan pertambangan;
- e. kawasan peruntukan industri;
- f. kawasan peruntukan pariwisata;
- g. kawasan peruntukan permukiman; dan
- h. kawasan peruntukan lainnya.

Kawasan peruntukan industri yaitu industri pengolahan hasil pertanian dan perkebunan, industri perbengkelan dan pergudangan, industri kerajinan terdiri atas:

- a. industri besar;
- b. industri sedang; dan
- c. industri kecil.

Industri besar sebagaimana terdapat di Kecamatan Paringin, Kecamatan Paringin Selatan, Kecamatan Lampihong, Kecamatan Batumandi dan Kecamatan Awayan. Industri sedang sebagaimana terdapat di Kecamatan Lampihong, Kecamatan Batumandi dan di Kecamatan Paringin Selatan. Industri kecil sebagaimana berupa industri rumah tangga hasil pertanian dan kehutanan, meliputi :

- a. industri pangan gula merah di Kecamatan Lampihong;
- b. industri pangan sirup di Kecamatan Batumandi;
- c. industri pangan mandai tiwadak di Kecamatan Batumandi;
- d. industri pangan kerupuk dan sejenisnya di Kecamatan Juai;
- e. industri bahan bangunan Batu Bata (Tanah Liat) di Kecamatan Paringin;
- f. industri bahan bangunan Batako di Kecamatan Batumandi;
- g. industri ukiran kayu di Kecamatan Batumandi; dan
- h. Industri anyaman bamban di Kecamatan Lampihong.

Kawasan peruntukan pariwisata sebagaimana terdiri atas :

- a. kawasan peruntukan pariwisata budaya; dan



b. kawasan peruntukan pariwisata alam.

Kegiatan Pariwisata Budaya terdapat pada :

- a. pusat wisata religius Makam Datuk Kandang Haji di Kecamatan Juai;
- b. pusat sejarah Benteng Tundakan di Kecamatan Awayan;
- c. pusat budaya Dayak Pitap di Kecamatan Tebing Tinggi; dan
- d. pusat budaya Halong di Kecamatan Halong.

Kawasan peruntukan pariwisata alam terdiri atas :

- a. kawasan konservasi perairan (danau) Baruh Bahinu;
- b. kawasan Desa Wisata Danau Baruh Bahinu seluas kurang lebih 295 (dua ratus sembilan puluh lima) hektar;
- c. kawasan budidaya dan pariwisata alam; dan
- d. kawasan peruntukan pariwisata buatan.

Rencana pengembangan kegiatan ekowisata pada kawasan hutan lindung pegunungan meratus dan pariwisata budaya di Kecamatan Tebing Tinggi dan Kecamatan Halong.

Kawasan peruntukan permukiman seluas kurang lebih 5.947 (lima ribu sembilan ratus empat puluh tujuh) hektar, terdiri atas :

- a. kawasan peruntukan permukiman perkotaan; dan
- b. kawasan peruntukan permukiman perdesaan.

Kawasan peruntukan permukiman perkotaan sebesar kurang lebih 1.431 (seribu empat ratus tiga puluh satu) hektar, terdiri atas:

- a. kawasan perkotaan paringin; dan
- b. kawasan kota agropolitan batumandi.

Kawasan peruntukan permukiman perdesaan seluas kurang lebih 4.516 (empat ribu lima ratus enam belas) hektar, meliputi kawasan permukiman di pusat ibukota Kecamatan lainnya dan wilayah perdesaannya. Kawasan peruntukan permukiman perdesaan juga termasuk kawasan peruntukan rencana pengembangan kawasan transmigrasi Batumandi, transmigrasi Lampihong, transmigrasi Halong dan kawasan transmigrasi Juai.



3.1.2.3. Kawasan Strategis

Kawasan strategis yang ada di Kabupaten berupa kawasan strategis Kabupaten. Kawasan strategis Kabupaten terdiri atas :

- a. kawasan yang memiliki nilai strategis dari sudut kepentingan ekonomi;
- b. kawasan yang memiliki nilai strategis dari sudut kepentingan sosial budaya; dan
- c. kawasan yang memiliki nilai strategis dari sudut kepentingan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup.

Kawasan yang memiliki nilai strategis dari sudut kepentingan ekonomi terdiri atas :

- a. kawasan pertanian pangan berkelanjutan yang merupakan bagian dari pertanian tanaman pangan dan hortikultura meliputi Kecamatan Paringin, Kecamatan Paringin Selatan, Kecamatan Batumandi, Kecamatan Lampihong, Kecamatan Juai dan Kecamatan Awayan;
- b. lahan yang dicadangkan sebagai lahan pertanian pangan berkelanjutan tersebar di wilayah kabupaten Balangan yang juga merupakan bagian dari pertanian tanaman pangan dan hortikultura; dan
- c. kawasan agropolitan meliputi :
 1. kota tani utama Paringin dengan desa pusat pertumbuhan Kota Paringin meliputi Kelurahan Paringin Kota, Kelurahan Paringin Timur, Desa Teluk Keramat, Desa Haur Batu dan Desa Gunung Pandau; dan
 2. kota tani Batumandi dengan desa pertumbuhan Batumandi meliputi Desa Timbun Tulang, Desa Teluk Mesjid, Desa Batumandi, Desa Bungur, Desa Riwa, Desa Mantimin, Desa Kasai dan Desa Guha.

Kawasan yang memiliki nilai strategis dari sudut kepentingan sosial budaya terdiri atas :

- a. kawasan komunitas Adat Dayak Pitap dan Adat Halong yang meliputi Dayak Balangan dan Dayak Tabalong;
- b. kawasan pusat Pemerintahan Kabupaten di Kelurahan Batu Piring;
- c. pusat kegiatan keagamaan (Islamic Center) Balangan di Batu Piring Kecamatan Paringin Selatan, Pondok Pesantren Nurul Muhibbin di Desa Mantimin Kecamatan Batumandi;
- d. pusat kegiatan wisata religius Makam Datuk Kandang Haji di Desa Teluk Bayur di Kecamatan Juai; dan

- e. kawasan Desa Wisata Danau Baruh Bahinu di Desa Murung Abuin, Desa Baruh Bahinu Dalam, Desa Binjai, dan Desa Telaga Purun.

Kawasan yang memiliki nilai strategis dari sudut kepentingan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup terdiri atas :

- a. kawasan ekowisata hutan lindung pegunungan meratus di Desa Dayak Pitap, Desa Binuang Santang, Desa Marajai, Desa Uren, Desa Mamantang, Desa Kapul, Desa Aniungan, Desa Liyu, Desa Gunung Riut, Desa Sumsum, Desa Auh dan Desa Mayanau; dan
- b. kawasan Daerah Aliran Sungai (DAS) Balangan.

Gambar 3.3. : Kawasan Startegis Kabupaten Balangan

3.2. PENGEMBANGAN TRANSPORTASI

3.2.1. Rencana Pengembangan Transportasi Propinsi Kalimantan Selatan

Kebijakan pengembangan transportasi Propinsi Kalimantan Selatan tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah dan Tataran Transportasi Wilayah Propinsi Kalimantan Selatan. Arah kebijakan pengembangan transportasi darat di dalam kedua dokumen perencanaan tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut.

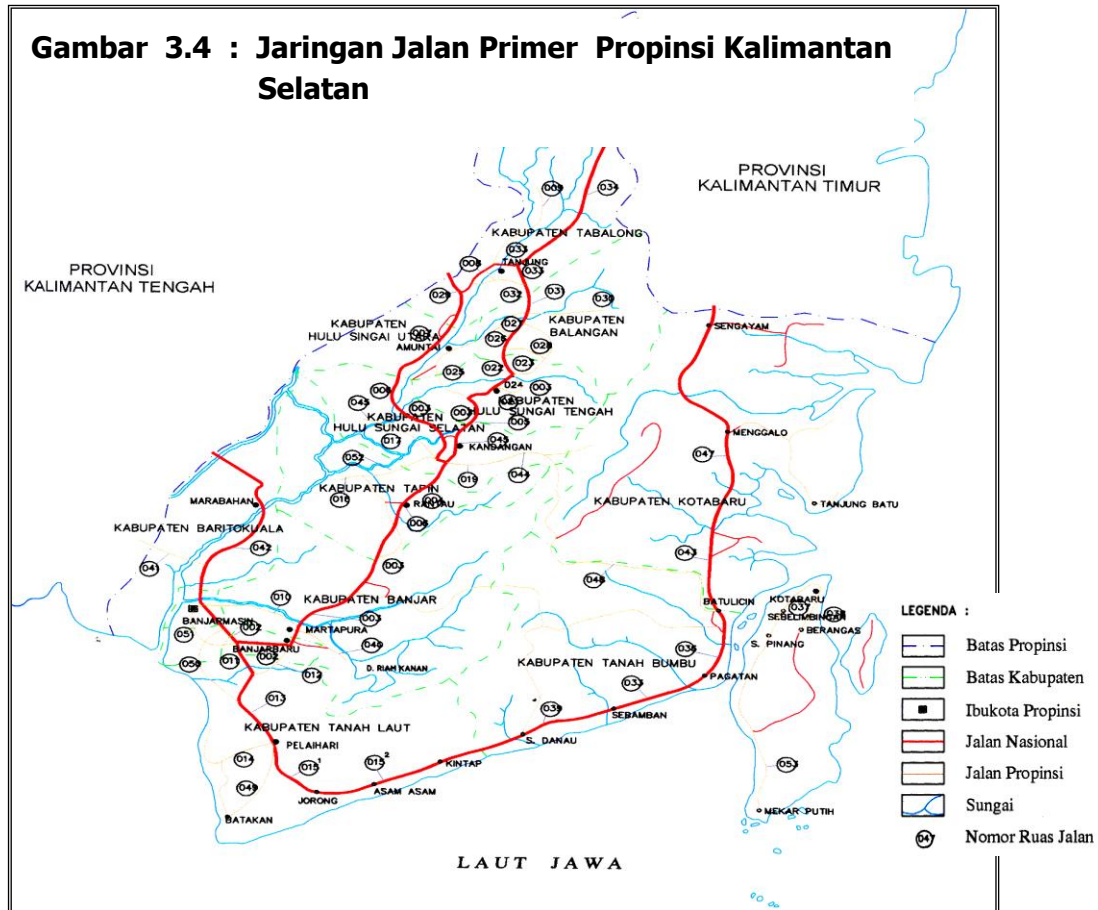
Pengembangan sektor perhubungan diarahkan kepada pengembangan akses jalan antar pusat-pusat kegiatan dalam lingkup intra propinsi dan antar propinsi, sehingga mampu membuka jalur perhubungan antar pusat-pusat pelayanan khususnya bagian Barat dan Timur serta antara Kalimantan Selatan dengan propinsi lainnya.

Keberadaan sarana dan prasarana transportasi merupakan suatu potensi yang dapat dimanfaatkan untuk menunjang pengembangan wilayah Propinsi Kalimantan Selatan, antara lain :

- Untuk meningkatkan akses antara pusat pelayanan yang satu dengan yang lainnya.
- Mengefektifkan terbentuknya struktur tata ruang wilayah.
- Mengoptimalkan jangkauan pelayanan pusat pengembangan propinsi terhadap wilayah pelayanannya.
- Menjangkau dan membuka kawasan potensial untuk pengembangan budidaya yang selama ini terisolir.
- Meningkatkan interaksi dan sirkulasi masyarakat dan kegiatan perekonomian maupun sosial.

Arahan pengembangan jaringan jalan arteri primer yang melalui wilayah Kabupaten Balangan adalah ruas jalan Banjarmasin-Tanjung-Samarinda melalui Kota Paringin. Sedangkan untuk ruas-ruas jalan Kolektor Primer adalah sebagai berikut :

1. Paringin-Lampihong-Amuntai (27,44 km)
2. Mantimin-Lampihong (10,29 km)
3. Paringin-Halong (31,07 km)



Sistem jaringan transportasi darat meliputi :

a. Jaringan jalan nasional terdiri atas :

1. Jaringan jalan arteri primer, meliputi: jalan lintas selatan Kalimantan yaitu ruas batas Provinsi Kalimantan Tengah – Banjarmasin – Lianggang – Trisakti – Lianggang – Batulicin – Batas Provinsi Kalimantan Timur; jalan penghubung lintas selatan Kalimantan yaitu Lianggang – Martapura – Kandangan – Pantai Hambawang – Amuntai – Tanjung – Mabuun – Batas Provinsi Kalimantan Timur;
2. Jaringan jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi (K-1), meliputi: jalan lintas Selatan Kalimantan yaitu ruas Lianggang – Pelaihari – Batulicin – Manggalau – Batas Provinsi Kalimantan Timur; jalan kolektor lainnya yaitu ruas Marabahan – Simpang Serapat; Pantai Hambawang – Barabai – Paringin – Mabuun; Kelua – Pasar Panas (Batas Provinsi Kalimantan Tengah); Halong – Manggalau (Batas Kalimantan Timur); dan

3. Jaringan jalan bebas hambatan, meliputi Banjarmasin-Lianganggang, Lianganggang-Pelaihari, Kuala Kapuas-Banjarmasin, Marabahan-Banjarmasin, Lianganggang-Martapura, Pelaihari-Pagatan, Pagatan-Batulicin, Batulicin-Tanah Grogot, jembatan layang (flyover) dalam Kawasan Metropolitan Banjarbakula.
- b. Jaringan jalan provinsi terdiri atas:
1. Jalan kolektor primer K-2 meliputi : Kandangan – Pd. Batung – Lumpangi – Loksado – Batulicin, Berangas – Kotabaru – Sebelimbingan – Mekar Putih, Marabahan – Anjir Pasar, Banjarmasin – Martapura, Banjarbaru – Bati-bati, Rantau – Muara Muning – Margasari – Banua Anyar, Kandangan – Balimau – Muara Muning, Kandangan – Negara – Tumbakan Banyu, Amuntai – Lampihong – Paringin, Tanjung – Dahai, Pelaihari – Takisung, Gambut – Pulosari, Banjarbaru – Aranio, Barabai – Pagat, Mantimin – Lampihong, Manggalau – Tanjung Batu.
 2. Jalan kolektor primer K-3, meliputi: Tanjung – Muara Uya, Pelaihari – Batakan, Kapas Kias – Birayang, Paringin – Halong, Angkinang – Telaga Langsung, Gambut – Sei Tabuk.
 3. Rencana jaringan jalan dan jembatan yang menghubungkan antara bagian barat dengan bagian tengah Kalimantan Selatan, meliputi: Tabunganen - Tamban – Anjir Muara – Anjir Pasar – Belawang – Marabahan – Margasari – Rantau – Negara – Kandangan, Alabio – Amuntai; Marabahan – Margasari – Nagara, Margasari - Tamiang Layang di Provinsi Kalimantan Tengah, pembangunan jembatan penghubung zona industri Barito Muara dengan kawasan pelabuhan Trisakti Banjarmasin.
 4. Rencana pengembangan jaringan jalan dan jembatan yang menghubungkan antara bagian tengah dengan bagian timur - tenggara Kalimantan Selatan, meliputi: Kandangan – Batulicin; Rantau – Lumpangi – Batulicin; Simpang Empat Pangaron – Sungai Loban – Pagatan; Martapura – Batulicin; pembangunan jembatan penghubung daratan Pulau Kalimantan – daratan Pulau Laut.
 5. Rencana pengembangan jaringan jalan di daerah perbatasan Provinsi Kalimantan Selatan dan Kalimantan Timur yang berpangkal di koridor jalan Batulicin – Sengayam, meliputi: jalan yang berujung di Bakau, jalan yang berujung di Sungai Durian, jalan yang berujung di Gunung Batu Besar - Tanjung Samalantakan, jalan yang berujung di Hampang, jalan yang berujung di Tanjung Batu – Pudi dan jalan yang berujung di Pantai.

6. Rencana pembangunan dan/atau peningkatan jalan lingkaran dalam dan lingkaran luar kabupaten/kota se Kalimantan Selatan, meliputi : pembangunan jalan lingkaran luar barat Banjarmasin (Banjarmasin outer ring road) : Pasir Mas - HKS- Jembatan Barito, pembangunan jalan lingkaran Kecamatan Simpang Empat – Karang Intan – Cempaka – Banjarbaru - Liang Anggang – Trisakti, peningkatan jalan lingkaran utara Banjarmasin – Trans Kalimantan, peningkatan jalan Martapura Lama – Banjarmasin, peningkatan jalan Kotabaru – Pelabuhan Mekar Putih dan Tanjung Seloka, peningkatan jalan lingkaran Maburai – Tanta – Jangkung/Wikau – Masukau – Mabuun, peningkatan Rantau by pass, pembangunan jalan lingkaran Astambul – Bincau, pembangunan jalan lingkaran utara Pelaihari -Tambang Ulang – Batu Ampar, peningkatan jalan lingkaran Kotabaru, Pulau Laut, pembangunan jalan lingkaran Kota Batulicin, pembangunan jalan lingkaran timur Barabai, pembangunan jalan lingkaran utara Amuntai Lama – Rakha, pembangunan jalan lingkaran timur Balangan, pembangunan jalan Astambul – Kalampayan.
- c. Jaringan jalan khusus angkutan komoditas sumberdaya mineral dan perkebunan
1. Rencana peningkatan dan pengembangan jalan pada ruas jalan khusus angkutan komoditas sumber daya mineral dan perkebunan di Kabupaten Balangan, Kabupaten Tapin, Kabupaten Hulu Sungai Selatan, Kabupaten Tabalong, Kabupaten Tanah Laut, Kabupaten Tanah Bumbu, dan Kabupaten Kotabaru;
 2. Jalan khusus angkutan komoditas sumber daya mineral dan perkebunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berubah dan bertambah sepanjang memenuhi persyaratan administrasi dan teknis; dan
 3. Ruas-ruas jalan khusus angkutan komoditas pada ayat (2) akan dipersiapkan menjadi cikal bakal jalan umum apabila masa kontrak investor telah berakhir dan atau adanya kepentingan pengembangan wilayah dan kepentingan umum.
- d. Terminal penumpang terdiri atas :
1. Terminal Penumpang Tipe A, terdapat di Kecamatan Gambut Kabupaten Balangan; dan
 2. Rencana pembangunan terminal penumpang Tipe B di Kota Banjarmasin, rencana Kecamatan Alalak Kabupaten Barito Kuala, Kecamatan Amuntai Tengah Kabupaten Hulu Sungai Utara, di Kabupaten Kotabaru.
- e. Jaringan pelayanan angkutan umum

- 




























3. Jalan angkutan barang di sebelah barat Pegunungan Meratus, yaitu ruas :
Batas Kalimantan Tengah di Kabupaten Barito Timur – Kabupaten Tabalong –
Kabupaten Hulu Sungai Utara – Kabupaten Hulu Sungai Tengah – Kabupaten
Hulu Sungai Selatan – Kabupaten Tapin – Kabupaten Balangan – Kabupaten
Tanah Laut;
4. Rencana pembangunan jaringan prasarana kereta api untuk angkutan barang yaitu
di Batas Kalimantan Timur pada Kabupaten Pasir – Kabupaten Kotabaru –
Kabupaten Tanah Bumbu – Kabupaten Tanah Laut – Tanjung Selatan; Batas
Kalimantan Tengah pada Kabupaten Barito Timur – Kabupaten Tabalong –
Kabupaten Balangan - Batas Kalimantan Timur pada Kabupaten Pasir – Kabupaten
Kotabaru – Kabupaten Tanah Laut;
- b. Rencana pembangunan stasiun kereta api sebagai simpul jaringan jalur kereta api
diarahkan pada ibukota provinsi dan ibukota kabupaten/kota se Kalimantan
Selatan;
- (4) Sistem jaringan transportasi laut meliputi:
- a. Jaringan pelabuhan laut terdiri atas :
1. Pelabuhan utama yaitu Trisakti di Kota Banjarmasin dan Mekar Putih di
Kabupaten Kotabaru;
 2. Pelabuhan pengumpul yaitu Simpang Empat Batulicin di Kabupaten Tanah
Bumbu, Stagen dan Sebuku di Kabupaten Kotabaru, Kintap dan Pelaihari di
Kabupaten Tanah Laut;
 3. Pelabuhan pengumpan, yaitu Pelabuhan Sungai Danau, Pagatan, Sungai
Loban, Satui di Kabupaten Tanah Bumbu dan Gunung Batu Besar di
Kabupaten Kotabaru,;
 4. Rencana pembangunan pelabuhan Tanjung Dewa di Kabupaten Tanah Laut
sebagai pelabuhan umum alternatif dari pelabuhan utama Banjarmasin;
 5. Rencana pembangunan dermaga Pangkalan TNI-AL pada daerah-daerah
tertentu di sepanjang pesisir pantai timur – tenggara Provinsi Kalimantan
Selatan.
 6. Rencana pengembangan fasilitas pelabuhan di Pelabuhan Utama Banjarmasin,
Pelabuhan Pengumpul Batulicin dan Pelabuhan Stagen Kotabaru;
- b. Terminal penumpang dan petikemas terdiri atas :



1. Rencana peningkatan dan pengembangan terminal penumpang Pelabuhan Utama Banjarmasin, Pelabuhan Pengumpul Batulicin dan Pelabuhan Stagen Kotabaru;
 2. Rencana peningkatan dan pengembangan terminal peti kemas Pelabuhan Utama Trisakti Banjarmasin, Pelabuhan Pengumpul Batulicin dan Pelabuhan Stagen Kotabaru.
- (5) Sistem jaringan transportasi udara meliputi :
- a. Jaringan bandar udara terdiri atas :
 1. Bandar udara pengumpul skala sekunder adalah Syamsudin Noor – Banjarmasin di Kota Banjarbaru;
 2. Bandar udara pengumpul skala tersier adalah Gusti Syamsir Alam/Stagen di Kabupaten Kotabaru;
 3. Bandar udara pengumpan (*spoke*) khusus Warukin Tanjung di Kabupaten Tabalong dan Bandar Udara Bersujud dari Kota Batulicin;
 4. Rencana peningkatan dan pengembangan Bandar Udara Syamsudin Noor berstandar pelayanan internasional;
 5. Rencana penyusunan rencana induk pembangunan bandar udara internasional sebagai bandar udara alternatif;
 6. Rencana pemindahan dan pembangunan Bandar Udara Bersujud dari Kota Batulicin ke lokasi lainnya di Kabupaten Tanah Bumbu; dan
 7. Rencana peningkatan dan pengembangan Bandar Udara Bersujud Kabupaten Tanah Bumbu, Bandar Udara Gusti Syamsir Alam Stagen Kabupaten Kotabaru dan Bandar Udara Warukin Kabupaten Tabalong untuk menunjang jalur penerbangan reguler perintis dan antar bandar udara perintis se – Kalimantan.
 - b. Terminal penumpang dan kargo terdiri dari :
 1. Rencana peningkatan dan pengembangan terminal penumpang Bandar udara pengumpul Syamsudin Noor Banjarmasin di Kota Banjarbaru;
 2. Rencana peningkatan dan pengembangan terminal kargo Bandar udara pengumpul Syamsudin Noor Banjarmasin di Kota Banjarbaru.
 - c. Jalur penerbangan
 1. Rencana peningkatan dan pengembangan jalur-jalur penerbangan lokal, regional, nasional serta pembukaan jalur internasional sesuai dengan



kebutuhan mekanisme pasar pada Bandar Udara Syamsudin Noor, Bersujud, Gusti Syamsir Alam dan Warukin;

2. Rencana peningkatan penanggulangan kabut asap terutama pada musim kemarau untuk keselamatan operasi penerbangan terutama pada wilayah Bandar Udara Syamsudin Noor.

Tataran Transportasi Wilayah merupakan tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.

Kota wilayah adalah kota-kota yang memiliki keterkaitan dengan beberapa kabupaten dalam satu propinsi, kota gerbang wilayah, kota-kota pusat kegiatan ekonomi wilayah dan kota-kota yang memiliki dampak strategis terhadap pengembangan wilayah propinsi.

Simpul wilayah adalah pusat distribusi barang dan orang atau sebagai pintu masuk atau keluar barang dan orang yang bersifat wilayah seperti pelabuhan penyeberangan antar Kabupaten/Kota dalam propinsi, pelabuhan laut regional dan bandar udara bukan pusat penyebaran.

3.2.2. Rencana Pengembangan Transportasi Kabupaten Balangan

Pengembangan sistem transportasi dikembangkan dengan pola keterpaduan antar moda angkutan sesuai dengan rencana tata ruang yang diarahkan dengan mempertimbangkan karakteristik moda transportasi, aspek geografis, faktor spesifik wilayah dan pemilihan teknologi yang tepat agar tercipta suatu sistem transportasi yang baik dan efisien serta secara leluasa dapat melayani seluruh masyarakat di Kabupaten Balangan.

Sistem jaringan prasarana utama yang ada di Kabupaten terdiri atas :

- a. sistem jaringan transportasi darat; dan
- b. sistem jaringan transportasi perkereta apian.

3.2.2.1. Sistem Jaringan Transportasi Darat

Sistem jaringan transportasi darat berupa jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi :

- a. Jaringan jalan dan jembatan;
- b. Jaringan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; dan
- c. Jaringan layanan lalu lintas.

Jaringan jalan dan jembatan terdiri atas :

- a. Jaringan jalan kewenangan Nasional yaitu jaringan jalan arteri primer (A1), terdiri atas ruas jalan :
 - 1) Desa Hamparaya (Batas Kabupaten Hulu Sungai Tengah) - Batumandi - Mantimin;
 - 2) Mantimin - Paringin; dan
 - 3) Paringin - Dahai/ Desa Padang Panjang (Batas Kabupaten Tabalong).
- b. Jaringan jalan kewenangan Provinsi yaitu jaringan jalan kolektor primer (K1), terdiri atas ruas:
 - 1) Desa Teluk Karya (Batas Kabupaten Hulu Sungai Utara) - Lampihong;
 - 2) Lampihong - Mantimin;
 - 3) Lampihong - Paringin;
 - 4) Paringin – Halong; dan
 - 5) Batumandi – Lokbatu - Tariwin.
- c. Jaringan jalan kewenangan Kabupaten terdiri atas :
 1. Rencana pengembangan jalan kolektor primer (K-1) yang menghubungkan ibu kota Kabupaten dengan Kecamatan, terdiri atas ruas jalan :
 - a. Paringin - Awayan;
 - b. Awayan - Tebing Tinggi; dan
 - c. Jalan lingkar barat dan jalan lingkar timur di Kecamatan Paringin dan Kecamatan Paringin Selatan.
 2. Rencana pengembangan jalan kolektor sekunder (K-2) yang menghubungkan antar ibu kota Kecamatan, terdiri atas ruas jalan :
 - a. Lokbatu (Kecamatan Batumandi)-Muara Jaya (Kecamatan Awayan); dan
 - b. Muaraninian-Awayan.
 3. Rencana pengembangan jalan lokal yang menghubungkan ibukota Kecamatan dengan pusat Desa serta menghubungkan antar Desa dan jalan lingkungan

d. Jaringan jalan khusus antara lain :

- Pengembangan pola jaringan jalan di Kabupaten Balangan didasarkan atas pertimbangan seperti berikut ini:

- Pada rencana pola jaringan jalan ini hanya dikemukakan jalan-jalan pokok saja, yaitu jalan arteri dan kolektor. Sesuai dengan ketentuan Undang-undang No. 38 Tahun 2004 tentang jalan, dikaitkan dengan penetapan orde kota di Kabupaten Balangan, maka pembangunan jaringan jalan di Kabupaten Balangan diarahkan sebagai berikut :

- jaringan jalan yang menghubungkan simpul jasa distribusi fungsi primer
- melayani transportasi antar regional dan nasional.
- menghubungkan secara menerus kota-kota orde kesatu, kedua, ketiga dan kota-kota orde dibawahnya.
- menghubungkan kota orde kesatu antar Koridor Pengembangan
- memiliki row (right of way) : 40 m.

- menghubungkan kawasan-kawasan yang mempunyai fungsi primer, sekunder kesatu, sekunder kedua, sekunder ketiga dan seterusnya sampai perumahan.
- melayani jasa distribusi untuk masyarakat didalam kota
- memiliki row : 10-15 m
































1. Jalan Arteri: jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien
2. Jalan Kolektor: jalan yang melayani angkutan pengumpulan/pembagian dengan ciri-ciri perjalanan sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal: jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk dibatasi.

Pola perjalanan menggunakan moda darat pada umumnya sebagai berikut :

- Arteri primer menghubungkan Kota Paringin dengan Kota Tanjung pada bagian Utara dan Kota Barabai pada bagian Selatan.
- Arteri sekunder melayani jasa distribusi untuk masyarakat dalam kota sebagai perpanjangan dari jalan arteri primer.
- Kolektor primer menghubungkan Ikota Kandungan dengan IKK lainnya.
- Kolektor sekunder melayani jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota IKK sebagai jalan kolektor primer.
- Lokal Primer menghubungkan kota-kota IKK dengan pusat desa.
- Lokal sekunder melayani jasa distribusi untuk masyarakat dalam kota maupun desa.

Secara terperinci prediksi kebutuhan jaringan jalan dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Jaringan jalan Arteri Primer
 - Lebar jalan efektif : 40,00 m
 - Disain kecepatan rencana minimal 40 Km/Jm
 - Diperuntukkan bagi lalu-lintas dua arah, terdiri dari 6 jalur lalu lintas
 - Batas luar "daerah milik jalan" atau ROW minimal 15 m diukur dari as jalan
 - Batas luar "daerah pengawasan jalan" (dawasja), ditentukan antara 15,00-20,00 m diukur dari as jalan.
2. Jaringan jalan Arteri Sekunder
 - Lebar jalan efektif : 15,00 m
 - Disain kecepatan rencana minimal 30 Km/Jm
 - Diperuntukkan bagi lalu-lintas dua arah, terdiri dari 4 jalur lalu lintas
 - Batas luar "daerah milik jalan" atau ROW minimal 10 m diukur dari as jalan
 - Batas luar "daerah pengawasan jalan" (dawasja), 15,00-20,00 m diukur dari as jalan.
3. Jaringan jalan Kolektor
 - Lebar jalan efektif : 7,00 m
 - Disain kecepatan rencana minimal 20 Km/Jm



- Batas luar "daerah milik jalan" atau ROW minimal 5 m diukur dari as jalan
- Batas luar "daerah pengawasan jalan" (dawasja), ditentukan antara 10,00 m diukur dari as jalan.

4. Jaringan jalan Lokal

- Lebar jalan efektif : 5,00 m
- Disain kecepatan rencana minimal 10 Km/Jm
- Diperuntukkan bagi kendaraan bermotor roda tiga atau lebih, dengan mempunyai lebar badan jalan minimal 3,50 m.
- Batas luar "daerah milik jalan" atau ROW minimal 3 m diukur dari as jalan
- Batas luar "daerah pengawasan jalan" (dawasja), 5,00 m diukur dari as jalan.

Jaringan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan terdiri atas :

- a. Terminal penumpang
- b. Terminal barang.

Rencana terminal adalah sebagai berikut :

- a. Terminal penumpang tipe C di Kelurahan Paringin Kota, Kecamatan Paringin;
- b. Rencana pengembangan terminal penumpang tipe C di Kelurahan Batu Piring atau Desa Haur Batu; dan
- c. Rencana pengembangan sub terminal penumpang di Desa Batumandi, Desa Halong, Desa Simpang Tiga, Desa Mungkur Uyam, Desa Putat Basiun, Desa Simpang Nadung.
- d. Rencana pengembangan terminal barang adalah di Desa Haur Batu, Kecamatan Paringin.

Jaringan layanan lalu lintas terdiri atas :

- a. Trayek angkutan perkotaan terdiri atas :
 1. Dilintasi oleh angkutan umum dalam sistem jaringan pelayanan angkutan umum kota antar Provinsi (AKAP) berupa trayek Banjarmasin - Paringin – Samarinda, Paringin – Halong – Paser;
 2. Dilintasi oleh rute angkutan umum kota dalam Provinsi (AKDP) berupa trayek Pantai Hambawang - Barabai - Batumandi - Paringin dan Paringin - Lampihong – Amuntai dan Paringin – Halong – Kotabaru;
 3. Rencana pengembangan angkutan umum dalam sistem jaringan pelayanan angkutan umum kota dalam Provinsi (AKDP) yang belum terlayani berupa trayek Batumandi – Mantimin – Lampihong - Amuntai;

4. Rencana rute angkutan umum dalam sistem jaringan pelayanan angkutan umum kota dalam Kabupaten (AKDK) meliputi :
- 1) Trayek Paringin - Juai - Halong;
 - 2) Trayek Paringin - Awayan – Tebing Tinggi;
 - 3) Trayek Batumandi – Lok Batu – Awayan – Tebing Tinggi;
 - 4) Trayek Batumandi – Lok Batu – Awayan – Juai – Halong;
 - 5) Trayek yang melintasi jalan lingkaran barat dan lingkaran timur yang diintegrasikan dengan pengembangan terminal angkutan umum.
- b. Trayek angkutan perdesaan merupakan trayek rintisan yang belum terlayani oleh trayek Angkutan Umum Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Umum Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Umum Kota Dalam Kabupaten (AKDK).

3.2.2.2. Sistem Jaringan Transportasi Perkeretaapian

Rencana sistem jaringan transportasi perkeretaapian terdiri atas rencana pembangunan jaringan prasarana kereta api untuk angkutan barang batas Provinsi Kalimantan Tengah pada Kabupaten Barito Timur-Kabupaten Tabalong-Kabupaten Balangan. Rencana pengembangan terminal/stasiun kereta api pada Desa Mantimin Riwa di Kecamatan Batumandi.



2. Lalu-lintas lokal perkotaan, dan
3. Lalu-lintas antar wilayah di dalam kabupaten Balangan

Lalu-lintas regional masih merupakan pergerakan paling dominan dibandingkan dengan dua pergerakan lalu-lintas lainnya. Dengan kondisi tersebut di atas maka rencana pengembangan jaringan jalan kota Paringin diarahkan untuk :

1. Mengakomodasi pergerakan regional
2. Membangkitkan pergerakan lokal perkotaan
3. Memisahkan pergerakan regional yang didominasi angkutan berat dengan lalu-lintas lokal

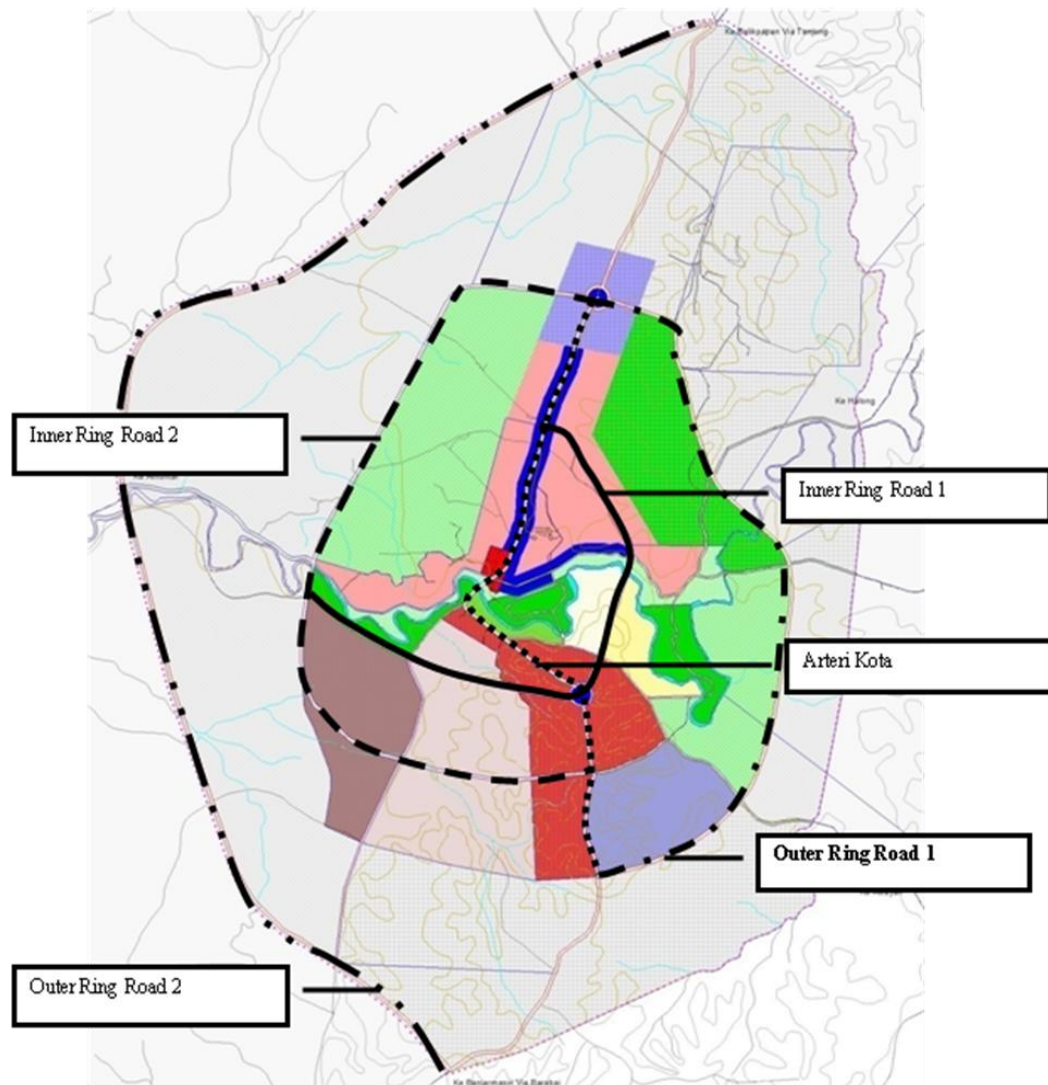
Jaringan jalan kota Paringin mengakomodasi kondisi topografi kota Paringin yang berbukit-bukit maka sistem jaringan jalan yang sesuai adalah pola jaringan radial dengan jaringan utama berupa Jalan Lingkar (ring road) baik lingkaran dalam (inner ring road) maupun lingkaran luar (outer ring road). Jalan lingkar tersebut secara hirarkhis berfungsi sebagai Jalan Arteri Primer, menggantikan ruas jalan Arteri Primer yang ada saat ini yang nantinya akan dialihfungsikan sebagai jalan arteri perkotaan (arteri sekunder). Dalam skenario pembangunan jaringan jalan kota Paringin, sebelum Jalan Lingkar Luar terbangun, Jalan Lingkar Dalam akan difungsikan sebagai jalan Arteri Primer. Sedangkan pada saat Jalan Lingkar Luar sudah terbangun maka Jalan Lingkar Luar akan difungsikan sebagai jalan Arteri Primer sedangkan Jalan Lingkar Dalam dialihfungsikan sebagai jalan arteri perkotaan (arteri sekunder).

Secara keseluruhan rencana jaringan jalan arteri Kota Paringin adalah sebagai berikut :

1. Jalan Lingkar Luar (outer ring road) sebagai jalan arteri primer
Jalan lingkar luar (outer ring road) direncanakan terutama untuk melayani kebutuhan pergerakan regional di Kabupaten Balangan selain juga melayani wilayah kegiatan primer di kota Paringin. Jalan ini direncanakan memiliki Rumija selebar 30 m dengan total panjang diperkirakan mencapai 22 km.
2. Jalan Lingkar Dalam (inner ring road) sebagai jalan arteri sekunder
Jalan lingkar dalam (inner ring road) direncanakan untuk melayani pergerakan lokal dari dan ke pusat-pusat kegiatan utama Kota Paringin. Jalan ini direncanakan memiliki Rumija selebar 25 m.
3. Jalan Arteri Sekunder yang melintas pusat kota, ruas jalan ini merupakan jalan arteri primer yang dialihfungsikan sebagai jalan arteri sekunder, direncanakan melayani



- pergerakan utama di pusat kota Paringin. Jalan ini direncanakan memiliki Rumija selebar 25 m.
4. Jalan Kolektor Sekunder, ruas-ruas jalan kolektor merupakan jalan-jalan pengumpan (feeder) ke arah ruas jalan arteri. Ruas-ruas jalan ini direncanakan untuk melayani dan membangkitkan kawasan-kawasan kegiatan sekunder dan pemukiman di kota Paringin dengan Rumija 15 m.



Sumber : *Tatralok Kabupaten Balangan 2009-2029*

Gambar 3.6. : Rencana Pengembangan Jaringan Jalan Kota Paringin

Bab 4

KAJIAN TRANSPORTASI KABUPATEN BALANGAN

4.1. GAMBARAN UMUM

Secara umum sistem transportasi Kabupaten Balangan bertumpu pada transportasi jalan raya. Pola jaringan jalan utama masih berpola linier dengan peran utama pada jaringan primer baik ruas jalan arteri primer Banjarmasin-Samarinda yang melintas ibukota Kabupaten, Paringin, dan ruas jalan kolektor primer Paringin-Amuntai. Sedangkan sistem jaringan jalan sekunder di dalam wilayah Kabupaten Balangan belum terbentuk sebagai suatu jaringan dengan pola yang terencana sebagai sistem. Hal tersebut sangat tidak menguntungkan apabila ditinjau dari aspek pengembangan wilayah dimana sistem jaringan transportasi Kabupaten Balangan merupakan unsur utama pembentuk struktur ruang.

Hasil kajian pola pergerakan penduduk Kabupaten Balangan menunjukkan bahwa secara umum aktivitas penduduk masih berorientasi ke arah Kecamatan Paringin, kecuali untuk Kecamatan Lampihong pergerakan penduduk lebih besar ke arah Kecamatan Amuntai dan Barabai karena kedekatan wilayah dan akses yang lebih baik. Berdasarkan kecenderungan pola aktivitas tersebut maka pola perjalanan penduduk Kabupaten Balangan dibedakan menjadi dua yaitu perjalanan di dalam wilayah (internal-internal) dan perjalanan dari dan ke wilayah Kabupaten Balangan (internal-eksternal).

Beberapa tujuan perjalanan utama dari dan ke (internal – eksternal) Kabupaten Balangan adalah beberapa Kota Kecamatan di sekitar Kabupaten Balangan seperti Amuntai, Barabai, dan Tanjung. Selain itu juga terdapat pola perjalanan lintas wilayah dari Banjarmasin dan kota-kota lain sepanjang jalur utama antar Propinsi Kalimantan Selatan ke Propinsi Kalimantan Timur.

Metoda analisis dan pemodelan yang dipergunakan dalam penyusunan sistem transportasi ini adalah metoda analisis dan pemodelan baku di dalam perencanaan transportasi yaitu apa yang dikenal dengan metoda perencanaan sistem transportasi “Empat Tahap”, yaitu bangkitan perjalanan, distribusi perjalanan, pemilihan rute dan pemilihan moda. Dengan model analisis tersebut diketahui besarnya perjalanan penduduk, kemana tujuan perjalanan penduduk, melalui rute mana perjalanan tersebut dan moda apa yang dipergunakan untuk melakukan perjalanan. Sehingga hasil tersebut akan dipergunakan untuk merencanakan kebutuhan kapasitas jalan, jaringan jalan, dan kebutuhan sisten perangkutan atau angkutan umum.

4.2. JARINGAN JALAN

Panjang jalan di Kabupaten Balangan dari tahun 2015 sampai tahun 2017 menurut data dari BPS menunjukkan angka yang tetap, artinya tidak ada perkembangan dalam hal panjang jaringan jalan, perkembangan hanya terjadi pada kondisi yang semakin membaik.

Kinerja ruas-ruas jalan yang ada bila ditinjau dari aspek lalu-lintas maka derajat kejenuhan atau v/c rasio ruas-ruas jalan menunjukkan nilai yang bagus. Tetapi bila ditinjau dari aspek yang lain misalnya waktu perjalanan maka menunjukkan kinerja yang harus ditingkatkan karena meskipun lalu-lintasnya relatif sepi tetapi karena lebar rata-rata ruas jalan yang rata-rata antara 4 sampai 6 meter maka kendaraan tidak bisa melaju pada kecepatan minimal untuk jalan umum (30-60 km/jam), sehingga waktu tempuh untuk perjalanan menjadi lebih lama dari yang seharusnya.

Kendala lalu-lintas di ruas-ruas jalan utama hanya terjadi pada waktu-waktu dan tempat tertentu misalnya di lokasi pasar pada hari pasar, diluar waktu dan tempat tersebut lalu-lintas relative tanpa kendala.

Beberapa hal yang perlu dicermati dalam hal kinerja jaringan jalan adalah bahwa :

1. Lebar ruas-ruas jalan yang ada masih dibawah ketentuan lebar minimal (PP 34 tahun 2006) sesuai dengan ketentuan yaitu 7 meter untuk jalan raya dan jalan

sedang (arteri dan kolektor) dan 5,5 meter untuk jalan yang melayani lalu-lintas setempat/lokal.

2. Sebagian besar ruas-ruas jalan yang ada (51 %) masih merupakan jalan kerikil dan tanah yang kondisinya sebagian besar (54 %) antara sedang sampai rusak.
3. Jaringan jalan yang ada belum menghubungkan keseluruhan wilayah Kabupaten Balangan.

Dengan kondisi tersebut maka dapat disimpulkan bahwa jaringan jalan yang ada belum mampu melayani kebutuhan perjalanan penduduk maupun untuk tujuan pengembangan wilayah secara keseluruhan.

Keadaan Jalan	Jalan Negara	Jalan Propinsi	Jalan Kabupaten
I. Jenis Permukaan :			
- Diaspal	69,48	93,52	496,78
- Krikil/Pengerasan Batu	0	0	232,91
- Tanah	0	16	51,70
II. Kondisi Jalan :			
- Baik	69,48	93,52	345,37
- Sedang	0	16	152,40
- Rusak	0	0	244,67
- Rusak Berat	0	0	38,95

ANALISIS KINERJA JALAN

Tahun 2017

No	Nama Jalan	Arus Lalu-Lintas (WD)	Derajat Kejenuhan	LOS
		(smp/jam)	(DS)	
1	Paringin - Juai-Halong	278	0.10	A
2	Paringin - Tanjung	1088	0.39	B
3	Batu mandi - Paringin Selatan	887	0.32	B
4	Paringin - Paringin Selatan	1852	0.33	B
5	Paringin Selatan - Batu Mandi	1157	0.41	B

6	Lampihong - paringin	172	0.06	A
7	Paringin - Lampihong	356	0.13	A
8	Tebing Tinggi - Awayan -Paringin Selatan	167	0.06	A
9	Paringin Selatan - Awayan -Tebing Tinggi	156	0.06	A

ANALISIS KINERJA JALAN

Tahun 2027

No	Nama Jalan	Arus Lalu-Lintas (WD)	Derajat Kejenuhan	LOS
		(smp/jam)	(DS)	
1	Paringin - Juai-Halong	358	0.13	A
2	Paringin - Tanjung	1406	0.50	C
3	Batu mandi - Paringin Selatan	1146	0.41	B
4	Paringin - Paringin Selatan	2393	0.42	B
5	Paringin Selatan - Batu Mandi	1494	0.53	C
6	Lampihong - paringin	222	0.08	A
7	Paringin - Lampihong	460	0.16	A
8	Tebing Tinggi - Awayan -Paringin Selatan	216	0.08	A
9	Paringin Selatan - Awayan -Tebing Tinggi	201	0.07	A

ANALISIS KINERJA JALAN

Tahun 2037

No	Nama Jalan	Arus Lalu-Lintas (WD)	Derajat Kejenuhan	LOS
		(smp/jam)	(DS)	
1	Paringin - Juai-Halong	509	0.18	A
2	Paringin - Tanjung	1996	0.71	C
3	Batu mandi - Paringin Selatan	1627	0.58	C
4	Paringin - Paringin Selatan	3397	0.60	C
5	Paringin Selatan - Batu Mandi	2121	0.75	D
6	Lampihong - paringin	315	0.11	A

7	Paringin - Lampihong	653	0.23	B
8	Tebing Tinggi - Awayan -Paringin Selatan	306	0.11	A
9	Paringin Selatan - Awayan -Tebing Tinggi	285	0.10	A

4.3. ANGKUTAN UMUM

Angkutan umum merupakan salah satu elemen yang tak bisa dipisahkan dalam sebuah sistem transportasi, di kota-kota besar peran angkutan umum sangat vital untuk menunjang perekonomian dan mobilitas penduduk. Di beberapa kota-kota maju angkutan massal seperti busway, monorel, subway mutlak menjadi kebutuhan untuk melayani tingkat aksesibilitas penduduk yang cukup tinggi.

Peranan utama angkutan umum adalah melayani kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan kegiatannya, baik sehari-hari yang berjarak pendek atau menengah maupun kegiatan sewaktu-waktu. Aspek lain pelayanan angkutan umum adalah peranannya dalam pengendalian lalu-lintas dan pengembangan wilayah.

Sarana angkutan umum di dalam wilayah Kabupaten Balangan belum tertata secara kesisteman dan memiliki trayek yang terjadual. Angkutan umum yang ada melayani sesuai kebutuhan, biasanya disesuaikan dengan hari pasar. Sedangkan angkutan umum yang melintas wilayah Kabupaten Balangan dalam hal ini Kota Paringin merupakan angkutan umum antar kota dalam propinsi dan angkutan antar kota antar propinsi

4.3.1. Jaringan Trayek

Sebagai kabupaten yang baru berkembang sudah selayaknya angkutan umum menjadi salah satu sarana untuk membuka akses terhadap kabupaten–kabupaten lainnya. Angkutan umum di Kabupaten Balangan baru sebatas melayani jalur antar kabupaten dan beberapa kecamatan saja. Menurut pemantuan di lapangan ada beberapa jalur yang sudah terlayani yaitu :

- Jalur Amuntai – Paringin

Jalur ini merupakan jalur akses dari kabupaten balangan menuju Amuntai Hulu Sungai Utara maupun sebaliknya. Jalur ini dilayani oleh angkutan umum jenis kendaraan kecil MPU.

- Jalur Tanjung – Paringin
Merupakan akses dari Kabupaten Balangan menuju Kabupaten Tabalong maupun sebaliknya. Jalur ini dilayani oleh kendaraan jenis MPU.
- Jalur Barabai – Paringin
Salah satu jalur masuk dan keluar Kabupaten Balangan yang berasal dari Barabai. Sementara ini dilayani oleh kendaraan jenis MPU, dan juga dilewati oleh beberapa bus antar kabupaten.
- Jalur Paringin – Halong
Dilayani oleh kendaraan MPU dan bus, merupakan angkutan antar kecamatan dalam kabupaten.
- Jalur Paringin -Awayan
Menghubungkan kecamatan Paringin dengan kecamatan Awayan, dilayani kendaraan MPU.
- Jalur Paringin - Tebingtinggi
Menghubungkan antara kecamatan Paringin sebagai dengan kecamatan Awayan.

Sistem angkutan umum yang ada sekarang terlihat belum maksimal, banyak jalur-jalur antar kecamatan yang belum dilayani. Dalam beberapa jenis trayek yang sudah ada rata-rata frekuensi tingkat kedatangan atau headway rendah bahkan untuk beberapa jalur khususnya yang melayani antar kecamatan hanya berjalan ketika ada permintaan perjalanan karena minimnya tingkat aksesibilitas.

Pada dasarnya penyelenggaraan angkutan umum menyangkut tiga sisi pandang, yaitu pengguna jasa angkutan (penumpang), operator, dan Pemerintah sebagai regulator. Tinjauan dari sisi pengguna jasa angkutan adalah aksesibilitas, waktu tunggu yang pendek, dan tarif yang terjangkau, sedangkan dari sisi operator berkaitan dengan keuntungan yang dapat diperoleh. Sementara dari sisi regulator adalah menjaga keseimbangan antara penyediaan jasa angkutan dengan perkembangan kebutuhan dan pelayanan.

Salah satu cara untuk menjaga keseimbangan dimaksud adalah dengan melakukan evaluasi kinerja jaringan trayek, kinerja trayek dan kinerja angkutan secara berkala. Untuk itu peran pemerintah khususnya Dinas Perhubungan sangat dibutuhkan dan di kabupaten Balangan ini peran pemerintah sangat kurang akibatnya sistem angkutan umum yang ada kurang terorganisir.

4.3.2. Pelayanan Angkutan Umum

Untuk mengetahui dan mengevaluasi kinerja dari beberapa angkutan umum di Kabupaten balangan maka dalam studi ini dilakukan beberapa survey. Diantaranya :

1. Survey dinamis, indikator kinerja yang diperoleh dari survey ini meliputi jumlah penumpang, waktu perjalanan dan produktivitas ruas/trayek.
2. Survey statis di terminal dan di ruas jalan, dari survey ini dapat diperoleh keterangan mengenai jumlah armada operasi, kepadatan, frekwensi pelayanan, dan waktu pelayanan.

Hasil survey yang telah dilakukan terlihat kinerja angkutan umum yang ada masih kurang baik, terutama dari headway kendaraan yang cukup besar ini dikarenakan pelaku perjalanan yang ada di Kabupaten Balangan yang menggunakan moda angkutan umum yang cukup kecil. Sehingga kebanyakan angkutan umum yang ada seringkali berhenti atau ngetem di beberapa tempat untuk menunggu penumpang.

Hasil wawancara rumah tangga terhadap para pelaku perjalanan menunjukkan tingkat penggunaan angkutan umum yang relatif kecil. Dampaknya terhadap kinerja pelayanan adalah tingkat okupansi (faktor muat) yang relatif rendah, khususnya angkutan yang antar kabupaten. Kondisi demikian, sangat tidak menguntungkan baik bagi penyedia jasa maupun bagi penumpang.

Tabel 4.1 : Kinerja Angkutan Umum di Kab. Balangan

NO	TRAYEK	HEADWAY	FAKTOR MUAT
1	Amuntai – Paringin	30	50%
2	Tanjung – Paringin	33	40%
3	Barabai – Paringin	35	73%
4	Paringin – Halong	56	89%
5	Paringin -Awayan	46	86%
6	Paringin - Tebingtinggi	45	50%

Sumber :Hasil Analisis

Rendahnya tingkat faktor muat tersebut, berdampak negatif bagi penyedia jasa dalam hal kelayakan ekonomis dari kegiatan yang diselenggarakannya. Dimana, edialnya tingkat faktor muat yang dapat mempertahankan kelangsungan hidup usaha angkutan adalah 70%. Sedangkan bagi pengguna jasa, kondisi demikian akan berdampak negatif dalam hal standar pelayanan yang mestinya diterima oleh para pengguna jasa. Artinya, karena jumlah penumpang yang tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang telah terlanjur disediakan maka akan terjadi pemaksaan faktor muat yang lebih tinggi oleh penyedia jasa dalam bentuk waktu perjalanan yang menjadi lebih panjang (lebih sering ngetem di beberapa tempat). Dampak lainnya adalah waktu tunggu penumpang menjadi lebih panjang dari yang telah direncanakan.

4.3.3. Pola Pergerakan Penumpang Angkutan Umum

Banyaknya angkutan umum yang berhenti atau ngetem di beberapa tempat untuk menunggu mencari penumpang perlu diantisipasi, dan salah satu solusinya adalah perlu dibangun Terminal Tipe C di tiap kota Kecamatan, dan Pangkalan. Agar pembangunan tempat pemberhentian sementara bisa maksimal perlu adanya penentuan lokasi yang tepat di sepanjang jalur tersebut.

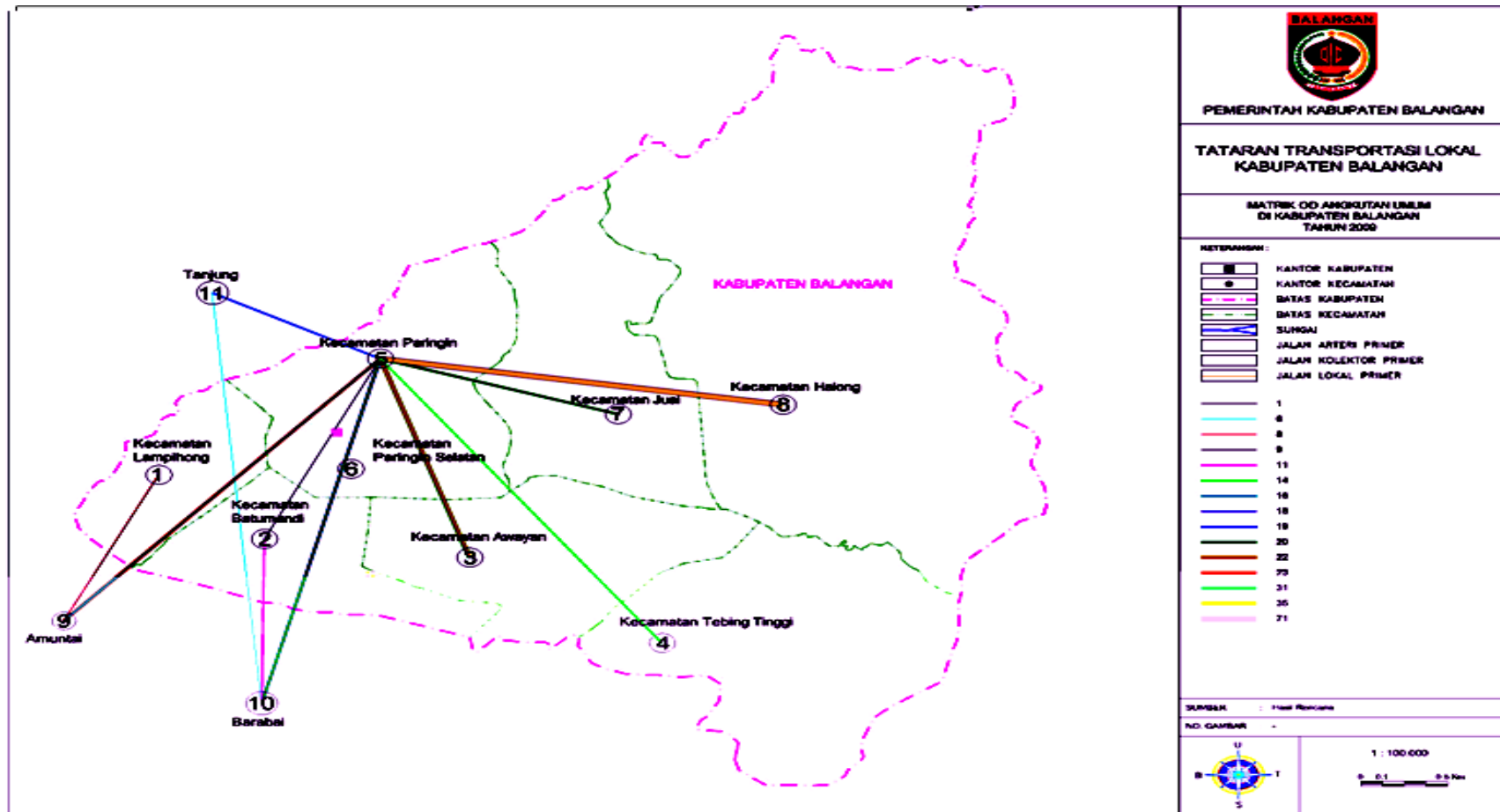
Untuk itu harus diketahui pola pergerakan penumpang, dari mana penumpang itu berasal dan hendak kemana. Survey wawancara perjalanan penumpang angkutan umum yang telah dilakukan menghasilkan besarnya bangkitan penumpang maupun tarikan penumpang di Kab Balangan yang diperlihatkan dalam bentuk matrik asal tujuan.

Tabel 4.2
Matriks Asal Tujuan Angkutan Umum di Kab. Balangan Tahun 2009

	Tujuan	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Oi
Asal													
1		0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8
2		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3		0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	22
4		0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	14
5		0	9	31	14	16	0	20	35	16	19	6	166
6		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8		0	0	0	0	71	0	0	0	0	0	0	71
9		1	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	24
10		0	11	0	0	14	0	0	0	0	9	6	40
11		0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	18
Dd		1	20	31	14	178	0	20	35	24	28	12	363

Sumber : Hasil Analisis

Gambar 4.1. : Desire Lines Angkutan umum di Kabupaten Balangan .



4.1. ANALISIS KEBUTUHAN PERJALANAN

Pembangunan model perjalanan dilakukan dengan pendekatan-pendekatan sebagai berikut ini :

- Model transportasi yang dihasilkan diharapkan mampu untuk memprediksi kebutuhan transportasi di masa depan
- Model transportasi diharapkan mampu untuk menjadi alat untuk menguji dan mengevaluasi suatu pengembangan sistem transportasi alternatif guna mengantisipasi perkembangan di masa mendatang.
- Dapat mengintegrasikan model perjalanan untuk pergerakan angkutan pribadi dan angkutan umum secara simultan.
- Tingkat akurasi dari hasil pemodelan akan disesuaikan dengan ketersediaan data dan batasan waktu studi yang tersedia.

4.4.1. Pembagian Zona dan Pemodelan

Pemodelan transportasi wilayah Kabupaten Balangan menggunakan metoda pemodelan transportasi konvensional empat tahap (*four step models*) perencanaan transportasi. Model empat tahap meliputi:

1. Menentukan model bangkitan dan tarikan perjalanan (*trip end model*)
2. Menentukan model distribusi perjalanan (*trip distribution model*)
3. Menentukan faktor pemilihan moda (*moda choice model*)
4. Menghitung pembebanan perjalanan (*trip assignment model*)

Lebih rinci, metoda pemodelan yang akan dikembangkan meliputi tahapan perkiraan permintaan perjalanan dengan tahapan berikut ini:

1. Pembagian zona.
2. Perhitungan bangkitan perjalanan.
3. Penyusunan Matriks Asal Tujuan perjalanan.
4. Pemilihan Moda.
5. Pembebanan rute jaringan jalan.
6. Perhitungan faktor pertumbuhan.
7. Perhitungan Matriks masa depan di wilayah kabupaten Balangan.

Dalam suatu proses pemodelan, daerah kajian adalah suatu daerah geografis yang didalamnya terletak semua zona asal dan tujuan yang diperhitungkan dalam model kebutuhan transportasi. Kriteria utama daerah kajian adalah

bahwa daerah tersebut berisikan zona dan ruas jalan yang secara nyata dipengaruhi oleh pergerakan lalu-lintas.

Daerah kajian untuk suatu kajian transportasi dibatasi oleh batas daerah kajian di sekelilingnya (garis kordon). Semua informasi transportasi yang berada dalam garis kordon tersebut harus diketahui.

Daerah atau zona yang berada di luar batas daerah kajian (zona eksternal) diasumsikan sedikit kurang akan berpengaruh terhadap pergerakan arus lalu-lintas di dalam daerah kajian. Sedangkan zona yang berada di dalam daerah kajian (zona internal) berpengaruh sangat besar terhadap sistem pergerakan lalu lintas di dalam daerah kajian.

Daerah kajian akan dibagi menjadi beberapa subarea yang disebut zona, yang masing-masing akan diwakili oleh pusat zona yang disebut centroid. Pusat zona diasumsikan sebagai tempat atau lokasi awal pergerakan lalu-lintas dari zona tersebut dan akhir pergerakan lalu-lintas yang menuju ke zona tersebut. Jika sistem jaringan jalan diplotkan ke atas daerah kajian, maka akan terlihat gabungan antara sistem kegiatan yang diwakili oleh zona serta pusatnya dengan sistem jaringan jalan yang diwakili oleh simpul (node) dan ruas jalan.

Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menentukan sistem zona dalam suatu daerah kajian, meliputi hal sebagai berikut:

- Ukuran zona harus konsisten dengan kepadatan jaringan yang akan dimodel, umumnya ukuran zona akan semakin besar jika semakin jauh dari pusat kota/pusat kepadatan kegiatan.
- Batas zona harus dibuat sedemikian rupa hingga konsisten dengan jenis pola pengembangan untuk setiap zona, seperti pemukiman, industri dan perkantoran.
- Batas zona harus sesuai dengan batas sensus, batas administrasi daerah dan batas zona yang digunakan dalam daerah kajian.
- Batas zona harus sesuai dengan batas daerah yang digunakan untuk pengumpulan data.

Pergerakan yang melintasi batas daerah kajian harus mempunyai pusat zona eksternal yang mewakili daerah lain diluar daerah kajian, atau ke zona yang mencerminkan pintu masuk dan keluar di tempat pergerakan tersebut melintasi batas daerah kajian. Keuntungan penggunaan zona eksternal adalah dimungkinkannya teridentifikasi pergerakan berjarak jauh yang melintasi daerah kajian dan ini tentunya akan membebani sistem jaringan jalan di dalam daerah kajian.

Dengan mempertimbangkan kriteria yang telah dijelaskan di atas, maka dalam studi ini pembagian zona dalam wilayah studi disesuaikan dengan sistem pembagian wilayah administratif di Kabupaten Balangan dengan ukuran wilayah zona terkecil berdasarkan batas kecamatan. Sehingga daerah kajian terdiri atas 11 zona internal (sesuai dengan jumlah kecamatan di kabupaten Balangan) dan 3 zona eksternal yang dianggap memiliki pengaruh besar dalam menimbulkan pergerakan berjarak jauh yang melintasi dan membebani jaringan jalan di dalam daerah studi di wilayah Kabupaten Balangan.

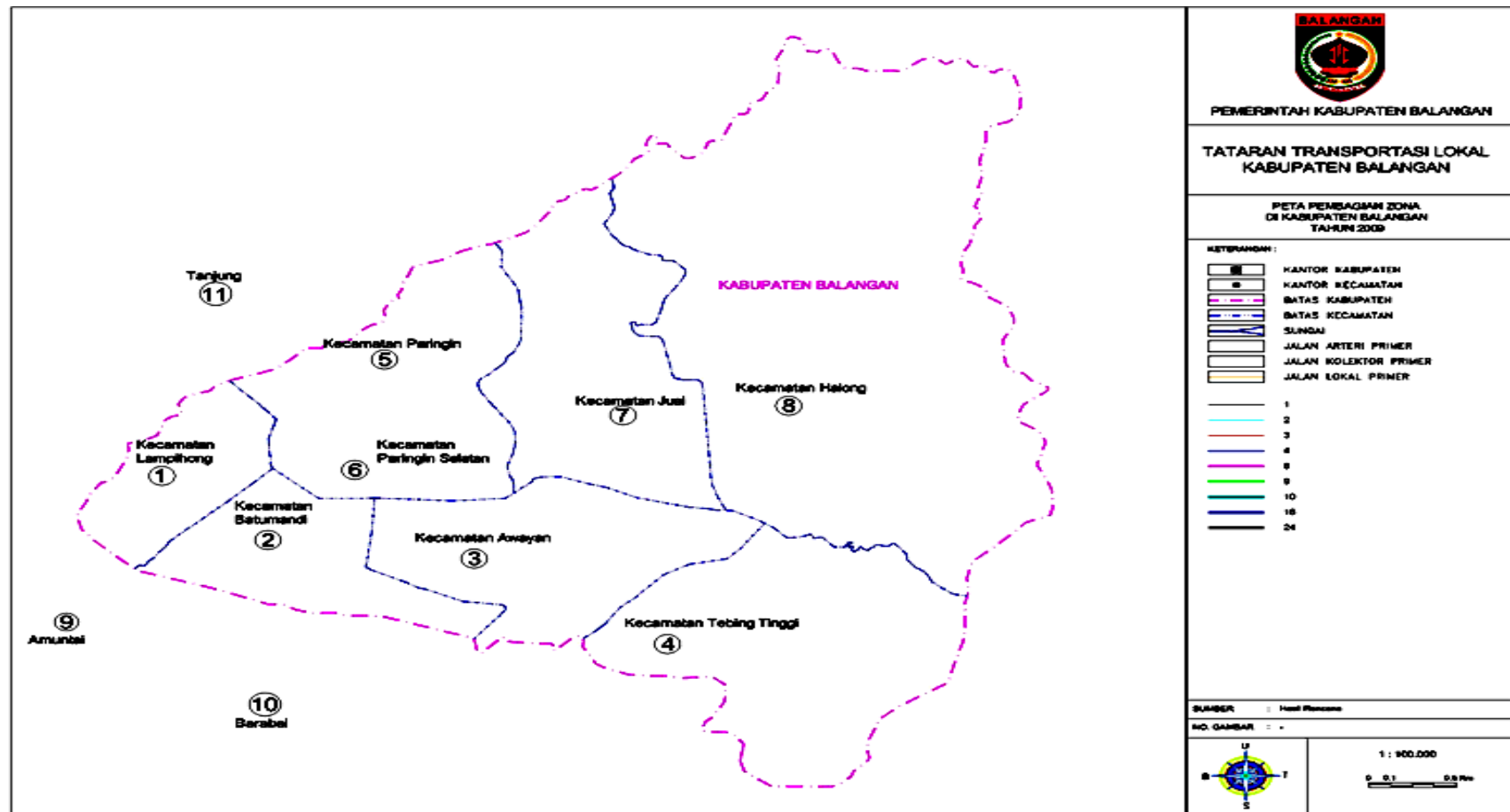
Pembagian zona dalam studi ini dapat dilihat dalam Tabel 4.3. dan Gambar 4.2. berikut ini.

Tabel 4.3
Pembagian Zona di Kabupaten Balangan

Zona	Kecamatan	Zona	Kecamatan
1	Lampihong	7	Juai
2	Batu Mandi	8	Halong
3	Awayan	9	Amuntai
4	Tebing Tinggi	10	Barabai
5	Paringin	11	Tanjung
6	Paringin Selatan		

Keterangan : Zona 9 s/d 11 diluar wilayah Kab. Balangan

Gambar 4.2. : Peta Pembagian Zona di Kabupaten Balangan



4.4.2. Karakteristik Perjalanan

Untuk mendapatkan data tentang karakteristik perjalanan dilakukan survey wawancara rumah tangga. Survey ini dilakukan untuk mendapatkan informasi pergerakan yang dilakukan oleh penduduk Kabupaten Balangan. Berupa asal tujuan perjalanan, maksud perjalanan, moda yang digunakan, waktu tempuh, serta biaya yang dikeluarkan.

Dari survey ini juga didapat informasi rumah tangga seperti pendapatan rumah tangga, struktur rumah tangga, kepemilikan kendaraan, dan lain-lain yang nantinya digunakan untuk proses pemodelan. Survey ini dilakukan dengan membagikan kuesioner kepada responden pada masing-masing zona dengan proporsi yang telah ditetapkan.

1. Penentuan Jumlah Sample

Survey wawancara rumah tangga dilakukan untuk mendapatkan karakteristik perjalanan dan juga karakteristik rumah tangga. sehubungan dengan luasnya wilayah perencanaan dan keterbatasan waktu serta biaya maka digunakanlah sample. Dengan adanya sampel, maka biaya, waktu dan tenaga untuk survey dapat dikurangi.

Jumlah Sample yang diambil diharapkan bisa mewakili seluruh penduduk dan untuk itu ditentukan dengan menggunakan metode statistik, dimana penduduk dipilih secara random. Ada 3 metode dasar yang dapat digunakan dalam menentukan sampel, yaitu:

1. Masing-masing penduduk diberi nomor yang selanjutnya dikocok dan diambil secara acak.
2. Sampel dapat ditentukan dari tabel angka random.
3. Angka awal dipilih dari daftar dan selanjutnya tiap selang sejumlah n penduduk diinterview seperti: angka 2, 12, 24 dan seterusnya sesuai dengan daftar nomor sensus penduduk atau daftar nomor rumah.

Cara tersebut dapat ditingkatkan ketelitiannya dengan pengelompokan sebelum pemilihan sampel secara random. Rumah-rumah dapat dikelompokkan atas tipe rumah, jumlah penghuni atau perkiraan nilai rumah untuk meyakinkan bahwa semua dapat terwakili.

Jumlah sample yang digunakan dalam penyusunan tataran transportasi lokal di Kabupaten Balangan ini sebesar 1% dari jumlah Kepala keluarga masing-masing zona. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.4
Pembagian Zona di Kabupaten Balangan

Zona	Kecamatan	Jumlah		
		Penduduk	KK	KK Sample
1	Lampihong	14594	4031	40
2	Batu Mandi	14073	4021	40
3	Awayan	11191	3346	33
4	Tebing Tinggi	5488	1550	16
5	Paringin	14338	4118	41
6	Paringin Selatan	9852	2915	29
7	Juai	15248	4358	44
8	Halong	17415	4533	45
	Jumlah	102.199	28872	289

Sumber : Hasil Analisis

2. Hasil Survey

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan diperoleh gambaran tentang rumah tangga dalam daerah penelitian adalah sebagai berikut :

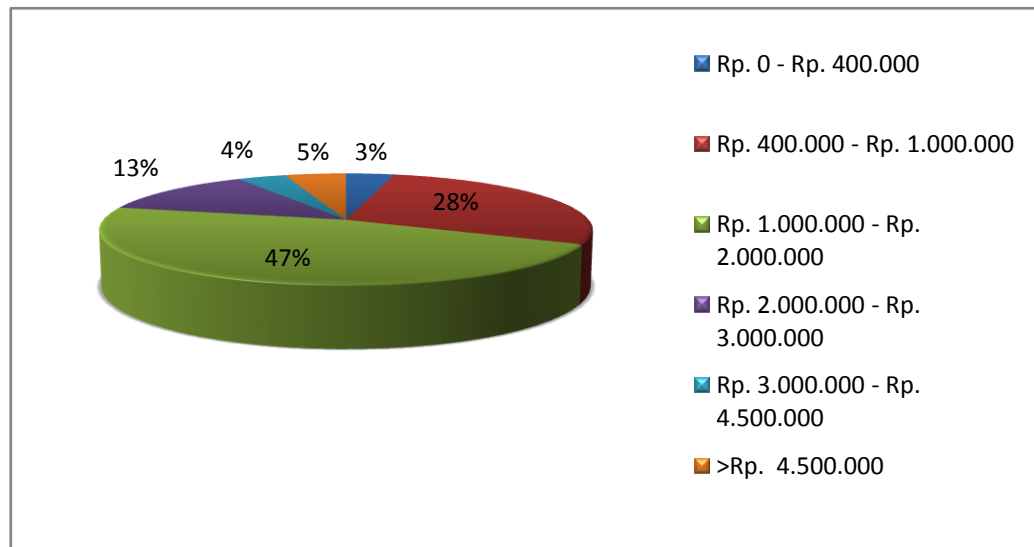
a. Total Pendapatan Rumah Tangga Setiap Bulan

Dari 289 sample rumah tangga didapat bahwa tingkat pendapatan rumah tangga yang dominan berada pada interval pendapatan antara Rp. 1.000.000 – Rp. 2.000.000 tiap bulan sebesar 46,80%, sekitar 28,28% berpendapatan Rp. 400.000 – Rp. 1.000.000,- sedangkan yang berpendapatan lebih dari Rp. 4.500.000 setiap bulannya hanya sekitar 4,71% dari total. Rata-rata pendapatan perbulan dari seluruh responden adalah Rp. 2.747.475,- perbulan. Distribusi frekuensi pendapatan dapat digambarkan sebagai berikut :

Tabel 4.5
Komposisi Pendapatan Rumah Tangga Perbulan

Tingkat pendapatan perbulan	Jumlah Rumah Tangga	Prosentase
Rp. 0 - Rp. 400.000	11	3.70%
Rp. 400.000 - Rp. 1.000.000	84	28.28%
Rp. 1.000.000 - Rp. 2.000.000	139	46.80%
Rp. 2.000.000 - Rp. 3.000.000	38	12.79%
Rp. 3.000.000 - Rp. 4.500.000	11	3.70%
>Rp. 4.500.000	14	4.71%
Total	297	100%

Sumber :Hasil Survey



Gambar 4.3. : Distribusi Frekuensi Pendapatan Masyarakat

b. Jumlah orang di dalam keluarga

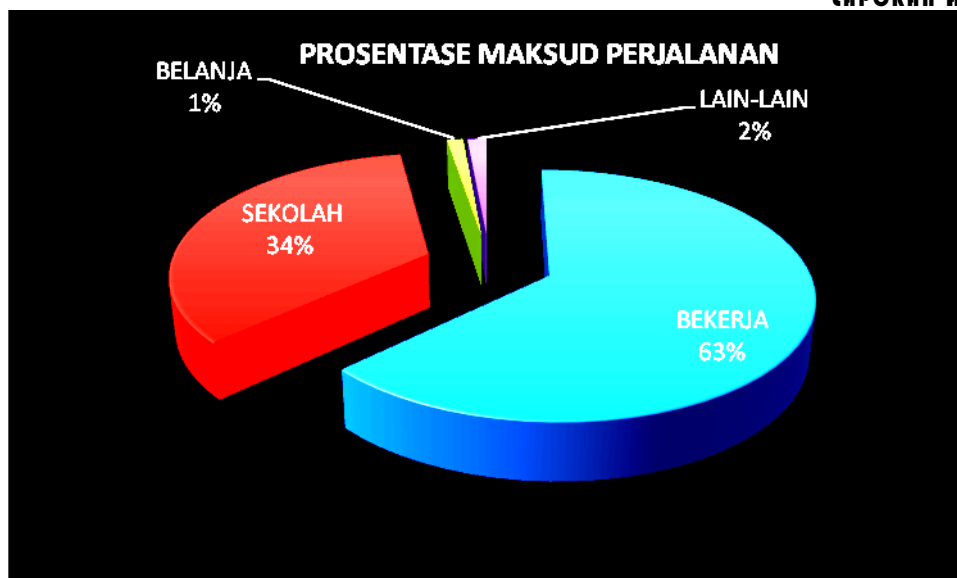
Jumlah kartu keluarga yang menjadi responden rata-rata dimiliki satu untuk setiap rumah tangga, akan tetapi ada beberapa yang memiliki 2 atau lebih KK dalam satu rumah. Jumlah orang didalam keluarga digunakan untuk melihat besaran keluarga. Jumlah ini adalah resmi yang tercatat dalam Kartu Keluarga. Sebagian besar rumah tangga responden memiliki anggota keluarga antara 3-4 orang. Di samping itu didapatkan informasi bahwa selain anggota rumah tangga yang tercatat dalam Kartu Keluarga terdapat juga anggota yang tidak tercatat dalam Kartu Keluarga. Anggota ini bisa merupakan anggota keluarga yang tercatat di wilayah lain dalam kota atau luar kota, bisa juga merupakan pembantu, sopir, dan lain-lain.

- c. Jumlah kendaraan bermotor yang dimiliki
Jumlah kendaraan bermotor yang dimiliki tiap rumah tangga menunjukkan berapa besar minimal perjalanan dengan kendaraan yang akan dilakukan dengan moda tertentu. Dari survey terlihat bahwa proporsi jumlah kepemilikan sepeda motor adalah 91 % dari seluruh jumlah kendaraan yang ada.
- d. Maksud perjalanan
Maksud perjalanan dari responden sebagian besar merupakan perjalanan bekerja yang besarnya 63 %, diikuti dengan maksud sekolah 34 % dan dengan maksud belanja sebesar 1%

Tabel 4.6
Komposisi Maksud Perjalanan

ZONA	KECAMATAN	BEKERJA	SEKOLAH	BELANJA	LAIN-LAIN	JUMLAH PERJALANAN
1	Lampihong	73	26	3	3	105
2	Batu Mandi	89	50	1	7	147
3	Awayan	75	38	2	0	115
4	Tebing Tinggi	39	22	0	2	63
5	Paringin	62	36	1	0	99
6	Paringin Selatan	50	28	3	0	81
7	Juai	86	62	0	0	148
8	Halong	59	28	0	0	87
	Jumlah	533	290	10	12	845
	Prosentase	63%	34%	1%	2%	100%

Sumber :Hasil Survey



Gambar 4.4. : Distribusi Frekuensi Pendapatan Masyarakat

e. Pemilihan Moda Perjalanan

Jenis kendaraan yang dipakai dalam perjalanan dengan prosentase terbesar adalah dengan berjalan Kaki yaitu sebesar 41% diikuti dengan sepeda Motor sebesar 40%. Kemudian 15% menggunakan moda sepeda. Secara lengkap rekapitulasi dari gambaran kinerja transportasi dari responden wawancara rumah tangga dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.7.
Rekapitulasi Hasil Survey wawancara Rumah Tangga

KECAMATAN	JML ANGGOTA KELUARGA	JML PERJALANAN	KEPEMILIKAN KENDARAAN
Lampihong	143	105	44
Batu Mandi	160	147	81
Awayan	133	115	47
Tebing Tinggi	68	63	20
Paringin	145	99	50
Paringin Selatan	114	81	53
Juai	162	148	63
Halong	146	87	51

Sumber :Hasil Survey

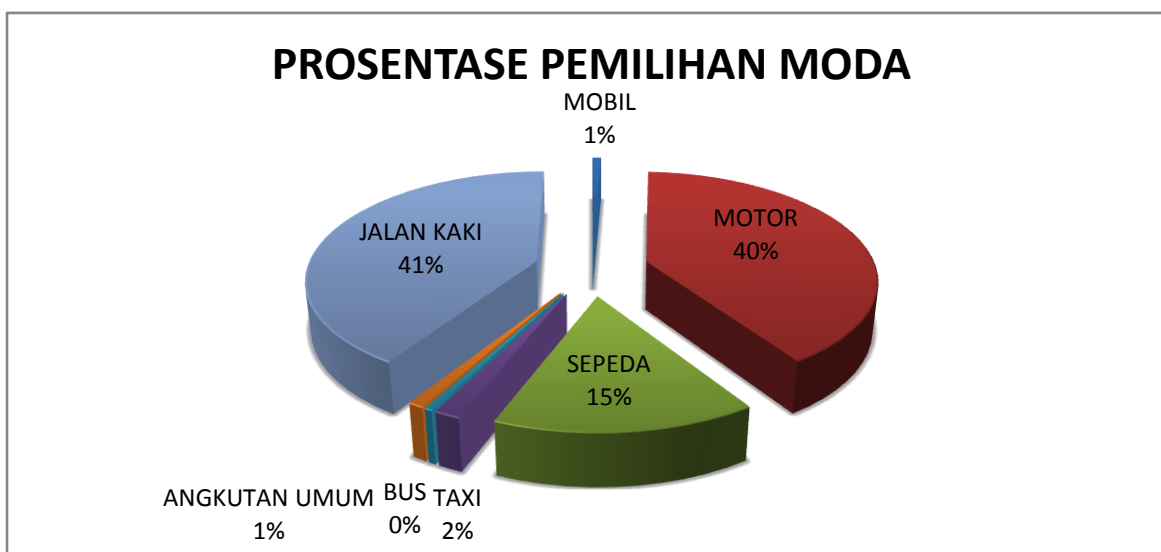
Tabel 4.8.

RENCANA INDUK JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
KABUPATEN BALANGAN

Rekapitulasi Hasil Survey wawancara Rumah Tangga

Sumber :Hasil Survey

ZONA	KECAMATAN	JENIS MODA						
		MOBIL	MOTOR	SEPEDA	TAXI	BUS	ANGKUTAN UMUM	JALAN KAKI
1	Lampihong	2	31	15	5	0	0	52
2	Batu Mandi	0	102	19	1	0	5	20
3	Awayan	0	27	35	0	0	0	53
4	Tebing Tinggi	0	14	5	1	0	0	41
5	Paringin	1	23	9	3	4	0	58
6	Paringin Selatan	3	46	0	1	0	3	35
7	Juai	0	50	40	0	0	0	58
8	Halong	0	47	7	2	0	0	31
Jumlah		6	340	130	13	4	8	348
Prosentase		0.71%	40.05%	15.31%	1.53%	0.47%	0.94%	40.99%



Gambar 4.5. : Distribusi Pemilihan Moda

Untuk menyusun suatu model matematis diantara variabel di atas, dilakukan pengujian statistik untuk memilih persamaan yang paling ideal yang dapat digunakan untuk peramalan bangkitan perjalanan. Selain model bangkitan perjalanan, hasil survey wawancara rumah tangga juga menghasilkan distribusi perjalanan masyarakat dari masing-masing zona. Distribusi masyarakat dari masing-masing zona ini menjadi informasi dasar untuk menentukan pembebanan ruas jalan pada masa yang akan datang.

4.4.3. Analisa Bangkitan Perjalanan

Model bangkitan perjalanan ditujukan untuk mengestimasi jumlah perjalanan yang dibangkitkan dari masing-masing zona dalam daerah kajian. Dalam tahapan bangkitan perjalanan, akan dihasilkan suatu nilai yang menunjukkan bangkitan dan tarikan perjalanan untuk tiap zona dan untuk setiap maksud perjalanan.

Dalam studi ini, bangkitan perjalanan diestimasi berdasarkan *metoda regresi* berbasis zona, yaitu berdasarkan rata-rata dari berbagai variabel semua zona. Keuntungan metoda ini adalah sifatnya yang sederhana dan sangat berguna karena keterbatasan sumber daya untuk melakukan survey wawancara rumah tangga yang bisa mencakup seluruh obyek penelitian dengan proporsi yang tepat.

Metoda regresi berbasis zona sudah sangat umum digunakan hampir di semua studi untuk mengestimasi tarikan perjalanan, dan biasanya sudah terintegrasi dalam setiap perangkat lunak untuk membantu proses estimasi dengan menggunakan program komputer.

Bangkitan perjalanan kecamatan Lampihong adalah jumlah pelaku perjalanan pada tahun target yang ditentukan dengan melakukan analisis statistik tentang bagaimana pengaruh masing-masing variabel perjalanan terhadap bangkitan perjalanan yang muncul. Variable Untuk itu mengetahui nilai beberapa variabel perjalanan perzona yang berhasil dihimpun pada saat survai wawancara rumah tangga dapat dilihat pada Tabel di bawah ini.

Tabel 4.9.

Variabel Yang mempengaruhi Bangkitan Perjalanan Kecamatan Paringin

NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN
1	0	2000000	1	3	2
2	0	2000000	0	2	2
3	5	3000000	4	6	5
4	0	1000000	0	3	3
5	1	1000000	0	2	1
6	2	2000000	0	2	1
7	3	3000000	1	5	2
8	0	3000000	2	7	5
9	2	2000000	2	4	3
10	1	3000000	0	4	2
11	0	2000000	0	2	1
12	2	4000000	1	4	3
13	0	3000000	2	4	3
14	0	2000000	1	6	2
15	0	5000000	1	5	5
16	0	1000000	2	4	4
17	0	1000000	1	2	2
18	3	2000000	0	4	1
19	0	2000000	1	6	2
20	1	4000000	2	2	4
21	2	3000000	0	3	2
22	2	2000000	1	2	3
23	2	2000000	0	4	1
24	2	2000000	1	3	3
25	2	3000000	1	5	2
26	2	2000000	0	5	3
27	2	3000000	3	3	4
28	0	3000000	1	2	2
29	2	2000000	0	3	1
30	0	3000000	1	3	2
31	2	5000000	1	1	2
32	0	1000000	0	2	1
NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG	JUMLAH ANGGOTA	JUMLAH PERJALANAN

	BERMOTOR		BERSEKOLAH	KELUARGA	
33	2	3000000	0	3	1
34	2	3000000	1	1	2
35	0	2000000	1	3	2
36	0	3000000	0	2	1
37	2	4000000	0	2	1
38	2	3000000	2	4	3
39	2	3000000	2	6	3
40	2	1000000	1	4	3
41	0	1000000	0	2	1
42	0	1000000	1	5	3

Sumber :Hasil Survey

Tabel 4.10.
Variabel Yang mempengaruhi Bangkitan Perjalanan Kecamatan Lampihong

NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN
1	0	2000000	2	4	4
2	0	1000000	0	1	1
3	1	2000000	0	4	2
4	1	2000000	1	3	2
5	0	1000000	0	2	1
6	0	1000000	0	2	1
7	1	2000000	0	2	1
8	0	1000000	0	1	1
9	1	3000000	2	4	4
10	2	3000000	1	4	4
11	1	2000000	0	3	3
12	3	4000000	1	4	4
13	0	1000000	2	4	4
14	1	3000000	1	3	3
15	0	4000000	0	4	4
16	1	5000000	1	4	3

NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN
17	1	2000000	2	4	3
18	1	1000000	0	2	1
19	0	3000000	1	4	3
20	1	1000000	0	2	2
21	0	1000000	0	2	2
22	1	2000000	0	3	2
23	1	2000000	2	5	4
24	2	2000000	0	4	4
25	1	5000000	0	4	4
26	3	2000000	1	4	3
27	1	3000000	1	4	2
28	2	3000000	0	4	2
29	1	5000000	2	5	4
30	2	6000000	1	5	3
31	3	5000000	0	4	2
32	2	1000000	1	3	1
33	1	2000000	1	3	3
34	1	2000000	1	3	2
35	1	2000000	0	6	3
36	1	1000000	4	7	7
37	1	4000000	1	3	2
38	2	3000000	1	5	2
39	2	4000000	0	3	1
40	1	3000000	0	5	1

Sumber :Hasil Survey

Tabel 4.11.
Variabel Yang mempengaruhi Bangkitan Perjalanan Kecamatan Batumandi

NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN
1	2	2000000	0	6	6
2	2	3000000	2	5	6
3	1	2000000	0	2	2
4	1	2000000	1	4	4
5	1	2000000	1	4	4
6	2	2000000	3	6	6
7	1	3000000	0	2	1
8	2	2000000	1	4	3
9	1	2000000	0	3	2
10	2	2000000	2	4	3
11	0	2000000	0	2	2
12	2	3000000	1	4	2
13	0	2000000	0	4	2
14	2	2000000	1	5	3
15	2	3000000	0	5	5
16	2	3000000	2	4	5
17	6	4000000	3	3	5
18	3	2000000	2	3	4
19	1	2000000	1	2	3
20	4	2000000	2	4	5
21	1	2000000	0	3	2
22	2	2000000	1	3	3
23	1	2000000	0	5	3
24	2	2000000	1	4	2
25	1	2000000	1	4	5
26	2	2000000	2	4	4
27	1	3000000	2	3	4
28	0	2000000	0	7	4
29	1	2000000	1	4	3
30	1	2000000	2	4	7
31	1	2000000	1	4	3

NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG	JUMLAH ANGGOTA	JUMLAH PERJALANAN
----	-----------------------	-------------------	----------------------	----------------	-------------------

	BERMOTOR		BERSEKOLAH	KELUARGA	
32	3	2000000	2	3	4
33	1	3000000	1	4	2
34	1	2000000	2	3	4
35	2	2000000	1	3	3
36	2	2000000	1	4	4
37	2	2000000	1	4	3
38	7	3000000	1	4	4
39	5	4000000	1	4	3
40	4	4000000	1	5	5
41	4	3000000	3	5	5

Sumber :Hasil Survey

Tabel 4.12.
Variabel Yang mempengaruhi Bangkitan Perjalanan Kecamatan Awayan

NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN
1	1	3000000	2	5	5
2	1	3000000	2	4	4
3	1	3000000	1	3	3
4	0	3000000	0	2	2
5	1	3000000	0	3	3
6	0	2000000	0	2	2
7	2	3000000	1	6	5
8	1	3000000	2	3	1
9	1	3000000	0	3	2
10	1	3000000	3	5	5
11	1	3000000	2	4	5
12	0	2000000	0	3	1
13	1	3000000	2	4	4
14	4	6000000	1	5	5
15	1	3000000	0	2	2
16	1	3000000	3	5	5
17	2	3000000	1	5	5
NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN

18	3	3000000	1	3	3
19	1	3000000	2	4	4
20	2	3000000	0	4	4
21	1	2000000	0	2	2
22	1	3000000	1	3	3
23	1	3000000	1	4	4
24	2	3000000	1	4	4
25	2	3000000	2	4	4
26	2	3000000	1	4	4
27	0	2000000	1	2	4
28	2	2000000	2	4	2
29	1	2000000	2	4	4
30	3	3000000	1	5	4
31	2	3000000	1	4	5
32	1	3000000	1	2	4
33	2	3000000	1	4	2
34	1	3000000	2	5	4
35	1	3000000	3	6	5
36	0	2000000	0	1	6

Sumber :Hasil Survey

Tabel 4.13.
Variabel Yang mempengaruhi Bangkitan Perjalanan Kecamatan Paringin selatan

NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN TAK BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN
1	0	3000000	1	3	2
2	2	4000000	1	2	2
3	2	6000000	0	4	2
4	2	4000000	1	3	3
5	2	6000000	1	5	3
6	2	4000000	1	4	4
7	2	6000000	1	4	3
8	0	2000000	1	3	2

NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN TAK BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN
----	------------------------------------	-------------------	---------------------------------	-------------------------	-------------------

9	2	5000000	1	4	3
10	4	6000000	2	4	4
11	1	4000000	2	5	3
12	1	2000000	0	3	2
13	2	6000000	1	3	3
14	3	6000000	0	4	3
15	1	6000000	1	3	3
16	4	2000000	1	6	2
17	1	2000000	1	4	3
18	0	5000000	0	1	1
19	2	5000000	2	4	4
20	3	6000000	3	5	4
21	2	3000000	1	5	3
22	1	2000000	0	2	2
23	1	4000000	2	4	4
24	1	2000000	0	4	2
25	2	3000000	0	3	2
26	1	4000000	1	4	3
27	2	3000000	2	4	4
28	1	2000000	0	3	2
29	1	2000000	1	4	4
30	2	6000000	2	4	4
31	3	4000000	0	3	1

Sumber :Hasil Survey

Tabel 4.14.
Variabel Yang mempengaruhi Bangkitan Perjalanan Kecamatan Juai

NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN TAK BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN
1	1	3000000	2	6	5
2	2	3000000	2	4	4
3	3	4000000	2	6	6
4	2	3000000	0	3	3
5	1	2000000	0	2	2
6	1	3000000	1	3	3
NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN TAK BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN
7	3	3000000	2	5	4

8	1	2000000	1	3	3
9	1	3000000	1	3	3
10	2	3000000	2	5	5
11	2	3000000	2	4	4
12	0	2000000	2	5	4
13	2	3000000	3	6	6
14	1	3000000	1	4	4
15	1	3000000	0	3	2
16	2	3000000	2	5	5
17	2	3000000	1	5	5
18	2	3000000	1	4	3
19	1	3000000	1	4	4
20	2	3000000	2	5	4
21	3	4000000	2	7	5
22	0	2000000	0	1	1
23	1	3000000	0	2	2
24	2	3000000	2	4	4
25	3	4000000	2	4	5
26	2	3000000	2	6	5
27	1	3000000	0	2	2
28	2	3000000	2	6	5
29	1	3000000	2	4	4
30	2	3000000	2	5	5
31	2	3000000	2	4	4
32	1	3000000	1	3	3
33	0	2000000	3	2	2
34	2	3000000	0	4	4
35	1	3000000	1	2	2
36	1	3000000	0	4	4
37	1	2000000	0	2	3
38	5	5000000	1	6	6
39	2	3000000	2	4	4
40	1	3000000	1	4	4
41	0	3000000	0	3	1
42	1	3000000	2	5	4
43	1	3000000	1	3	3

Sumber :Hasil Survey

Tabel 4.15.
Variabel Yang mempengaruhi Bangkitan Perjalanan Kecamatan Tebingtinggi

NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN TAK BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN
1	1	2000000	1	4	4
2	2	4000000	3	5	5
3	1	2000000	3	5	5
4	1	1000000	1	6	2
5	1	2000000	1	4	5
6	0	2000000	0	2	2
7	3	3000000	4	6	6
8	2	3000000	1	3	3
9	2	3000000	1	3	3
10	0	2000000	0	2	2
11	0	2000000	1	3	3
12	2	3000000	1	3	3
13	1	3000000	2	5	5
14	0	2000000	0	3	2
15	2	3000000	0	5	5
16	0	2000000	0	2	2
17	2	3000000	3	7	7

Tabel 4.16.

Variabel Yang mempengaruhi Bangkitan Perjalanan Kecamatan Halong

NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN TAK BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN
1	2	3000000	0	3	2
2	2	3000000	1	3	1
3	0	3000000	0	4	1
4	0	2000000	1	4	2
5	5	6000000	2	4	2
6	2	4000000	1	4	2
7	2	4000000	1	3	1
8	2	4000000	2	4	3
9	2	3000000	2	5	3
NO	KEPEMILIKAN KENDARAAN TAK BERMOTOR	JUMLAH PENDAPATAN	JUMLAH PENDUDUK YANG BERSEKOLAH	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	JUMLAH PERJALANAN
10	2	4000000	0	2	1

11	2	3000000	0	4	3
12	2	3000000	1	4	2
13	0	1000000	3	5	5
14	1	2000000	2	6	4
15	2	4000000	2	4	3
16	0	3000000	1	3	2
17	0	1000000	0	1	1
18	2	3000000	0	2	0
19	0	2000000	0	2	0
20	0	2000000	0	2	0
21	0	2000000	2	5	5
22	0	3000000	0	3	1
23	0	2000000	1	4	2
24	0	2000000	0	2	1
25	0	4000000	0	4	1
26	0	3000000	2	4	1
27	3	2000000	1	3	2
28	0	2000000	2	3	3
29	2	2000000	1	4	1
30	2	2000000	0	3	2
31	2	2000000	1	5	2
32	2	2000000	0	2	2
33	2	3000000	2	4	2
34	2	4000000	0	3	2
35	2	3000000	1	5	3
36	2	5000000	0	3	1
37	2	3000000	0	3	2
38	2	4000000	0	3	2
39	0	2000000	1	4	2
40	0	2000000	0	4	1
41	0	2000000	1	4	2
42	2	4000000	1	4	0
43	0	2000000	0	3	1
44	2	3000000	0	3	2
45	0	2000000	0	2	2

Sumber :Hasil Survey

Masing-masing variabel ini selanjutnya di uji korelasi untuk mengetahui variabel-variabel mana yang berpengaruh terhadap bangkitan perjalanan penduduk. Untuk menguji korelasi antara variabel dan juga analisis regresi linier digunakan software bantu statistik SPSS.

Model persamaan regresi yang terjadi di tiap zona adalah :

A. Bangkitan Zona 1 kecamatan Lampihong

$$y = - 0.121 + 0.795 x_4$$

$$S = 0.867153 \quad R\text{-Sq} = 57.0\% \quad R\text{-Sq}(\text{adj}) = 55.8\%$$

Dari hasil di atas bisa dilihat bahwa faktor yang berpengaruh pada bangkitan pergerakan di daerah ini adalah jumlah anggota keluarga. Jadi untuk menentukan bangkitan perjalanan di zona ini dihitung dengan persamaan :

$$\text{bangkitan} = - 0.121 + 0.795 \text{ jumlah penduduk}$$

B. Bangkitan Zona 2 kecamatan Batumandi

$$y = 0.756 + 0.249 x_1 + 0.618 x_4$$

$$S = 1.14605 \quad R\text{-Sq} = 33.6\% \quad R\text{-Sq}(\text{adj}) = 30.2\%$$

Dari hasil di atas bisa dilihat bahwa faktor yang berpengaruh pada bangkitan pergerakan di daerah ini adalah jumlah kendaraan dan jumlah anggota keluarga. Jadi untuk menentukan bangkitan perjalanan di zona ini dihitung dengan persamaan :

$$\text{bangkitan} = 0.756 + 0.249 \text{ jumlah kendaraan} + 0.618 \text{ jumlah penduduk}$$

C. Bangkitan Zona 3 kecamatan Awayan

$$y = 1.71 + 0.523 x_4$$

$$S = 1.13965 \quad R\text{-Sq} = 24.3\% \quad R\text{-Sq}(\text{adj}) = 22.0\%$$

Dari hasil di atas bisa dilihat bahwa faktor yang berpengaruh pada bangkitan pergerakan di daerah ini adalah jumlah anggota keluarga. Jadi untuk menentukan bangkitan perjalanan di zona ini dihitung dengan persamaan :

$$\text{bangkitan} = 1.71 + 0.523 \text{ jumlah penduduk}$$

D. Bangkitan Zona 4 kecamatan Tebing Tinggi

$$y = 0.638 + 0.460 x_1 + 0.646 x_4$$

$$S = 0.992755 \quad R\text{-Sq} = 66.4\% \quad R\text{-Sq}(\text{adj}) = 61.6\%$$

Dari hasil di atas bisa dilihat bahwa faktor yang berpengaruh pada bangkitan pergerakan di daerah ini adalah jumlah kendaraan dan jumlah anggota keluarga. Jadi untuk menentukan bangkitan perjalanan di zona ini dihitung dengan persamaan :

$$\text{bangkitan} = 0.638 + 0.460 \text{ jumlah kendaraan} + 0.646 \text{ jumlah penduduk}$$

E. Bangkitan Zona 5 kecamatan Paringin

$$y = 1.00 + 0.392 x_4$$

$$S = 1.01797 \quad R\text{-Sq} = 25.5\% \quad R\text{-Sq}(\text{adj}) = 23.6\%$$

Dari hasil di atas bisa dilihat bahwa faktor yang berpengaruh pada bangkitan pergerakan di daerah ini adalah jumlah anggota keluarga. Jadi untuk menentukan bangkitan perjalanan di zona ini dihitung dengan persamaan :

$$\text{bangkitan} = 1.00 + 0.392 \text{ jumlah penduduk}$$

F. Bangkitan Zona 6 kecamatan Paringin Selatan

$$y = 1.13 + 0.457 x_4$$

$$S = 0.796780 \quad R\text{-Sq} = 25.9\% \quad R\text{-Sq}(\text{adj}) = 23.3\%$$

Dari hasil di atas bisa dilihat bahwa faktor yang berpengaruh pada bangkitan pergerakan di daerah ini adalah jumlah anggota keluarga. Jadi

untuk menentukan bangkitan perjalanan di zona ini dihitung dengan persamaan :

$$\text{bangkitan} = 1.13 + 0.457 \text{ jumlah penduduk}$$

G. Bangkitan Zona 7 kecamatan Juai

$$y = 0.539 + 0.318 x_1 + 0.679 x_4$$

$$S = 0.513233 \quad R\text{-Sq} = 84.0\% \quad R\text{-Sq}(\text{adj}) = 83.3\%$$

Dari hasil di atas bisa dilihat bahwa faktor yang berpengaruh pada bangkitan pergerakan di daerah ini adalah jumlah kendaraan dan jumlah anggota keluarga. Jadi untuk menentukan bangkitan perjalanan di zona ini dihitung dengan persamaan :

$$\text{bangkitan} = 0.539 + 0.318 \text{ jumlah kendaraan} + 0.679 \text{ jumlah penduduk}$$

H. Bangkitan Zona 8 kecamatan Halong

$$y = - 0.452 + 0.662 x_4$$

$$S = 0.904757 \quad R\text{-Sq} = 37.0\% \quad R\text{-Sq}(\text{adj}) = 35.6\%$$

Dari hasil di atas bisa dilihat bahwa faktor yang berpengaruh pada bangkitan pergerakan di daerah ini adalah jumlah anggota keluarga. Jadi untuk menentukan bangkitan perjalanan di zona ini dihitung dengan persamaan :

$$\text{bangkitan} = - 0.452 + 0.662 \text{ jumlah penduduk}$$

I. Bangkitan Penduduk dan Kendaraan bermotor

Berdasarkan model bangkitan masing-masing zona maka untuk dapat menentukan besarnya bangkitan perlu Menetapkan jumlah penduduk tahun target dimasing-masing zona berdasarkan penyebaran penduduk di masing-masing zona Kabupaten Balangan.

Berdasarkan data jumlah penduduk di Kabupaten Balangan maka dengan melihat laju pertumbuhan maupun fluktuasi pertambahan penduduk Kabupaten Balangan dari tahun 1999 samapai tahun 2007 kita bisa memperkirakan jumlah penduduk untuk tahun sekarang maupun 10 sampai 20 tahun yang akan datang.

Metode proyeksi yang dipergunakan adalah "bunga berganda", dimana disini dianggap bahwa tambahan jumlah penduduk akan membawa konsekuensi bertambahnya jumlah penduduk . rumus yang di pergunakan

$$F = P \times (1+i)^n$$

Dengan rumus tersebut maka prediksi jumlah penduduk di tiap kecamatan di kabupaten Balangan dapat di lihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.17.
Prediksi Jumlah penduduk di Kabupaten Balangan tahun 2009

NO.	KECAMATAN	TAHUN			
		1995	2000	2007	2009
1	Lampihong	14.893	14.537	14594	14909
2	Batu Mandi	13.373	13.563	14073	14377
3	Awayan	15.764	15.77	11191	11433
4	Tebing Tinggi	-	-	5488	5607
5	Paringin	20.028	20.788	14338	14648
6	Paringin Selatan	-	-	9852	10065
7	Juai	13.309	13.763	15248	15578
8	Halong	15.31	17.156	17415	17791
	Jumlah	92.677	95.577	102199	104408

Sumber :Hasil Analisa

Demikian juga dengan bangkitan kepemilikan kendaraan bermotor, dari data jumlah kepemilikan kendaraan bermotor di Kabupaten Balangan bisa diprediksikan jumlah kendaraan bermotor di tahun sekarang dan yang akan datang. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 4.18.

Tabel 4.17.
Prediksi Jumlah Kendaraan bermotor di Kabupaten Balangan tahun 2009

NO.	KECAMATAN	JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR				
		2009	2014	2019	2024	2029
1	Lampihong	764	825	891	961	1038
2	Batu Mandi	1390	1500	1619	1748	1887
3	Awayan	903	975	1053	1136	1226
4	Tebing Tinggi	834	900	972	1049	1132
5	Paringin	834	900	972	1049	1132
6	Paringin Selatan	1181	1275	1376	1486	1604
7	Juai	973	1050	1134	1224	1321
8	Halong	764	825	891	961	1038
	Jumlah	7644	8251	8906	9614	10377

Sumber :Hasil Analisa

J. Bangkitan perjalanan Masing-masing Zona

Bangkitan perjalanan dapat diketahui dengan menggunakan model yang telah didapat. Dengan memasukkan variable-variabel yang mempengaruhi maka jumlah bangkitan pergerakan masing-masing zona bisa diketahui. Besarnya bangkitan perjalanan dapat dilihat dalam tabel dibawah ini.

Tabel 4.17.
Jumlah Bangkitan perjalanan di Kabupaten Balangan tahun 2009

ZONA	KECAMATAN	BANGKITAN PERJALANAN 2009
1	Lampihong	11853
2	Batu Mandi	9232
3	Awayan	5981
4	Tebing Tinggi	4006
5	Paringin	5743
6	Paringin Selatan	4601
7	Juai	10887
8	Halong	11777
	Jumlah	64080

Sumber :Hasil Analisa

Dari tabel prediksi jumlah Bangkitan perjalanan di atas terlihat bahwa Zona 1 kecamatan Lampihong menghasilkan bangkitan yang paling tinggi dengan 11.853 perjalanan. Kemudian disusul zona 8, 7 kecamatan Halong dan Juai dengan jumlah masing-masing 11.777 dan 10.887 perjalanan

Kecamatan Tebing Tinggi merupakan kecamatan yang paling sedikit bangkitan perjalanannya dengan jumlah bangkitan sebesar 4.006 perjalanan. Sedangkan Paringin Selatan juga hanya membangkitkan perjalanan sebesar 4601 perjalanan. Keadaan ini bisa dimaklumi karena kecamatan Paringin Selatan dan Tebing Tinggi merupakan kecamatan baru hasil pemekaran dari kecamatan Paringin dan Awayan.

4.4.4. Distribusi Perjalanan

Distribusi perjalanan adalah proses penyebaran bangkitan perjalanan dari masing-masing zona kepada masing-masing tujuan perjalanan perindividu. Tujuan utama dalam tahapan distribusi perjalanan (trip distribusi) adalah untuk mendapatkan informasi volume asal dan tujuan perjalanan antara zona-zona lalu lintas yang telah ditetapkan dalam daerah kajian berdasarkan hasil survey wawancara rumah tangga dan survey wawancara di tepi jalan. Hasil dari tahapan ini adalah berupa Matriks Asal Tujuan (MAT) perjalanan.

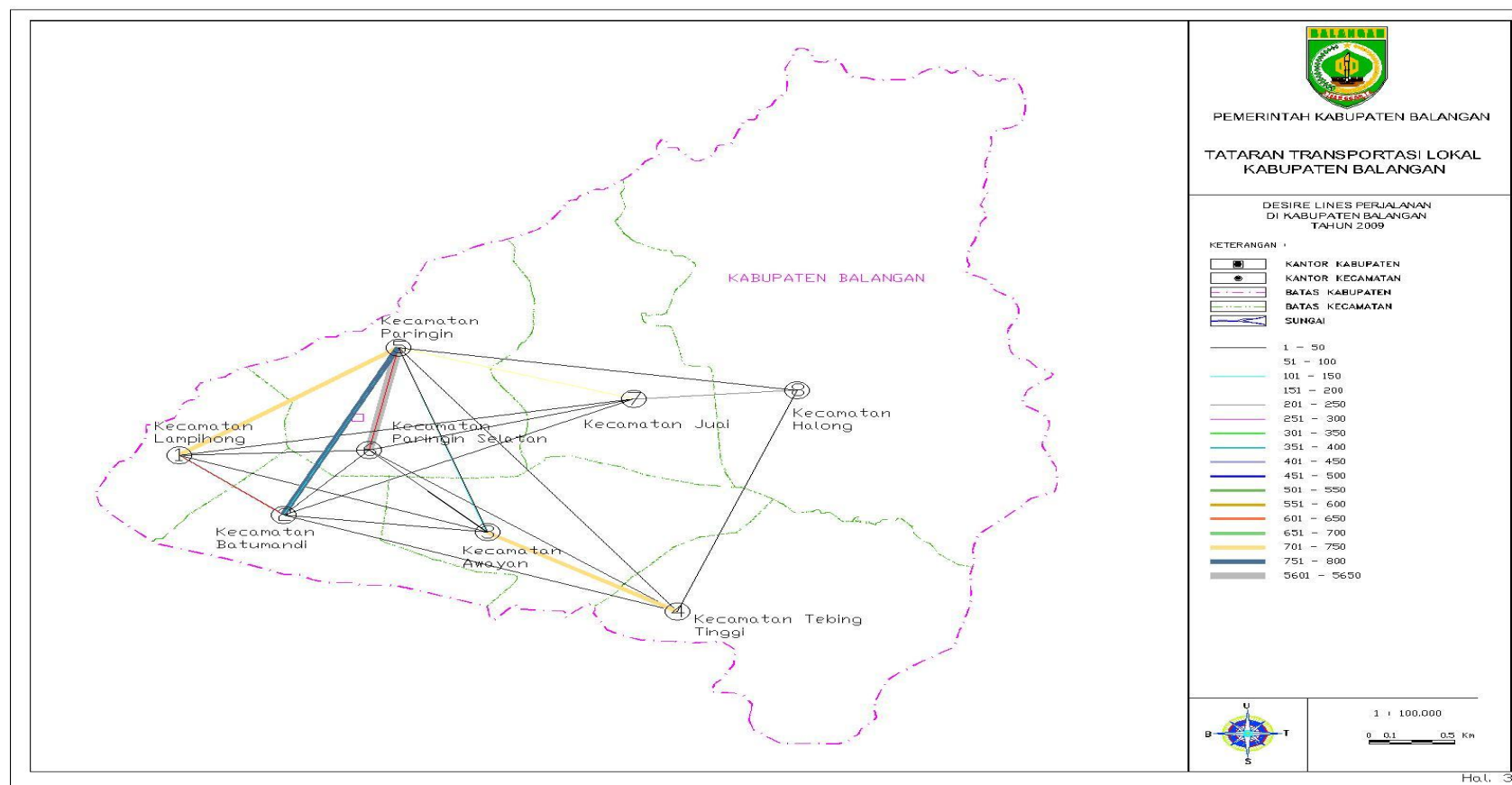
Dalam kajian ini metode distribusi perjalanan yang dijadikan pendekatan adalah metode rata-rata, dengan pertimbangan bahwa pada saat ini tingkat pertumbuhan masing-masing zona relatif tidak seragam. Sesuai dengan dasar pertimbangan tersebut, metode ini menggunakan tingkat pertumbuhan yang berbeda-beda pada setiap zona yang dapat dihasilkan dari peramalan tata guna lahan dan rencana penyebaran penduduk yang telah ditetapkan serta bangkitan lalu lintas yang terjadi.

Tabel 4.18.
Matriks Asal Tujuan di Kabupaten Balangan tahun 2009

	Tujuan	1	2	3	4	5	6	7	8	Oi
Asal										
1		8001	156	2	0	729	10	1	0	8898
2		128	5931	35	1	766	14	1	0	6875
3		1	18	4961	166	150	9	0	0	5304
4		0	3	745	497	23	1	0	2	1270
5		79	102	40	1	17243	169	20	1	17655
6		35	61	78	3	5632	332	7	0	6147
7		1	1	0	0	150	1	8258	230	8642
8		0	0	0	1	4	0	247	9023	9275
Dd		8245	6270	5861	669	24696	536	8534	9257	64068

Sumber :Hasil Analisa

Gambar 4.4. : Desire Lines Perjalanan di Kabupaten Balangan tahun 2009



4.2. PROYEKSI KEBUTUHAN PERJALANAN

Hasil pemodelan kebutuhan perjalanan selanjutnya diproyeksikan untuk kebutuhan perjalanan 20 tahun ke depan dihitung dari tahun 2009 yaitu tahun 2009. Hasil proyeksi kebutuhan perjalanan diperlihatkan pada Tabel-Tabel berikut ini.

Tabel 4.19.

Prediksi Jumlah Bangkitan di Kabupaten Balangan di masa yang akan datang

NO.	KECAMATAN	BANGKITAN 2014	BANGKITAN 2019	BANGKITAN 2024	BANGKITAN 2029
1	Lampihong	12504	13191	13915	14679
2	Batu Mandi	9747	10292	10867	11474
3	Awayan	6309	6656	7021	7407
4	Tebing Tinggi	4235	4478	4735	5007
5	Paringin	6058	6391	6742	7112
6	Paringin Selatan	4853	5120	5401	5698
7	Juai	11493	12132	12807	13520
8	Halong	12424	13107	13826	14586
	Jumlah	67625	71366	75314	79482

Sumber :Hasil Analisa

Tabel 4.20.

Matriks Asal Tujuan di Kabupaten Balangan tahun 2014

	Tujuan	1	2	3	4	5	6	7	8	Oi
Asal										
1		8445	165	2	0	769	10	1	0	9392
2		135	6260	37	1	808	14	1	0	7257
3		1	19	5236	175	158	9	0	0	5599
4		0	3	786	524	24	1	0	2	1341
5		84	108	42	1	18200	178	21	1	18635
6		37	64	83	3	5944	351	7	0	6488
7		1	1	0	0	158	2	8717	243	9122
8		0	0	0	1	5	0	261	9524	9790
Dd		8702	6619	6186	706	26067	566	9008	9770	67625

Tabel 4.21. : Matriks Asal Tujuan di Kabupaten Balangan tahun 2019

	Tujuan	1	2	3	4	5	6	7	8	Oi
Asal										
1		8912	174	2	0	812	11	1	0	9912
2		142	6606	39	1	853	15	1	0	7658
3		1	20	5526	185	167	10	0	0	5909
4		0	3	830	553	25	1	0	3	1415
5		88	114	44	1	19207	188	22	1	19666
6		39	67	87	3	6273	370	7	0	6847
7		1	1	0	0	167	2	9199	257	9627
8		0	0	0	1	5	0	275	10051	10332
Dd		9184	6985	6528	745	27509	597	9506	10311	71366

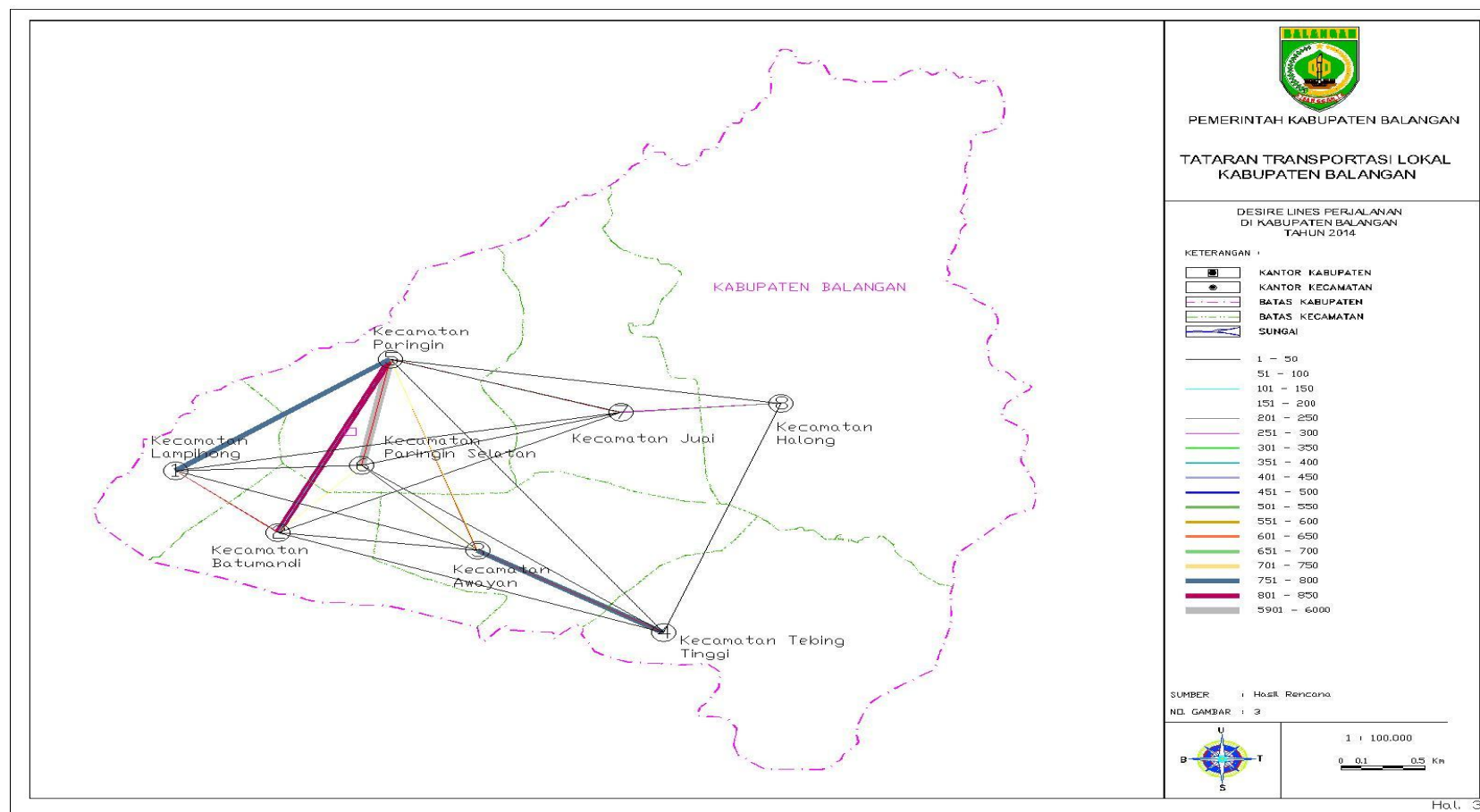
Tabel 4.22. : Matriks Asal Tujuan di Kabupaten Balangan tahun 2024

	Tujuan	1	2	3	4	5	6	7	8	Oi
Asal										
1		9406	183	2	0	857	11	1	0	10460
2		150	6972	41	1	900	16	1	0	8082
3		1	21	5832	195	176	10	0	0	6235
4		0	3	876	584	26	2	0	3	1493
5		93	120	47	2	20270	199	24	1	20754
6		41	71	92	3	6620	391	8	0	7226
7		1	1	0	0	176	2	9708	271	10159
8		0	0	0	1	5	0	290	10607	10904
Dd		9692	7371	6890	787	29032	630	10032	10881	75314

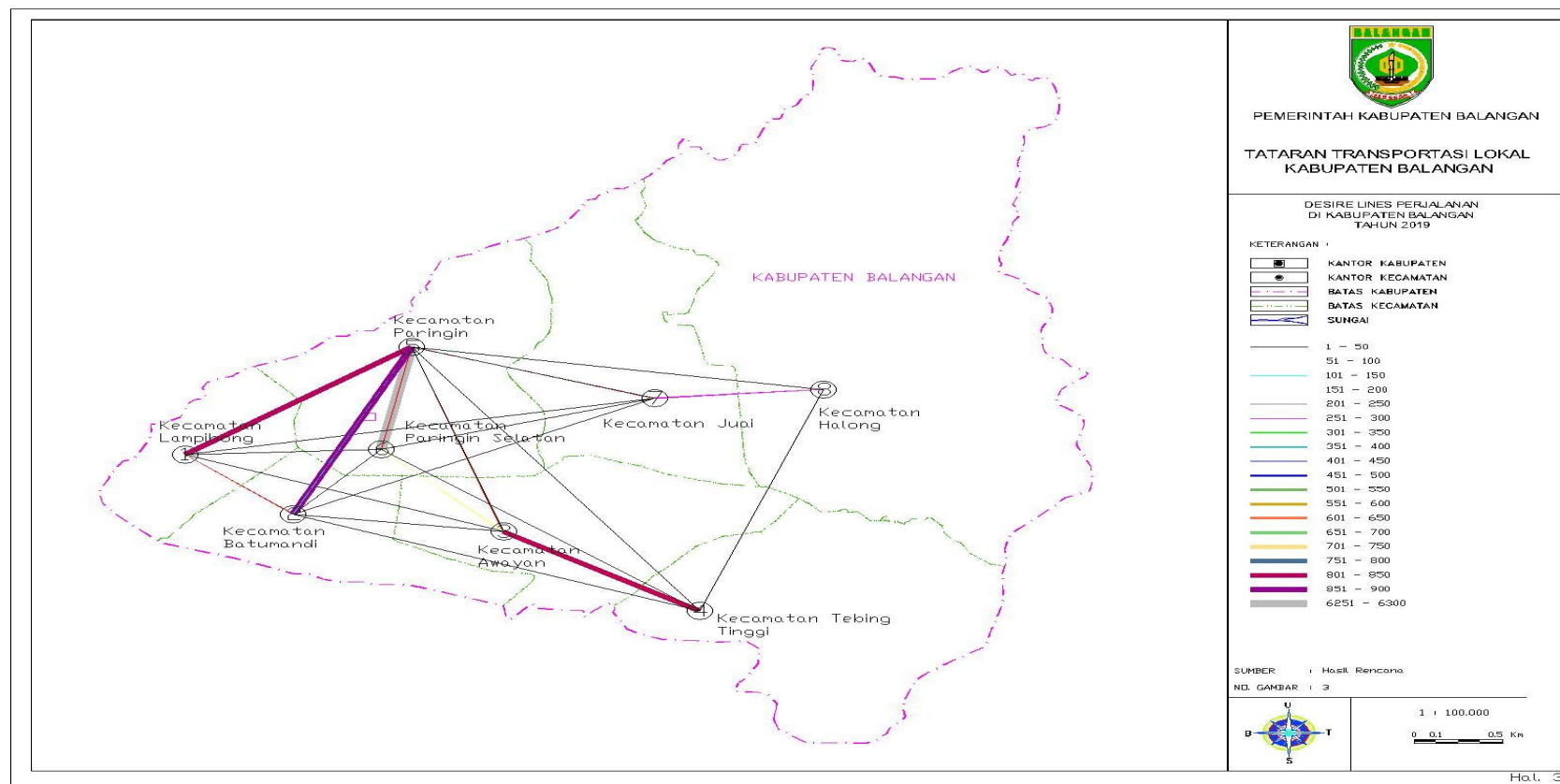
Tabel 4.23. : Matriks Asal Tujuan di Kabupaten Balangan tahun 2029

	Tujuan	1	2	3	4	5	6	7	8	Oi
Asal										
1		9926	194	2	0	904	12	1	0	11039
2		158	7358	44	1	950	17	1	0	8529
3		1	22	6154	206	186	11	0	0	6581
4		0	3	924	616	28	2	0	3	1576
5		99	126	49	2	21391	210	25	1	21903
6		43	75	97	3	6987	412	8	0	7626
7		1	1	0	0	186	2	10245	286	10722
8		0	0	0	1	6	0	306	11194	11507
Dd		10228	7779	7271	830	30638	665	10587	11484	79482

Gambar 4.5. : Desire Lines Perjalanan di Kabupaten Balangan tahun 2014



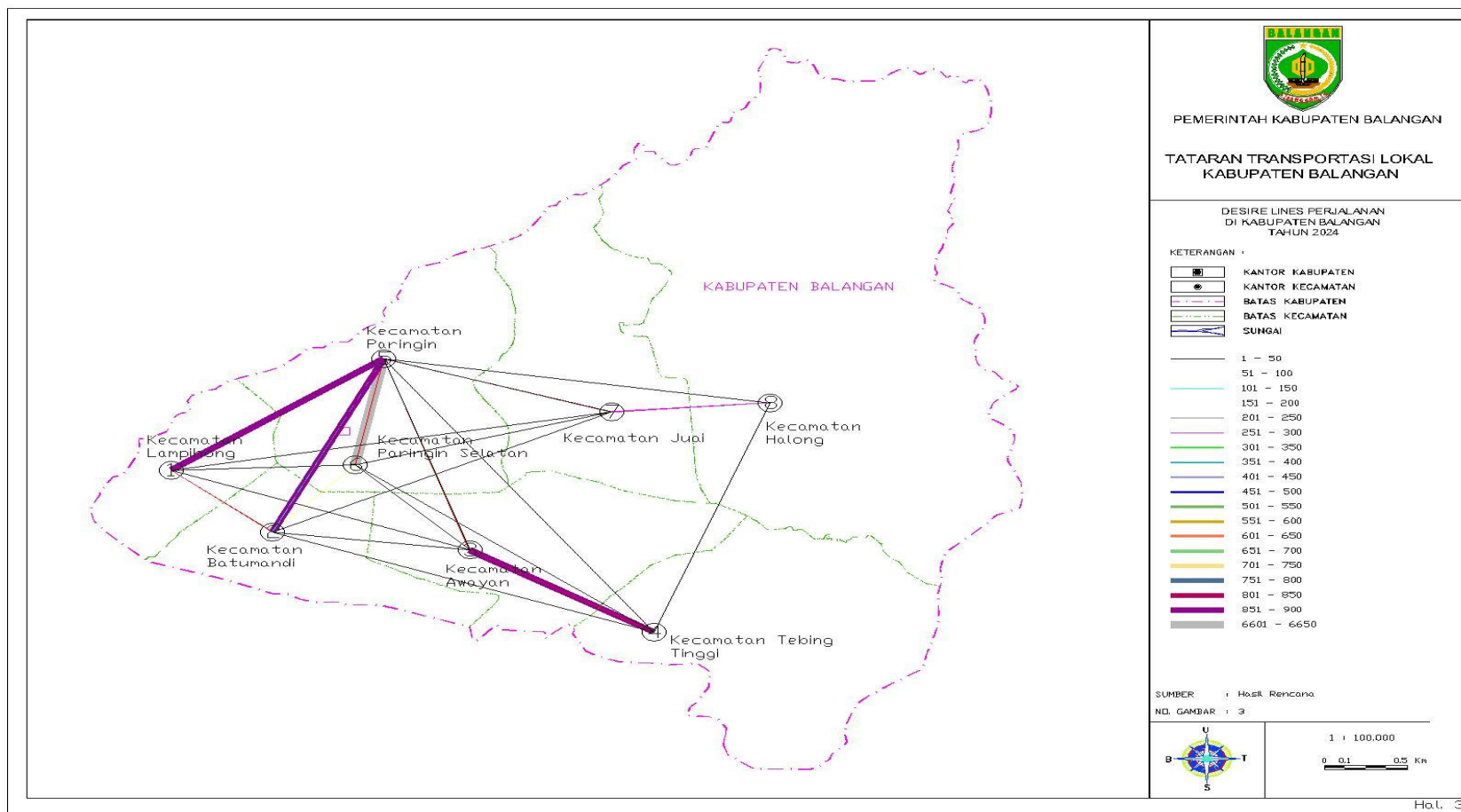
Gambar 4.6. : Desire Lines Perjalanan di Kabupaten Balangan tahun 2019



Gambar 4.5. : Desire Lines Perjalanan di Kabupaten Balangan tahun 2024

Gambar 4.6. : Desire Lines Perjalanan di Kabupaten Balangan tahun 2024

Gambar 4.7. : Desire Lines Perjalanan di Kabupaten Balangan tahun 2024



Bab 5

GAMBARAN KONDISI MASA DEPAN

5.1. PERKEMBANGAN WILAYAH

Perkembangan Kabupaten Balangan sangat dipengaruhi oleh perkembangan yang terjadi di internal wilayah dan Propinsi Kalimantan Selatan dan Timur pada umumnya. Hal tersebut tidak lepas dari posisi Kabupaten Balangan dan Kota Paringin yang berada di jalur lintas antar kedua propinsi tersebut.

Berdasarkan dokumen RTRW Propinsi Kalimantan Selatan dan RTRW Kabupaten Balangan, maka ke depan Wilayah Propinsi Kalimantan Selatan terdiri dari 3 (tiga) Satuan Wilayah Pembangunan yaitu :

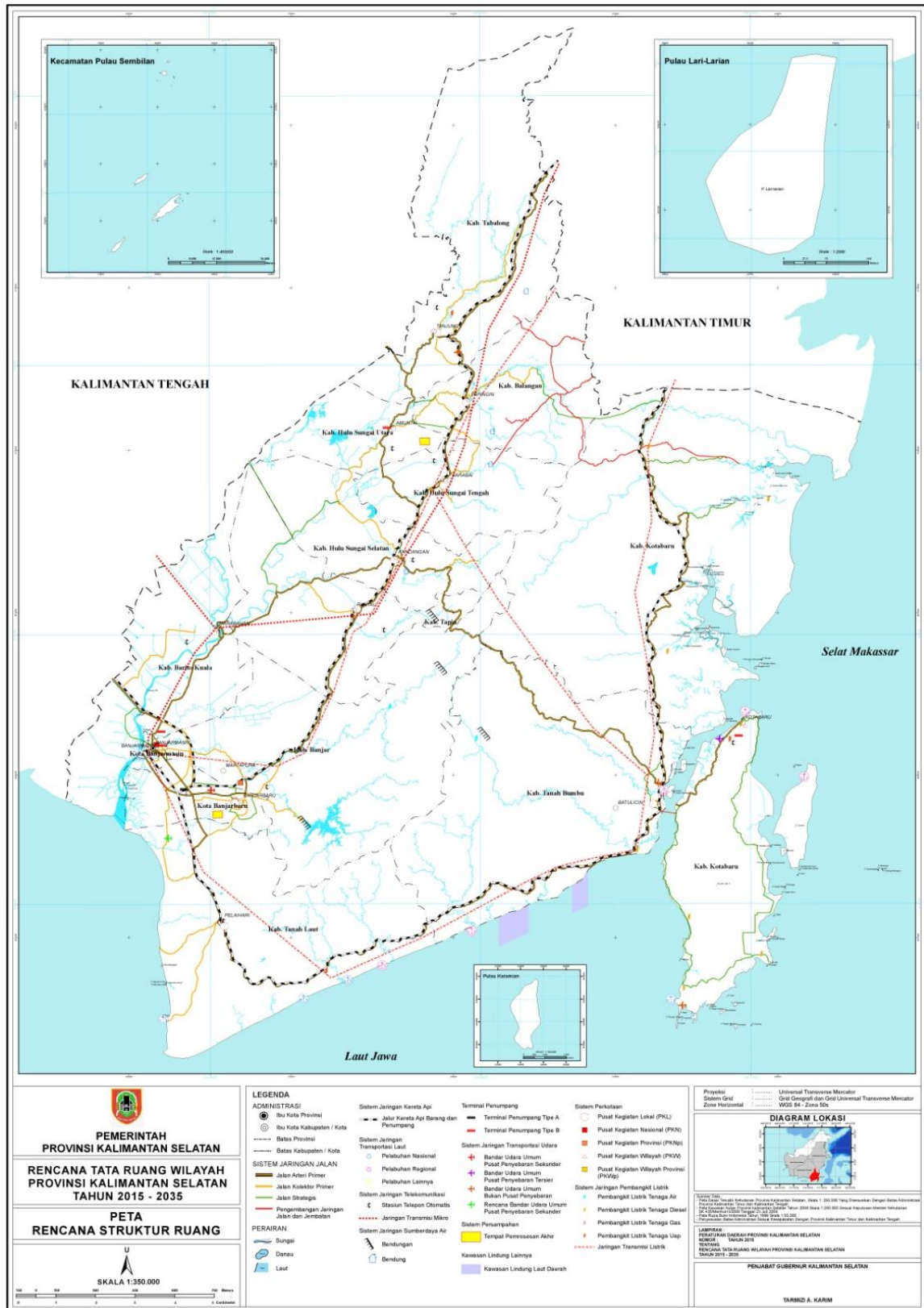
- Satuan Wilayah Pembangunan 1, dengan pusat pengembangan di Balanganmasin meliputi:
 - ☐ Kota Balangan
 - ☐ Kabupaten Balangan
 - ☐ Kabupaten Tanah Laut
 - ☐ Kabupaten Barito Kuala
- Satuan Wilayah Pembangunan 2, dengan pusat pengembangan di Kotabaru meliputi: Kabupaten Kotabaru
- Satuan Wilayah Pembangunan 3, pusat pengembangan di Kandangan:
 - ☐ Kabupaten Tapin
 - ☐ Kabupaten Hulu Sungai Tengah
 - ☐ Kabupaten Hulu Sungai Selatan
- Kabupaten Hulu Sungai Utara
- Kabupaten Balangan
- Kabupaten Tabalong

Sehingga sesuai dengan arahan rencana tersebut maka Kabupaten Balangan berada dalam Satuan Wilayah Pembangunan 3 bersama Kabupaten Tapin, Kabupaten Hulu Sungai Tengah, Kabupaten Hulu Sungai Utara, Kabupaten

Hulu Sungai Selatan dan Kabupaten Tabalong dengan Kota Kandangan ibu kota Kabupaten Hulu Sungai Selatan sebagai kota pusat pengembangan.

Dalam rencana pengembangan sistem perkotaan wilayah Propinsi Kalimantan Selatan kota Paringin masuk dalam rencana pengembangan Pusat Kegiatan Lokal (PKL). Sehingga kota Paringin sebagai ibu kota Kabupaten Balangan merupakan :

- Kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa yang melayani skala kabupaten dan beberapa kecamatan di sekitarnya
- Kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul transportasi yang melayani skala kabupaten dan beberapa kecamatan di sekitarnya
- Standar minimal yang dimiliki Pusat Kegiatan Lokal adalah :
 - ☐ Perhubungan : Terminal Penumpang Tipe C
 - ☐ Ekonomi : Pasar Induk Lokal, Perbankan Lokal atau Regional
 - ☐ Kesehatan : Rumah sakit Umum Tipe C
 - ☐ Pendidikan : Sekolah Menengah



Gambar 5.1. : Rencana Struktur Ruang Propinsi Kalimantan Selatan

Dalam RTRW Kabupaten Balangan struktur ruang Kabupaten Balangan direncanakan dalam :

- Pusat-pusat Kegiatan;
- Sistem Jaringan Prasarana Utama;
- Sistem Jaringan Prasarana Lainnya

Pusat – Pusat Kegiatan direncanakan sebagai berikut,

1. PKL Paringin
2. PKLp Batumandi
3. PPK Muara Pitap Paringin Selatan, Simpang Tiga Lampihong, Putat Basiun Awayan, Tebing Tinggi, Mungkur Uyam, Juai, Halong
4. PPL Mantimin–Batumandi, Pudak dan Bihara di Awayan, Tabuan dan Mauya di Halong, Haur Batu dan Layap di Paringin, Gunung Pandau dan Bungin di Paringin Selatan

Sistem jaringan prasarana utama direncanakan dalam dua sistem yaitu, sistem jaringan transportasi darat dan sistem sistem jaringan transportasi perkereta apian. Kedua sistem tersebut secara bersama-sama akan melayani dan memacu perkembangan wilayah Kabupaten Balangan secara keseluruhan.

Sedangkan sistem jaringan prasarana lainnya yang menjadi bagian dari struktur ruang Kabupaten Balangan adalah :

1. sistem jaringan energi;
2. sistem jaringan telekomunikasi;
3. sistem jaringan sumber daya air; dan
4. sistem prasarana pengelolaan lingkungan.

Arahan pengembangan wilayah Kabupaten Balangan juga merekomendasikan kawasan-kawasan yang menjadi andalan untuk perkembangan ke depan yang disebut dengan kawasan strategis,

- Kawasan Perkotaan Paringin, yang meluas hingga ke arah selatan dan berbatasan dengan Perkotaan Batumandi
- Kawasan Perkotaan Batumandi, yang meluas ke arah utara ke Koridor Perkotaan PPK Lampihong dan ke Koridor PKL Paringin dan cenderung menyatu menjadi Perkotaan Besar dalam 20-30 tahun kedepan,
- Kawasan Strategis Agropolitan Batumandi
- Kawasan Industri Mantimin
- Kawasan Strategis Adat Dayak

[illegible]

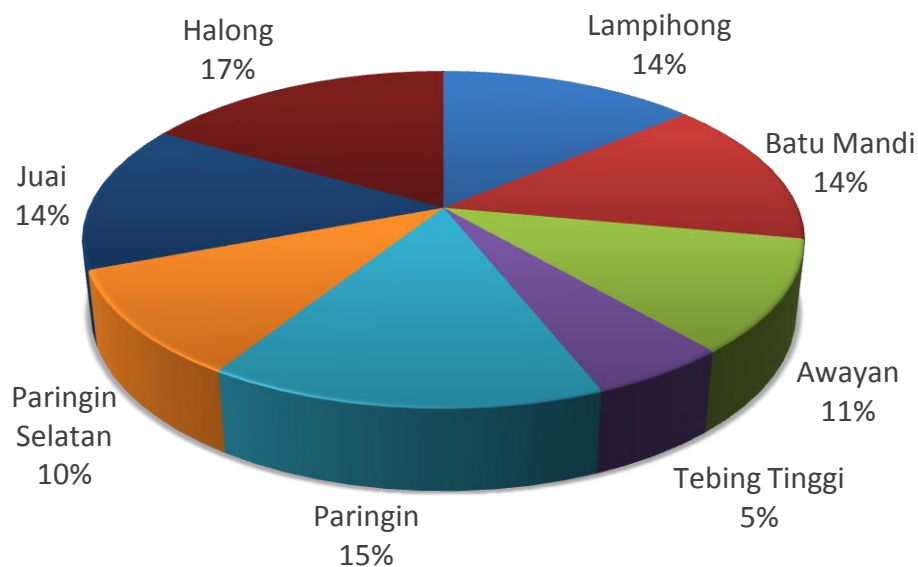
A decorative horizontal separator consisting of approximately 30 small, evenly spaced gray squares.

5.2. KEPENDUDUKAN

Profil penduduk Kabupaten Balangan berdasarkan jumlah populasinya pada tahun 2017 adalah sebagai berikut,

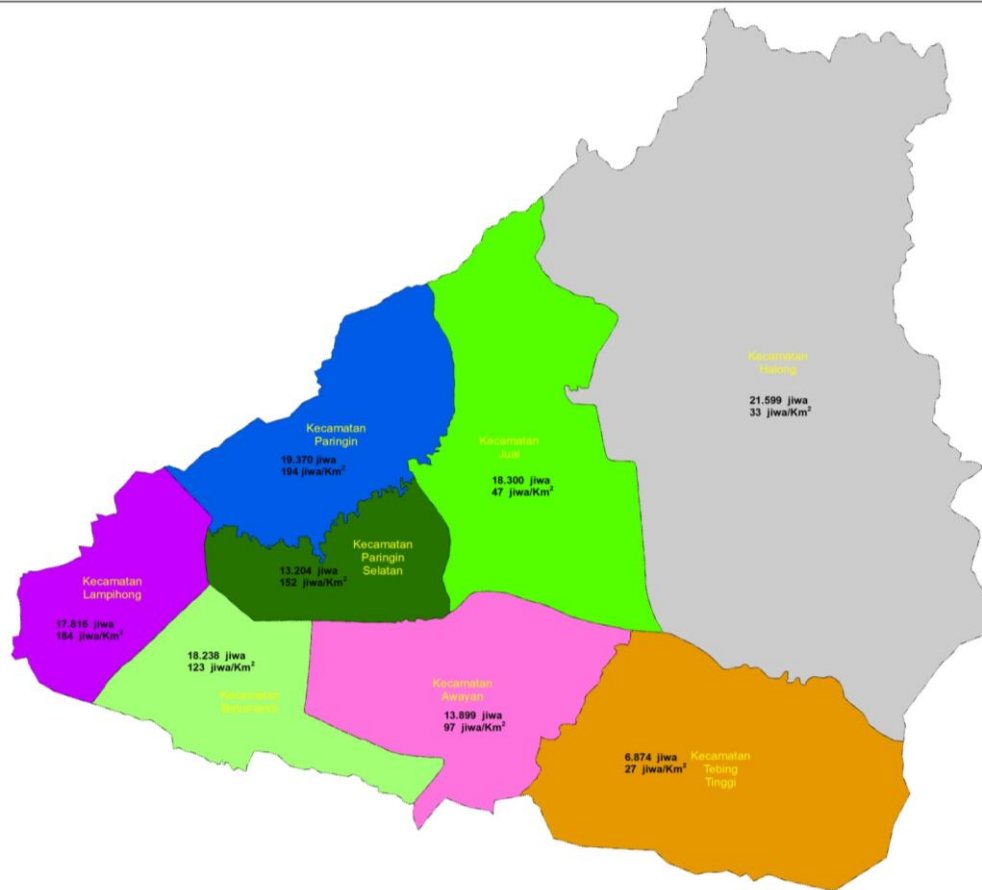
KECAMATAN	JUMLAH PENDUDUK	KEPADATAN	PERTUMBUHAN
Lampihong	17.297	178	1,51
Batu Mandi	17.707	120	1,54
Awayan	13.494	95	1,83
Tebing Tinggi	6.674	26	1,86
Paringin	18.806	188	1,72
Paringin Selatan	12.819	148	1,83
Juai	17.767	46	1,95
Halong	20.970	32	1,89
Balangan	125.534	104	1,77

Sumber : Kabupaten Balangan dalam Angka 2017



Profil penduduk Kabupaten Balangan tersebut menunjukkan bahwa Kecamatan Halong merupakan Kecamatan dengan jumlah penduduk terbesar dan pertumbuhan yang relatif tinggi di atas rata-rata pertumbuhan penduduk

kabupaten, meskipun demikian wilayah ini tingkat kepadatannya relatif rendah bila dibandingkan dengan wilayah lainnya. Sedangkan Kota Paringin merupakan wilayah dengan tingkat kepadatan tertinggi, disusul Kecamatan Lampihong dan Kecamatan Paringin Selatan.



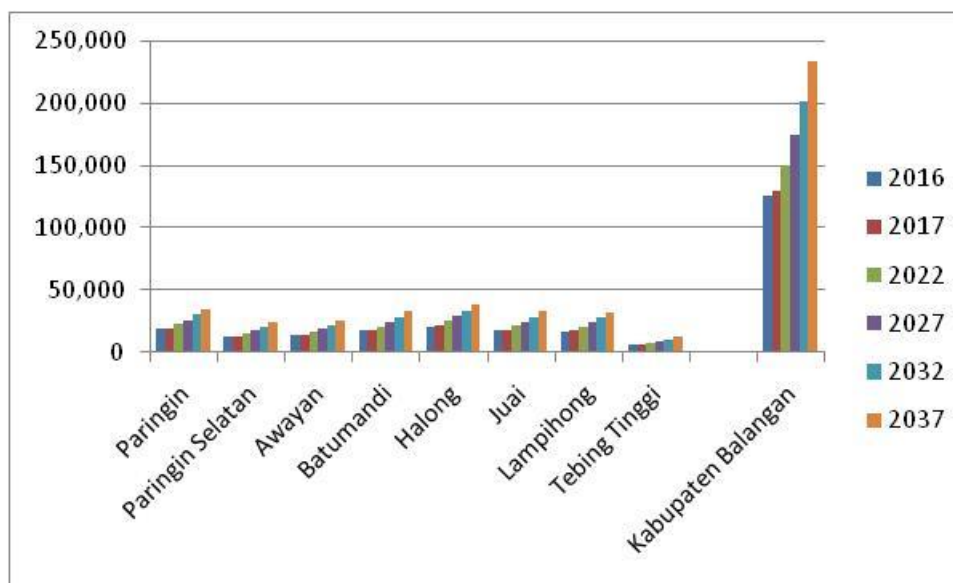
Gambar 5.4. : Peta Kepadatan Penduduk Kabupaten Balangan Tahun 2017

Perkiraan profil penduduk Kabupaten Balangan berdasarkan jumlah populasinya pada tahun 2037 adalah sebagai berikut,

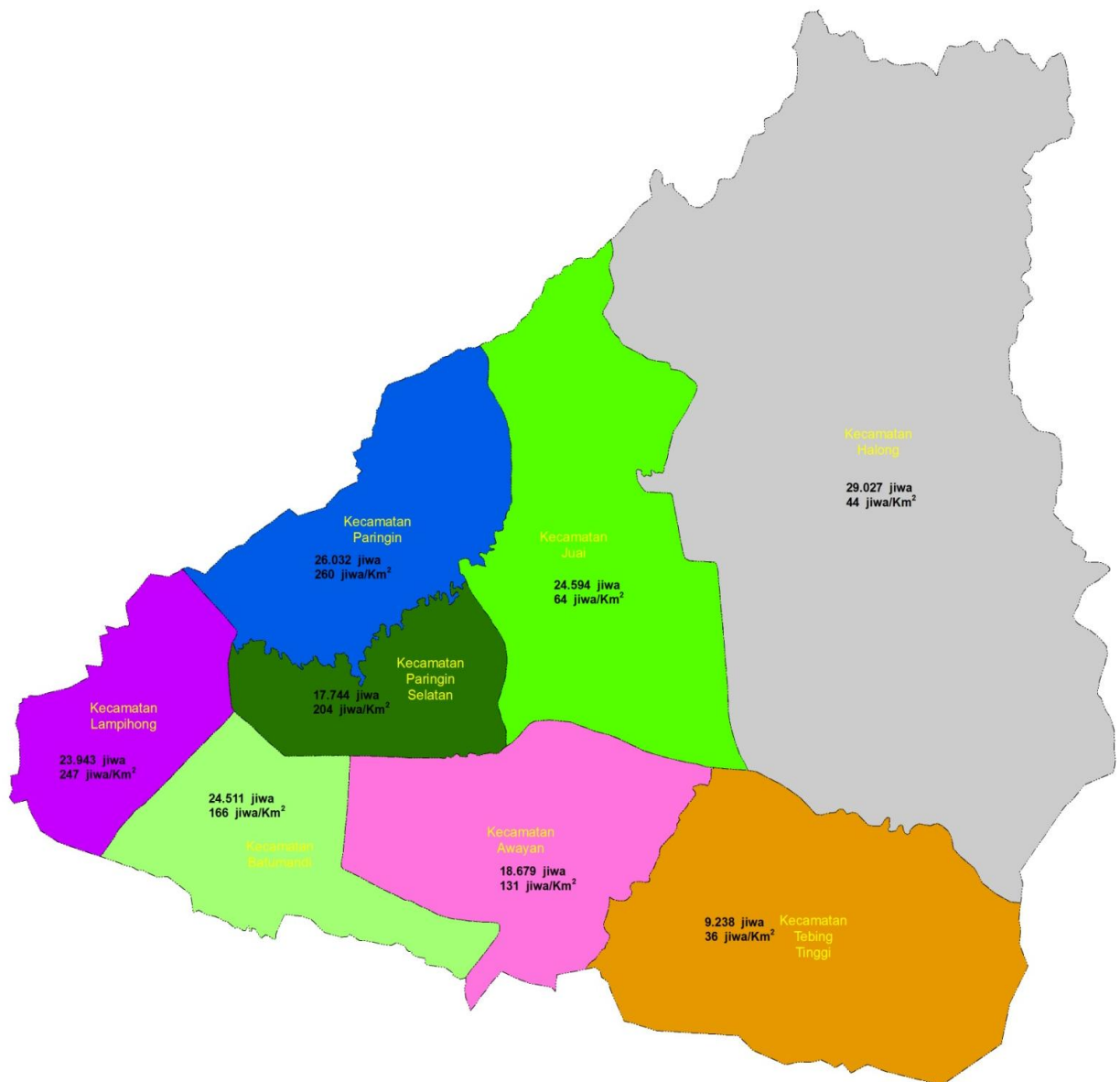
Tabel 5.1. : Perkiraan Profil Penduduk Kabupaten Balangan sampai Tahun 2037

KECAMATAN	PENDUDUK TAHUN 2022	PENDUDUK TAHUN 2027	PENDUDUK TAHUN 2032	PENDUDUK TAHUN 2037	PERTUMBUHAN
Lampihong	20.654	23.943	27.757	32.178	1,51
Batu Mandi	21.143	24.511	28.415	32.940	1,54
Awayan	16.113	18.679	21.654	25.103	1,83
Tebing Tinggi	7.969	9.238	10.710	12.416	1,86
Paringin	22.455	26.032	30.178	34.985	1,72
Paringin Selatan	15.307	17.744	20.571	23.847	1,83
Juai	21.215	24.594	28.511	33.052	1,95
Halong	25.039	29.027	33.651	39.010	1,89
Balangan	149.894	173.768	201.445	233.530	1,77

Sumber : BPS 2017, diolah



Gambar 5.5. : Grafik Profil Penduduk Kabupaten Balangan sampai dengan Tahun 2037



Gambar 5.6. : Peta Kepadatan Penduduk Kabupaten Balangan Tahun 2037

Perkiraan profil penduduk tersebut memperlihatkan bahwa sampai dengan tahun 2037 penyebaran penduduk di Kabupaten Balangan akan mengalami perubahan dengan Kecamatan Halong menjadi kecamatan dengan jumlah penduduk terbesar, disusul kecamatan Juai, kecamatan Paringin, kecamatan Batumandi dan kecamatan Lampihong. Berdasarkan perkembangan

profil penyebaran penduduk tersebut maka ke depan penyebaran sarana dan prasarana wilayah juga harus mengikuti perkembangan profil penduduk tersebut.

5.3. PEREKONOMIAN

Kabupaten Balangan merupakan salah satu daerah penghasil tambang terbesar di Kalimantan Selatan. Eksplorasi dan penambangan batubara di Balangan pada tahun 2015 dilakukan oleh PT Aro Indonesia dan Balangan Coal. Kegiatan dari PT Adaro Indonesia berada di daerah Wara, Tutupan dan Paringin, yang secara administratif berada di kabupaten Balangan dan kabupaten Tabalong, sehingga produksi batubara ini dialokasikan pada dua kabupaten tersebut. Sementara Balangan Coal Group terdiri dari 3 perusahaan, dimana 1 perusahaan yakni PT Semesta Centramas telah melakukan proses penambangan mulai tahun 2014, dan 2 perusahaan lainnya masih melakukan proses eksplorasi. Pada tahun 2015, Adaro Indonesia berhasil memproduksi 50,35 juta MT batubara. Angka ini mengalami penurunan dibanding tahun 2014 dimana produksi batu bara hanya mencapai angka 55,32 juta MT. Sementara itu, Balangan Coal melalui Semesta Centramas mampu memproduksi batu bara sebesar 1,17 juta ton di tahun 2015.

Kontribusi kategori industri pengolahan ini cenderung meningkat setiap tahun. Hal ini dapat dilihat dari kontribusi industri pengolahan sebesar 1,56 persen di tahun 2010 menjadi sebesar 1,70 persen di tahun 2015. Kabupaten Balangan sebagai kabupaten muda perlu mengembangkan potensi daerah untuk lebih menggerakkan sektor ini. Hal ini dimaksudkan agar terjadi pergeseran struktur ekonomi di kabupaten Balangan. Kategori lapangan usaha konstruksi di Kabupaten Balangan cenderung meningkat selama beberapa tahunnya. Hal ini terlihat dari nilai tambahnya dalam PDRB yang pada tahun 2010 hanya sekitar 214,6 miliar rupiah menjadi sekitar 376, miliar rupiah di tahun 2015.

Peningkatan kategori lapangan usaha konstruksi juga ditunjukkan oleh pertumbuhan yang senantiasa positif. Pada tahun 2015, kategori lapangan usaha ini mengalami pertumbuhan sebesar 5,72 persen. Kategori lapangan usaha ini sempat tumbuh meningkat di tahun 2011 dan 2012, tetapi mulai tumbuh melambat di tahun 2013 hingga 2015. Meskipun mengalami perlambatan, pertumbuhan kategori lapangan usaha ini masih menunjukkan nilai yang positif.

Salah satu indikator yang digunakan untuk melihat keberhasilan pembangunan suatu daerah adalah Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). PDRB merupakan cerminan potensi perekonomian suatu wilayah. Nominal PDRB merupakan agregasi dari seluruh nilai tambah yang dihasilkan oleh unit-unit produksi yang beroperasi di wilayah/region tersebut dalam kurun waktu satu tahun. Pertumbuhan PDRB menggambarkan kegiatan ekonomi yang berpengaruh langsung pada suatu daerah tertentu yang secara langsung maupun tidak akan berpengaruh terhadap kehidupan masyarakat di tempat tersebut. Pada tahun 2015, pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Balangan melambat dibandingkan tahun 2014. PDRB (2010=100) atas dasar harga konstan tahun 2015 mencapai 8 triliun rupiah menjadikan laju pertumbuhan mencapai 3,12 persen. Sedangkan tahun lalu pertumbuhan mencapai 6,01 persen. Perlambatan ini salah satunya dikarenakan menurunnya aktivitas pertambangan batubara. Hal ini akibat lesunya harga batubara di pasar dunia. Kontribusi kategori pertambangan dan penggalian yang sangat besar, yakni mencapai 65,30 persen dalam perekonomian Kabupaten Balangan mampu membuat pergerakan ekonomi Kabupaten Balangan cenderung selaras dengan pergerakan pertumbuhan kategori ini.

Tabel 5.2.: PDRB Atas Dasar Harga Berlaku Kabupaten Balangan Menurut Pengeluaran, 2012 - 2016 (Miliar Rp)

Komponen Pengeluaran	2012	2013	2014	2015*	2016**
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Konsumsi Rumah Tangga	1.405,59	1.530,02	1.682,53	1.828,48	1.968,51
2. Konsumsi LNPR	45,53	52,27	64,53	73,60	81,58
3. Konsumsi Pemerintah	747,39	747,39	808,77	883,22	923,68
4. Pembentukan Modal Tetap Bruto	1.491,84	1.491,84	1.623,23	1.789,01	1.946,70
5. Perubahan Inventori	191,49	145,54	60,44	11,13	(45,57)
6. Ekspor	16.407,24	16.699,45	16.430,29	14.541,15	14.290,31
7. Impor	12.192,88	12.002,10	11.318,14	9.833,38	9.731,54
PDRB	7.887,84	8.664,40	9.351,64	9.293,21	9.433,67

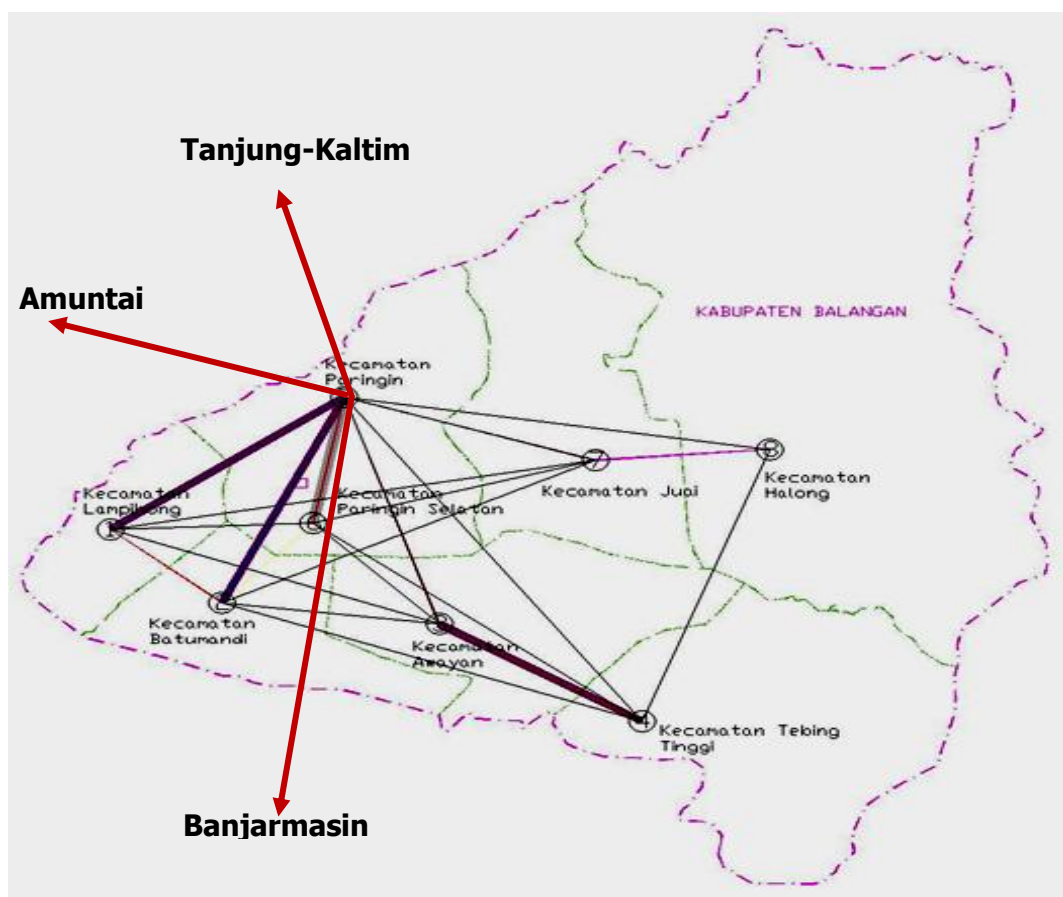
*) Angka Sementara

**) Angka Sangat Sementara

5.4. PERMINTAAN TRANSPORTASI

Kabupaten Balangan memiliki posisi strategis yaitu berada di jalur lintas Propinsi Kalimantan Selatan-Propinsi Kalimantan Timur. Posisi tersebut sangat berpengaruh terhadap pola perjalanan di wilayah Kabupaten Balangan, baik itu perjalanan internal maupun perjalanan eksternal.

Secara umum perjalanan internal wilayah Kabupaten Balangan masih berpola terpusat dari seluruh wilayah ke pusat kegiatan perekonomian wilayah yaitu Kota Paringin sebagai ibu kota Kabupaten. Untuk perjalanan internal eksternal dan sebaliknya sebagian besar menuju Banjarmasin dan Kalimantan Timur. Sedangkan untuk perjalanan eksternal-eksternal merupakan perjalanan menerus dari Banjarmasin menuju Propinsi Kalimantan Timur.



Gambar 5.7. : Pola Perjalanan Wilayah Kabupaten Balangan

Sehingga bila dilihat dari pola perjalanan penduduk Kabupaten Balangan maka kebutuhan pelayanan sarana dan prasarana transportasi memiliki pola yang masih sama. Meskipun demikian bila dilihat dari penyebaran jumlah penduduk sangat mempengaruhi besarnya kebutuhan jumlah perjalanan penduduk yang pada akhirnya akan menentukan besarnya pelayanan sarana dan prasarana transportasi.

MAT TAHUN 2017

O/D	Paringin	Paringin Selatan	Juai	Halong	Batumandi	Awayan	Tebing Tinggi	Lampihong	Tanjung	Pi
Paringin	0	928	298	88	1893	338	80	172	1861	5658
Paringin	804	0	803	799	1062	425	179	268	890	5230
Juai	419	383	0	171	202	132	54	127	1136	2624
Halong	253	1169	175	0	91	3	3	2	80	1776
Batumandi	1478	490	88	2	0	2	2	3	372	2437
Awayan	302	803	3	2	2	0	506	3	758	2379
Tebing Tinggi	34	163	1	1	1	428	0	1	119	748
Lampihong	485	186	93	29	1	1	1	0	33	829
Tanjung	1332	908	1476	2	428	1671	175	22	0	6014
Aj	5107	5030	2937	1094	3680	3000	1000	598	5249	27695

MAT TAHUN 2022

O/D	Paringin	Paringin	Juai	Halong	Batumandi	Awayan	Tebing Tinggi	Lampihong	Tanjung	Pi
Paringin	0	1179	379	112	2406	430	102	219	2365	7190
Paringin	1022	0	1020	1015	1350	540	227	341	1131	6646
Juai	532	487	0	217	257	168	69	161	1444	3335
Halong	322	1486	222	0	116	4	4	3	102	2257
Batumandi	1878	623	112	3	0	3	3	4	473	3097
Awayan	384	1020	4	3	3	0	643	4	963	3023
Tebing Tinggi	43	207	1	1	1	544	0	1	151	951
Lampihong	616	236	118	37	1	1	1	0	42	1054
Tanjung	1693	1154	1876	3	544	2124	222	28	0	7643
Aj	6490	6392	3732	1390	4677	3812	1271	760	6671	35195

MAT TAHUN 2027

O/D	Paringin	Paringin Selatan	Juai	Halong	Batumandi	Awayan	Tebing Tinggi	Lampihong	Tanjung	Pi
Paringin	0	1499	481	142	3057	546	129	278	3005	9138
Paringin Selatan	1298	0	1297	1290	1715	686	289	433	1437	8446
Juai	677	619	0	276	326	213	87	205	1835	4238
Halong	409	1888	283	0	147	5	5	3	129	2868
Batumandi	2387	791	142	3	0	3	3	5	601	3936
Awayan	488	1297	5	3	3	0	817	5	1224	3842
Tebing Tinggi	55	263	2	2	2	691	0	2	192	1208
Lampihong	783	300	150	47	2	2	2	0	53	1339
Tanjung	2151	1466	2384	3	691	2699	283	36	0	9713
Aj	8248	8123	4743	1767	5943	4845	1615	966	8477	44727

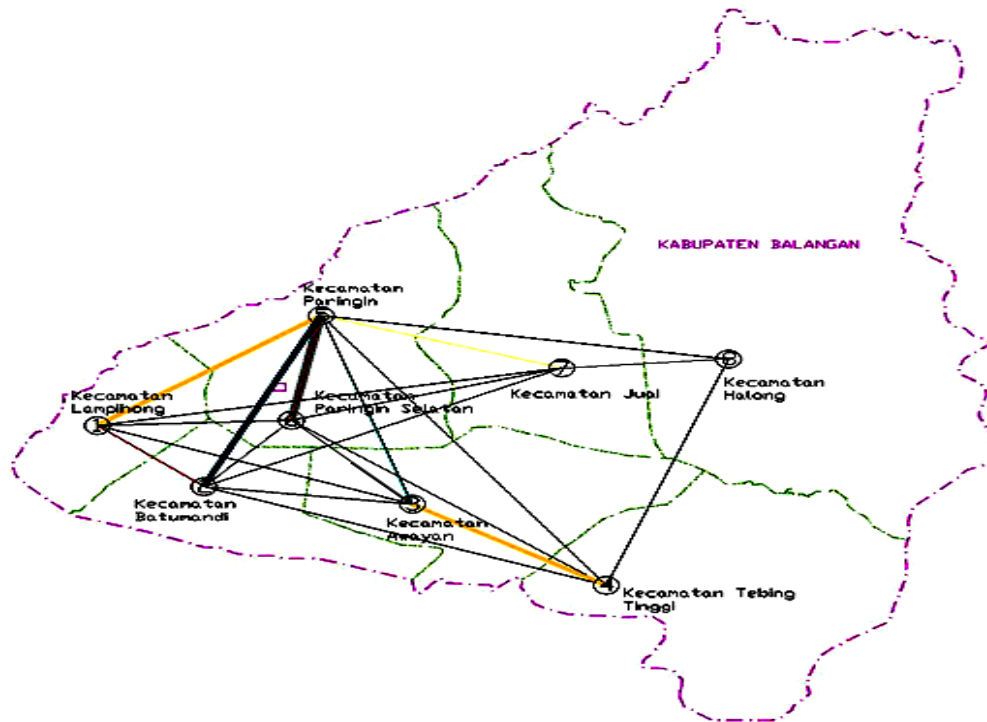
MAT TAHUN 2032

O/D	Paringin	Paringin Selatan	Juai	Halong	Batumandi	Awayan	Tebing Tinggi	Lampihong	Tanjung	Pi
Paringin	0	1905	612	181	3885	694	164	353	3819	11612
Paringin Selatan	1650	0	1648	1640	2180	872	367	550	1827	10734
Juai	860	786	0	351	415	271	111	261	2331	5385
Halong	519	2399	359	0	187	6	6	4	164	3645
Batumandi	3033	1006	181	4	0	4	4	6	763	5002
Awayan	620	1648	6	4	4	0	1038	6	1556	4883
Tebing Tinggi	70	335	2	2	2	878	0	2	244	1535
Lampihong	995	382	191	60	2	2	2	0	68	1701
Tanjung	2734	1864	3029	4	878	3429	359	45	0	12343
Aj	10481	10323	6028	2245	7553	6157	2052	1227	10773	56840

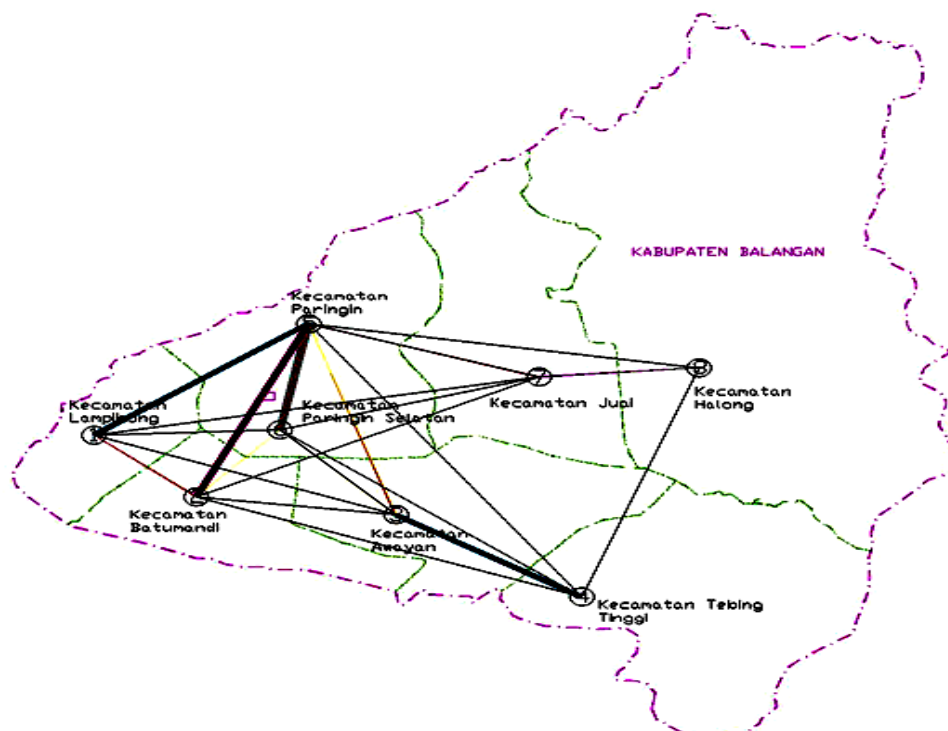
MAT TAHUN 2037

O/D	Paringin	Paringin Selatan	Juai	Halong	Batumandi	Awayan	Tebing Tinggi	Lampihong	Tanjung	Pi
Paringin	0	2420	777	230	4937	882	209	449	4854	14757
Paringin Selatan	2097	0	2094	2084	2770	1108	467	699	2321	13641
Juai	1093	999	0	446	527	344	141	331	2963	6844
Halong	660	3049	456	0	237	8	8	5	209	4632
Batumandi	3855	1278	230	5	0	5	5	8	970	6356
Awayan	788	2094	8	5	5	0	1320	8	1977	6205
Tebing Tinggi	89	425	3	3	3	1116	0	3	310	1951
Lampihong	1265	485	243	76	3	3	3	0	86	2162
Tanjung	3474	2368	3850	5	1116	4358	456	57	0	15686
Aj	13320	13119	7660	2853	9598	7825	2608	1560	13690	72234

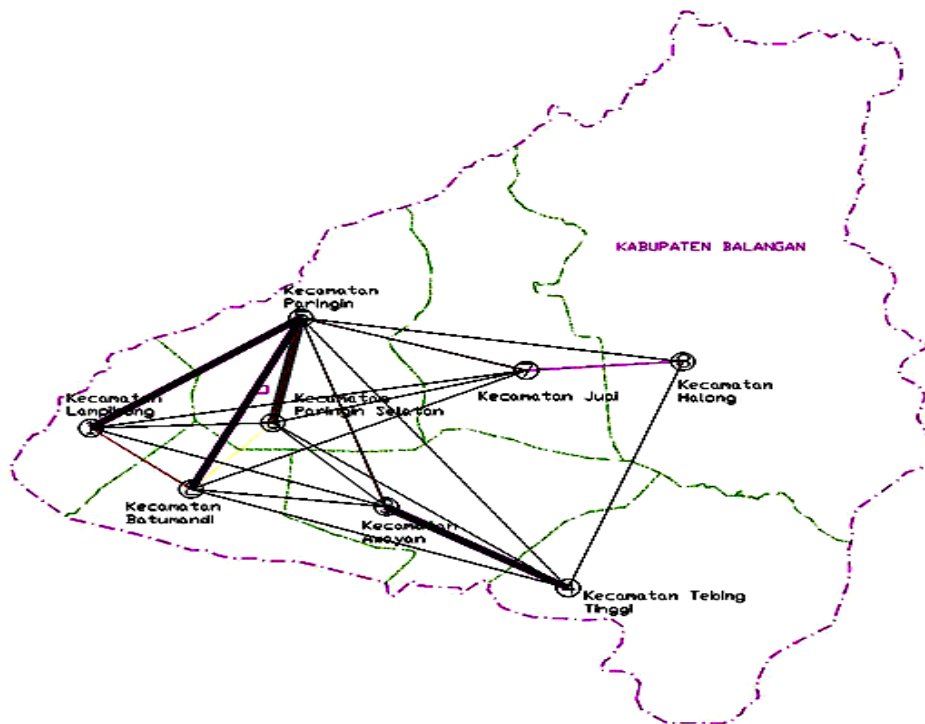
NO.	KECAMATAN	BANGKITAN 2017	BANGKITAN 2022	BANGKITAN 2027	BANGKITAN 2032
1	Lampihong	12504	13191	13915	14679
2	Batu Mandi	9747	10292	10867	11474
3	Awayan	6309	6656	7021	7407
4	Tebing Tinggi	4235	4478	4735	5007
5	Paringin	6058	6391	6742	7112
6	Paringin Selatan	4853	5120	5401	5698
7	Juai	11493	12132	12807	13520
8	Halong	12424	13107	13826	14586
	Jumlah	67625	71366	75314	79482



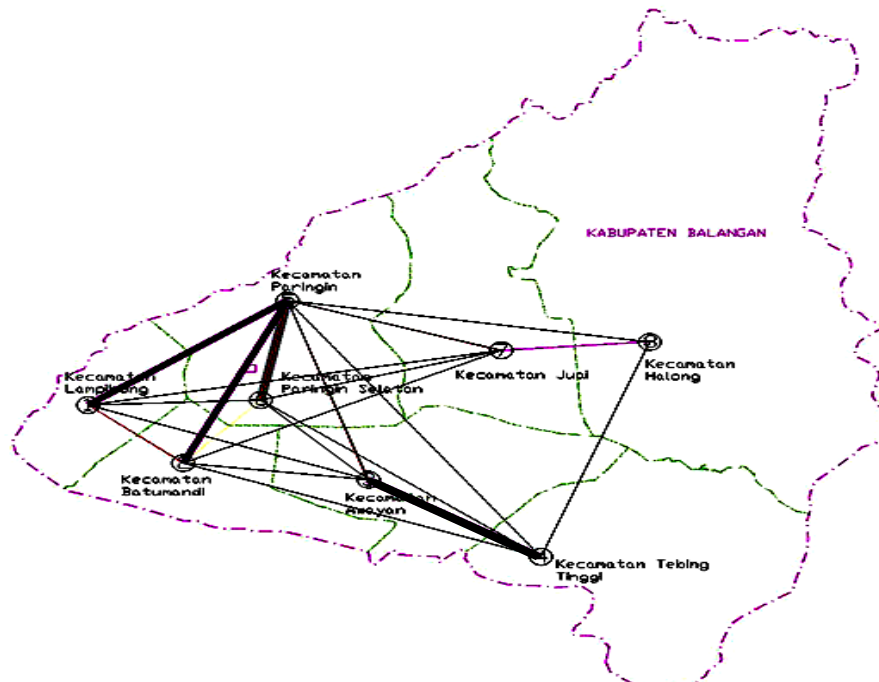
Gambar 5.8. : Desireline MAT Kabupaten Balangan 2017



Gambar 5.9. : Desireline MAT Kabupaten Balangan 2022



Gambar 5.10. : Desireline MAT Kabupaten Balangan 2022



Gambar 5.11. : Desireline MAT Kabupaten Balangan 2037

Bab 6

RENCANA PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN

6.1. PENDEKATAN UMUM

Beberapa aspek penting yang melatar belakangi upaya penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Balangan adalah sebagai berikut :

1. Posisi geografis dan administratif;
2. Perkembangan aspek internal dan eksternal wilayah; dan
3. Kondisi eksisting sistem, prasarana dan sarana transportasi wilayah; dan
4. Kebutuhan tersedianya pedoman umum rencana pengembangan jaringan lalu-lintas dan angkutan jalan.

Kabupaten Balangan memiliki posisi strategis yaitu secara geografis berada di jalur lintas Propinsi Kalimantan Selatan dan Propinsi Kalimantan Timur. Hal tersebut seharusnya menjadikan perkembangan penduduk dan kegiatan perekonomian di Kabupaten Balangan selama beberapa tahun terakhir menunjukkan peningkatan cukup signifikan sehingga, akan tetapi yang terjadi adalah bahwa perkembangan yang terjadi tidak sesuai dengan yang diperkirakan.

Meskipun demikian perkembangan wilayah yang ada berimplikasi kepada terjadinya peningkatan kebutuhan pergerakan di seluruh wilayah. Perkembangan tersebut pada akhirnya memerlukan ketersediaan dan pengembangan prasarana transportasi yang mampu melayani kebutuhan dan memacu peningkatan perkembangan wilayah.

Transportasi merupakan unsur yang sangat penting dalam menunjang pembangunan ekonomi maupun sosial wilayah. Dengan kata lain, kemajuan suatu wilayah sangat ditentukan keberadaan sistem, sarana dan prasarana transportasi di wilayah tersebut. Dalam kaitannya dengan kondisi Kabupaten Balangan dapat dicermati bahwa secara umum kondisi transportasi Kabupaten Balangan belum mampu merespon dinamika perkembangan wilayah sehingga pada tahap tertentu kondisi tersebut menjadi salah satu faktor penghambat perkembangan wilayah.

Transportasi merupakan unsur yang sangat penting dalam menunjang pembangunan ekonomi maupun sosial wilayah. Dengan kata lain, kemajuan suatu wilayah sangat ditentukan keberadaan sistem, sarana dan prasarana transportasi di wilayah tersebut. Sehingga jika kondisi di atas tidak diantisipasi sejak dini akan menjadikan perkembangan sarana dan prasarana transportasi wilayah berkembang secara alami tanpa konsep yang jelas.

Dengan semakin terbatasnya anggaran pembangunan menuntut perubahan pola pikir ke arah perencanaan dan penetapan prioritas pembangunan dan pengembangan sarana prasarana perhubungan secara efektif, sesuai permintaan yang berdasar realitas pola aktivitas, pola bangkitan tarikan pergerakan, sebaran pergerakan serta keunggulan komparatif antar zona dalam suatu wilayah, yang terbentuk dalam suatu tatanan transportasi wilayah yang sejalan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW).

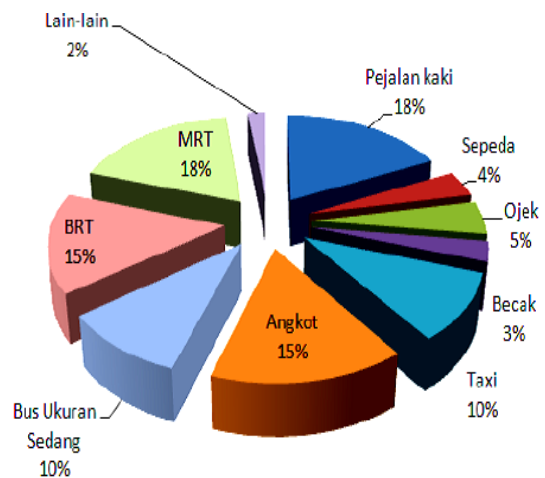
Berdasarkan kondisi diatas dengan memperhatikan perkiraan perubahan pola aktivitas, pola pergerakan serta peruntukan lahan maka perlu disusun Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sebagai pedoman dalam pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan di kabupaten Balangan. Hal tersebut sesuai dengan amanat dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, khususnya pada Pasal 14, dan Pasal 17.

Keseluruhan sistem transportasi Kabupaten Balangan ke depan direncanakan sebagai suatu kesatuan sistem transportasi wilayah modern yang saling terhubung, dengan akses-akses yang nyaman bagi seluruh penduduk dan sarana transportasi serta berbagai macam moda transportasi lainnya yang saling berhubungan satu sama lain. Integrasi jaringan angkutan umum sangat penting, karena dengan demikian akan terjadi keterpaduan antar moda. Sistem dan integrasi jadwal antar moda akan lebih mempermudah pengguna angkutan umum dalam melakukan perjalanan. Sistem ini akan menjadi lebih lengkap apabila semua komponen telah dikembangkan sepenuhnya dan memiliki keterkaitan satu sama lain yang didukung dengan kerangka kebijakan, organisasi kelembagaan, konsep perencanaan, jaringan pengumpan (feeder), kemudahan akses, serta pelayanan yang memuaskan sesuai dengan kebutuhan pengguna baik dari segi kualitas maupun kuantitas.

6.2. PARADIGMA BARU PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI

Pergerakan orang di kota-kota besar di Indonesia pada masa yang akan datang, direncanakan sepenuhnya akan dilayani oleh jaringan angkutan umum massal baik oleh Mass Rapid Transit (MRT) maupun Bus Rapid Transit (BRT) yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya. Berdasarkan dari contoh data mengenai komponen transportasi di beberapa Negara (Manfred, 2010), pembagian persentasi masing-masing moda di pusat kota diperkirakan sebagaimana grafik di samping. Di dalam hirarki moda-moda tersebut, ruang diantara masing-masing moda harus mendapatkan perhatian yang sangat serius.

Pengintegrasian jadwal moda transportasi umum di wilayah perkotaan yang padat menjadi sangat penting,



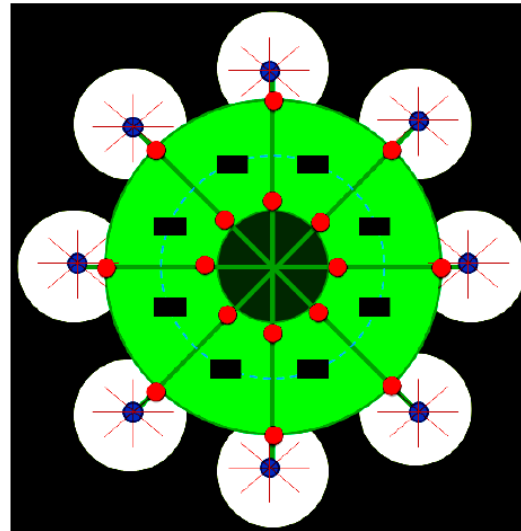
Gambar 6.1. : Presentase Penggunaan Moda dimana berbagai moda transportasi beroperasi dalam waktu yang bersamaan terjadwal sehingga dapat mempersingkat waktu tunggu.

Untuk menciptakan wilayah yang aktivitas perjalanannya didominasi oleh angkutan umum dengan mobilitas yang tinggi, diperlukan langkah-langkah sebagai berikut :

- Melakukan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi
- Memperlambat motorisasi
- Meningkatkan investasi untuk prasarana dan sarana angkutan umum
- Mengembangkan fasilitas kendaraan tidak bermotor (NMT)
- Meningkatkan kebijakan untuk mendorong manajemen permintaan transportasi (TDM).

Keterangan :

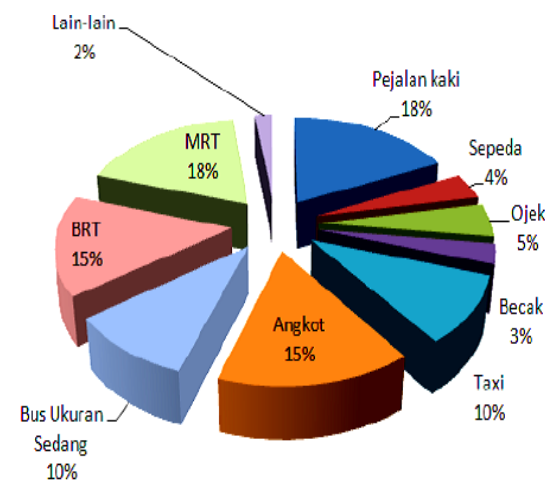
- = Pejalan kaki, Sepeda
Kend. Pribadi dilarang
- = Koridor Mass Rapid Transit
- = Kend. Pribadi dibatasi
(traffic restraint)
- = Park and Ride
- = Off-street Parking
- = Akses Park & Ride
- ⊙ = Angkutan Lingkungan
- = Pusat Pemukiman



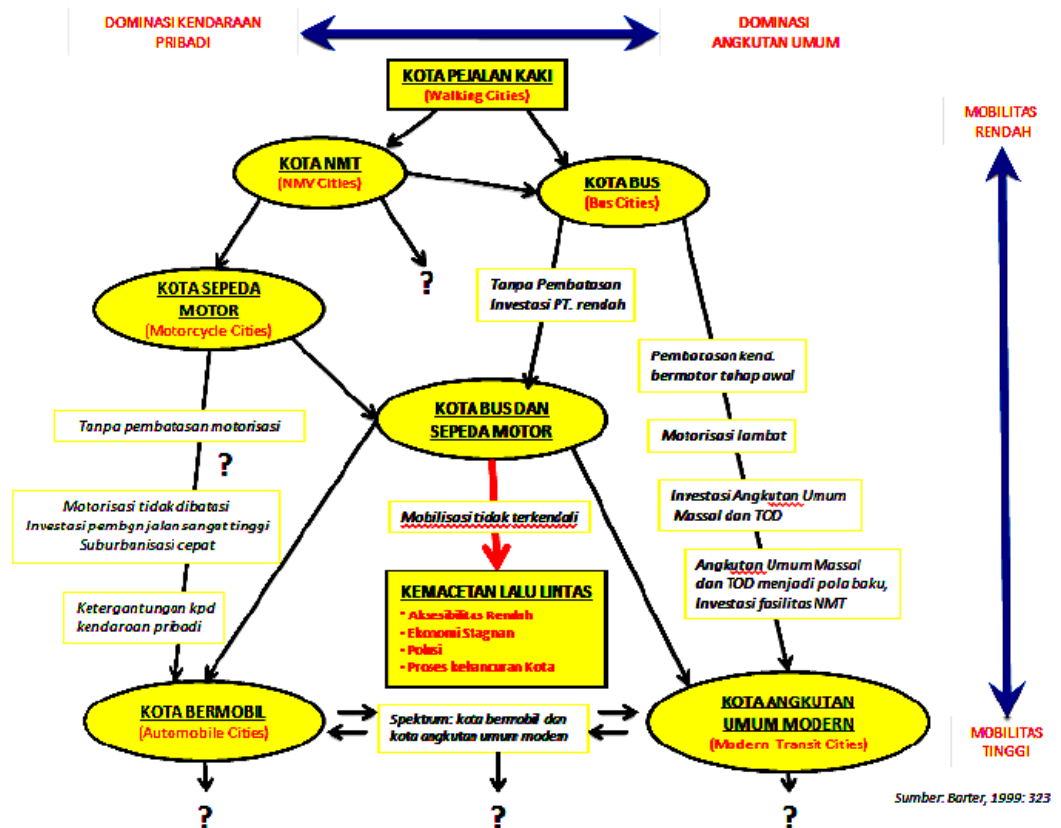
Gambar 6.2. : Model Struktur Integrasi Angkutan Umum (Urban dan Suburban)

Persentasi masing-masing moda di pusat kota diperkirakan sebagaimana grafik di samping. Di dalam hirarki moda-moda tersebut, ruang diantara masing-masing moda harus mendapatkan perhatian yang sangat serius.

Pengintegrasian jadwal moda transportasi umum di wilayah yang padat menjadi sangat penting,



Gambar 6.3. : Presentase Penggunaan Moda dimana berbagai moda transportasi beroperasi dalam waktu yang bersamaan terjadwal sehingga dapat mempersingkat waktu tunggu.



Gambar 6.4. : Model Penanganan Transportasi Wilayah

Untuk menegaskan perubahan paradigma menjadi wilayah yang berbasis angkutan umum modern, dilakukan pendekatan paradigma khusus. Pendekatan perubahan paradigma kebijakan akibat konsep tersebut dijelaskan pada Tabel 6.1.

Hasil studi di berbagai kota besar di Indonesia menunjukkan bahwa idak terpenuhinya jumlah kebutuhan transportasi yang ada, mengakibatkan muncul berbagai permasalahan di masyarakat baik warga kota, penglaju (commuter) dan pendatang lainnya. Permasalahan tersebut pada umumnya dalam hal berkurangnya kenyamanan kota, terjadinya penurunan tingkat kesehatan, kerugian ekonomi dan meningkatnya penyalahgunaan fungsi ruang publik. Semua faktor – faktor tersebut diatas mengakibatkan kerugian ekonomi yang cukup besar contohnya di Jakarta kerugian ekonomi yang diderita mencapai sekitar 40 milyar rupiah/hari, sementara hilangnya kualitas hidup tidak terhitung.¹

¹ GTZ, 2010

Tabel 6.1. : Perubahan Paradigma Transportasi Wilayah Berkelanjutan

ASPEK TRANSPORTASI	PARADIGMA LAMA	PARADIGMA BARU
ARAH	Meningkatkan mobilitas, peningkatan kapasitas jaringan jalan, tekanan pada kelancaran lalu-lintas, dominasi kendaraan pribadi	Meningkatkan aksesibilitas, peningkatan kapasitas angkut orang (person), tekanan pada perbaikan angkutan umum dan NMT khususnya pejalan kaki
KONSEP	Pembangunan jalan berbasis kelayakan ekonomi dan finansial	Pembangunan berbasis <i>sustainable transport</i> (ekonomis/ teknis, sosial dan lingkungan)
PERAN PUSAT KOTA	Pusat kota sebagai wilayah pusat pertumbuhan ekonomi dengan mobilitas kendaraan pribadi terbaik dengan kecepatan tinggi	Pusat kota sebagai wilayah dengan pusat pertumbuhan ekonomi dengan pembatasan kendaraan pribadi, tulang punggung angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor (NMT)
PEMBIAYAAN	Kemampuan daya beli sebagai masukan, kurang mendapat tekanan	Kemampuan daya beli sebagai masukan penting bersama aspek teknis dan finansial
KETERLIBATAN STAKEHOLDER	Menekankan aspek teknis, keterlibatan stakeholder rendah	Keterlibatan stakeholder maksimum, aspek teknis sebagai masukan, kesepakatan menjadi hal yang sangat penting
PENGENDALIAN LINGKUNGAN	Upaya transportasi mempertimbangkan kelestarian lingkungan tetapi belum terpadu	Setiap upaya transportasi telah mempertimbangkan kelestarian lingkungan secara terpadu, termasuk pemanasan global

Sumber : GTZ, 2010

Untuk mencapai visi transportasi wilayah yang berkelanjutan, maka dibutuhkan strategi, dan kebijakan yang tepat, yang tersusun sebagai kerangka politis, administratif, kelembagaan, hukum dan keuangan yang berkesinambungan dan terintegrasi satu sama lain.

Kunci dari pendekatan untuk mewujudkan transportasi wilayah yang berkelanjutan terletak pada kondisi pelayanan transportasi umumnya, yang diharapkan dapat melayani kebutuhan permintaan transportasi secara terpadu.

Adapun pengimplementasian sistem transportasi yang berkelanjutan itu dilaksanakan dengan membuat suatu sistem jaringan transportasi wilayah yang terintegrasi dengan baik dan untuk kawasan perkotaan disertai dengan penyediaan fasilitas untuk pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor (Non-Motorized Mobility).

Pada umumnya masyarakat khususnya di wilayah padat penduduk atau perkotaan senang berjalan kaki, namun keberadaan prasarana untuk pejalan kaki/pendestrian umumnya masih sangat minim. Demikian pula bagi masyarakat yang

menggunakan moda transportasi sepeda hampir tidak disediakan fasilitas khusus jalur sepeda, sedangkan hal tersebut adalah sarana transportasi yang murah dan menyehatkan. Begitu juga masyarakat yang sehari-harinya menggunakan sarana angkutan umum tidak terfasilitasi dengan sarana angkutan umum yang pelayanannya optimal seperti, keadaan angkutan umum yang tidak nyaman, tidak tepat waktu dan tidak dapat memenuhi kebutuhan baik dalam hal kuantitas maupun kualitas. Hal tersebut mengakibatkan banyaknya masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi yang menyebabkan terjadinya kemacetan, pencemaran udara.

Berikut ini merupakan poin-poin penting paradigma pelayanan terhadap kebutuhan transportasi masyarakat,

- Jika angkutan umum mempunyai akses yang mudah, nyaman, menarik, cepat bersih, aman dan murah, maka setiap orang akan cenderung menggunakannya.
- Jika angkutan umum mencakup seluruh pusat-pusat aktivitas penduduk, maka kendaraan pribadi tidak diperlukan.
- Jika tidak ada kendaraan pribadi baik motor maupun mobil yang memenuhi jalan, maka berjalan kaki akan menjadi hal yang menyenangkan, dan akan ada cukup ruang tersisa untuk jaringan transportasi umum multi-moda dengan kepadatan tinggi.

6.3. VISI PENGEMBANGAN JARINGAN LALU-LINTAS ANGKUTAN JALAN

Sejalan dengan visi pengembangan Kabupaten Balangan untuk mewujudkan masyarakat Kabupaten Balangan yang maju dan sejahtera melalui pembangunan sumber daya manusia dan misi mewujudkan pembangunan infrastruktur yang berkesinambungan, maka visi yang dijadikan landasan dalam RIJLLAJ ini adalah :

“Terwujudnya jaringan prasarana dan pelayanan jaringan lalu-lintas angkutan jalan Kabupaten Balangan yang mampu melayani perpindahan orang dan barang secara efektif, efisien dan berkelanjutan”

Kabupaten Balangan diharapkan akan mempunyai sistem jaringan lalu-lintas angkutan jalan yang lebih memprioritaskan angkutan umum, yang satu sama lain saling terintegrasi di pusat-pusat kegiatan, dengan ruang publik yang mempunyai

sistem transportasi yang ramah lingkungan. Dengan adanya implementasi tersebut, maka akan menghasilkan kondisi wilayah yang lebih nyaman, teratur, sehat dan indah.

Untuk mencapai keberhasilan visi sistem jaringan lalu-lintas angkutan jalan yang berkelanjutan, maka hal utama yang perlu diperhatikan adalah angkutan umum. Karena pada dasarnya sistem transportasi yang berkelanjutan tercapai jika angkutan umum sudah dapat melayani kebutuhan dasar dari para pelaku perjalanan, dan sudah menjadi primadona moda perjalanan masyarakat. Adapun angkutan umum yang menjadi tulang punggung di seluruh wilayah Kabupaten Balangan direncanakan terdiri dari jaringan angkutan umum penumpang antar kota kecamatan, angkutan perintis dan angkutan perkotaan di Paringin sebagai ibu kota Kabupaten.

Dalam pencapaiannya, maka angkutan umum harus terintegrasi satu sama lain, sehingga pusat-pusat aktivitas dan kegiatan masyarakat seperti stasiun kereta api, terminal bis antar kota, bandar udara, serta fasilitas umum seperti universitas dan sekolah, balai kota, fasilitas kesehatan seperti rumah sakit, pusat perbelanjaan dan pusat kebudayaan akan langsung terhubung ke dalam jaringan ini.

Selain itu angkutan umum diharapkan dapat memberi kenyamanan untuk pemakai jasa transportasi. Dalam meningkatkan kenyamanan pemakai jasa transportasi, perlu adanya integrasi sistem antar moda dimana sistem ini akan mempermudah pengguna transportasi dalam hal transfer antar moda. Bentuk peningkatan pelayanan ini ditawarkan dalam bentuk sistem satu tiket. Sistem satu tiket ini melayani pelaku perjalanan untuk menggunakan semua moda transportasi untuk satu kali perjalanan baik itu dengan menggunakan 1 moda atau lebih dari 1 moda.

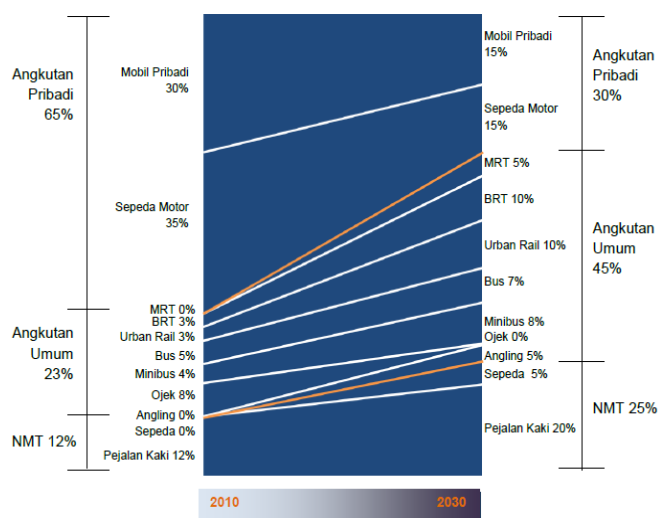
Selain fokus ada angkutan umum, dalam mencapai sistem transportasi yang berkelanjutan, perlu juga adanya perhatian pada prasarana transportasi untuk pejalan kaki yang berada di wilayah perkotaan sebaiknya menghubungkan satu gedung dengan gedung yang lainnya baik melalui jembatan penyeberangan, zebra cross dan juga trotoar sehingga menyediakan ruang semi-publik di dalam dan di sekitar gedung-gedung tersebut, yang selanjutnya akan diintegrasikan dengan moda transportasi umum. Perencanaan tata ruang perkotaan dan penyusunan rencana induk transportasi perkotaan harus saling menyesuaikan untuk menghasilkan sistem transportasi perkotaan yang terarah dan terintegrasi, diperlukan sistem jaringan transportasi dan simpul-simpul yang terhubung satu sama lain. Sehingga menghasilkan struktur

perkotaan yang padat, dan dapat mencegah terjadinya pemekaran kota (urban sprawl).

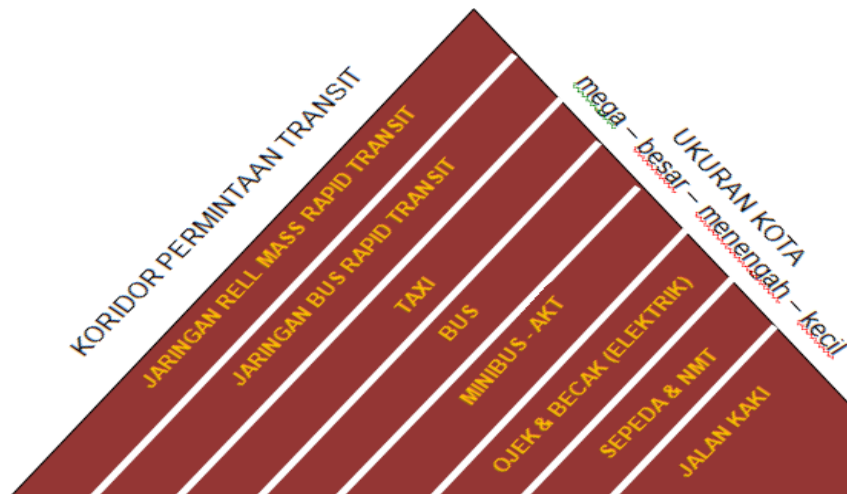
Untuk mewujudkan sistem transportasi perkotaan yang terintegrasi, nyaman dan mengutamakan keselamatan, maka dapat diwujudkan melalui :

1. Perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan komponen-komponen transportasi tersebut serta infrastrukturnya.
2. Semaksimal mungkin mengoptimalkan sumberdaya manusia dan teknologi dari dalam negeri sekaligus meminimalkan penggunaan teknologi dan tenaga ahli dari luar negeri
3. Desain terminal dan halte yang minimalis dan tahan lama
4. Meningkatkan efisiensi penggunaan Sumber Daya Manusia
5. Pengintegrasian simpul-simpul transportasi yang dilokasikan dekat dengan pusat-pusat kegiatan dan aktivitas masyarakat.
6. Pendirian perusahaan operasional angkutan umum milik swasta di setiap daerah yang memiliki jaringan angkutan umum secara terintegrasi dan harus berada di bawah naungan pemerintah Kabupaten;
7. Sebuah manajemen yang berorientasi pada kualitas pelayanan dan penghasilan pendapatan yang berkeadilan

Dengan dilakukannya proses-proses tersebut, diharapkan pada akhirnya kondisi Kabupaten Balangan dapat terwujud menjadi wilayah yang memiliki sistem transportasi yang teratur, nyaman dan terintegrasi, mempunyai mobilitas pedestrian yang mendominasi wilayah perkotaan, memiliki taman-taman kota sebagai ruang public yang terlindungi, serta kondisi udara perkotaan yang bebas polusi akibat dari tidak adanya penggunaan kendaraan bermotor.



Gambar 6.5. : Evolusi Jumlah Penggunaan Moda Transportasi



Gambar 6.6. : Pembagian Moda di Kota-kota di Indonesia Sesuai Ukuran dan Permintaan
(Sumber : Kementerian Perhubungan – GIZ)

6.4. ARAH PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN

Kondisi saat ini dan perkiraan kondisi mendatang menunjukkan bahwa jaringan jalan masih berperan sebagai prasarana transportasi utama Kabupaten Balangan. Rencana jaringan jalan meliputi pengembangan jaringan jalan arteri, jalan kolektor dan jalan perkotaan Paringin.

Pengembangan dan peningkatan jaringan jalan meliputi jaringan jalan pada sistem primer, jaringan jalan pada sistem sekunder dan jaringan jalan perkotaan Paringin sebagai ibu kota kabupaten.

6.4.1. Hierarkhi Jalan

Sistem jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarki. Sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antarkawasan.

Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan dan menghubungkan antarpusat kegiatan nasional.

Sedangkan sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan atau kabupaten yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil.

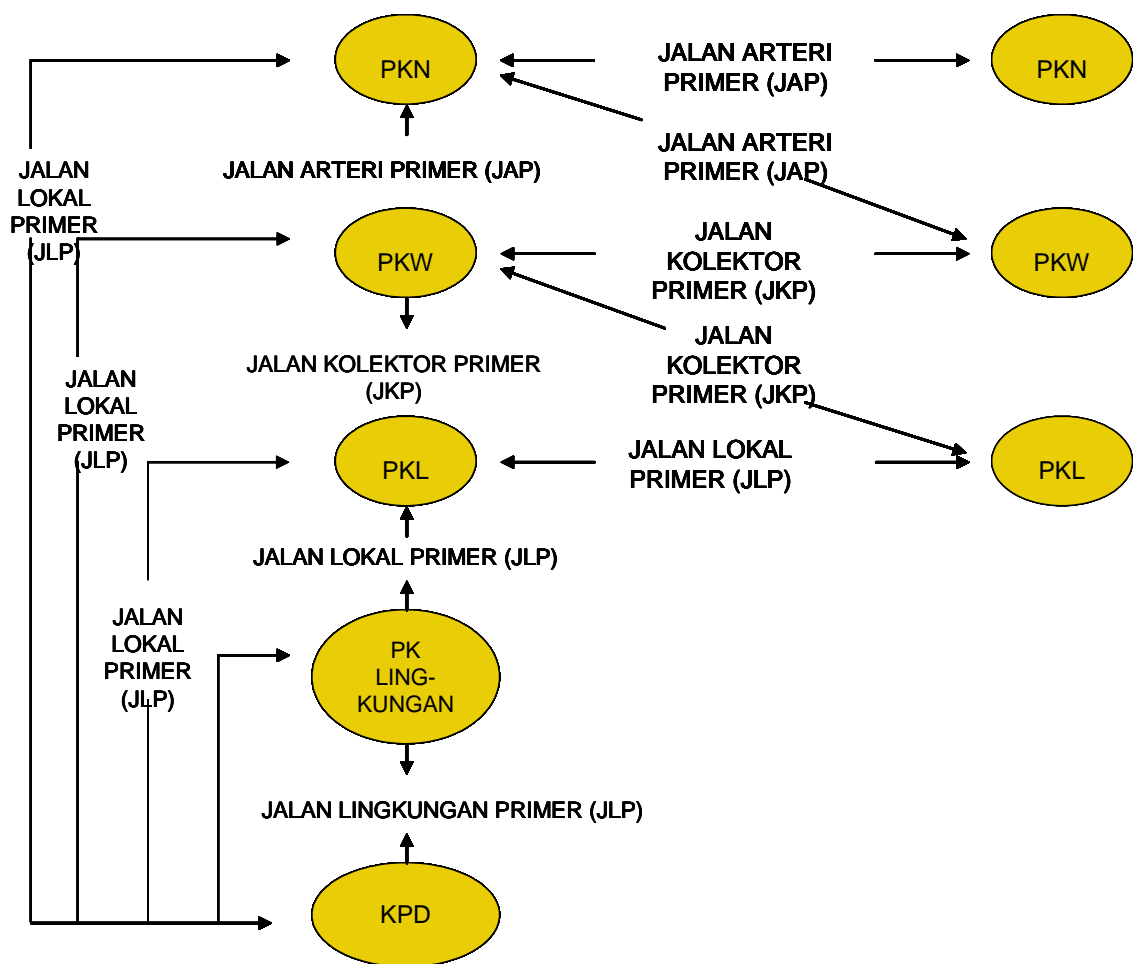
Fungsi Jalan berdasarkan sifat dan pergerakan pada lalu lintas dan angkutan jalan, dibedakan atas arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan. Di dalam sistem jaringan primer fungsi jalan dibedakan atas arteri primer, kolektor primer, lokal primer, dan lingkungan primer. Demikian juga dengan sistem jaringan sekunder, fungsi jalan dibedakan atas arteri sekunder, kolektor sekunder, lokal sekunder, dan lingkungan sekunder.

Jalan arteri primer di dalam sistem jaringan primer berfungsi menghubungkan antarpusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah. Jalan kolektor primer berfungsi menghubungkan antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal. Jalan lokal primer berfungsi menghubungkan pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan. Sedangkan jalan lingkungan primer berfungsi menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan di dalam sistem jaringan primer.

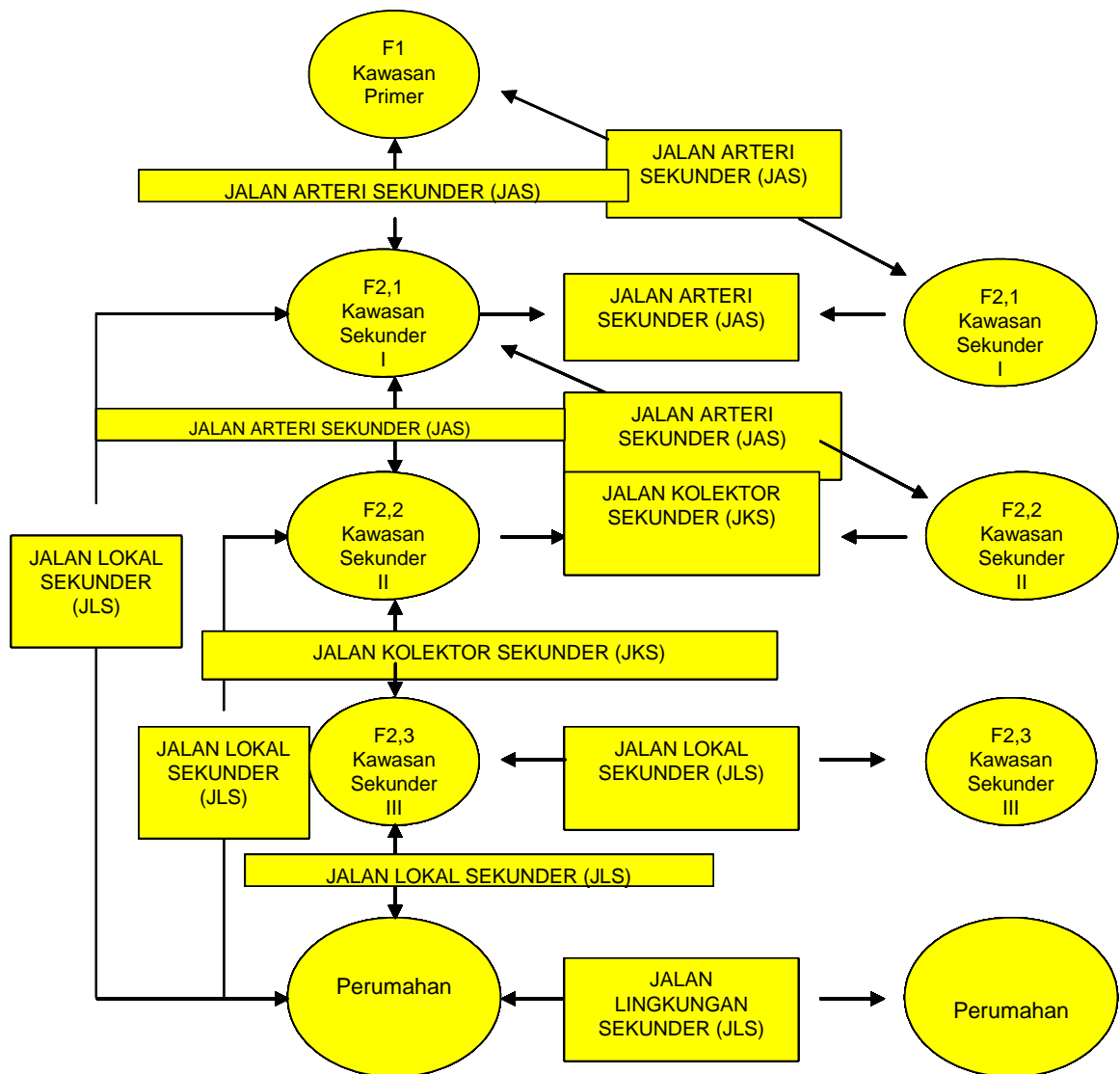
Jalan arteri sekunder di dalam sistem jaringan sekunder menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Jalan kolektor sekunder berfungsi menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Jalan lokal sekunder berfungsi menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan Sedangkan sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan atau kabupaten yang menghubungkan

secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil.

Fungsi Jalan berdasarkan sifat dan pergerakan pada lalu lintas dan angkutan jalan, dibedakan atas arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan. Di dalam sistem jaringan primer fungsi jalan dibedakan atas arteri primer, kolektor primer, lokal primer, dan lingkungan primer. Demikian juga dengan sistem jaringan sekunder, fungsi jalan dibedakan atas arteri sekunder, kolektor sekunder, lokal sekunder, dan lingkungan sekunder.



Gambar 6.7. : Sistem Jaringan Jalan Primer



Gambar 6.8. : Sistem Jaringan Jalan Sekunder

Jalan arteri primer di dalam sistem jaringan primer berfungsi menghubungkan antarpusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah. Jalan kolektor primer berfungsi menghubungkan antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal. Jalan lokal primer berfungsi menghubungkan pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan. Sedangkan jalan lingkungan primer berfungsi menghubungkan

antarpusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan di dalam sistem jaringan primer.

Jalan arteri sekunder di dalam sistem jaringan sekunder menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Jalan kolektor sekunder berfungsi menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Jalan lokal sekunder berfungsi menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan persil.

6.4.2. Persyaratan Teknis Jalan

Persyaratan teknis jalan meliputi kecepatan rencana, lebar badan jalan, kapasitas, jalan masuk, persimpangan sebidang, bangunan pelengkap, perlengkapan jalan untuk memenuhi persyaratan keamanan, keselamatan, dan lingkungan. Secara singkat persyaratan teknis untuk masing-masing klasifikasi jalan dijelaskan sebagai berikut;

6.4.2.1. Jalan Arteri Primer

Persyaratan teknis untuk jalan arteri primer adalah sebagai berikut :

1. Jalan arteri primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.
2. Jalan arteri primer mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
3. Pada jalan arteri primer lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal, dan kegiatan lokal.
4. Jumlah jalan masuk ke jalan arteri primer dibatasi.
5. Persimpangan sebidang pada jalan arteri primer harus dengan pengaturan tertentu sehingga ketentuan kecepatan rencana, fungsinya sebagai lalu-lintas menerus dan kapasitasnya tidak terganggu.
6. Jalan arteri primer yang memasuki kawasan perkotaan dan/atau kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus.

6.4.2.2. Jalan Kolektor Primer

Persyaratan teknis untuk jalan kolektor primer adalah sebagai berikut :

1. Jalan kolektor primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 (empat puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.
2. Jalan kolektor primer mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
3. Jumlah jalan masuk dibatasi dan direncanakan.
4. Persimpangan sebidang pada jalan kolektor primer dengan pengaturan tertentu sehingga ketentuan kecepatan rencana, fungsinya sebagai lalu-lintas menerus dan kapasitasnya tidak terganggu.
5. Jalan kolektor primer yang memasuki kawasan perkotaan dan/atau kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus.

6.4.2.3. Jalan Lokal Primer

Persyaratan teknis untuk jalan lokal primer adalah sebagai berikut :

1. Jalan lokal primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7,5 (tujuh koma lima) meter.
2. Jalan lokal primer yang memasuki kawasan perdesaan tidak boleh terputus.

6.4.2.4. Jalan Lingkungan Primer

Persyaratan teknis untuk jalan lingkungan primer adalah sebagai berikut :

1. Jalan lingkungan primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 15 (lima belas) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6,5 (enam koma lima) meter.
2. Persyaratan teknis jalan lingkungan primer sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda tiga atau lebih.
3. Jalan lingkungan primer yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda tiga atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter.

6.4.2.5. Jalan Arteri Sekunder

Persyaratan teknis untuk jalan arteri sekunder adalah sebagai berikut :

1. Jalan arteri sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.
2. Jalan arteri sekunder mempunyai kapasitas yang lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata.
3. Pada jalan arteri sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
4. Persimpangan sebidang pada jalan arteri sekunder dengan pengaturan tertentu harus dapat memenuhi ketentuan sehingga ketentuan kecepatan rencana, fungsinya sebagai lalu-lintas menerus dan kapasitasnya tidak terganggu.

6.4.2.6. Jalan Kolektor Sekunder

Persyaratan teknis untuk jalan kolektor sekunder adalah sebagai berikut :

1. Jalan kolektor sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.
2. Jalan kolektor sekunder mempunyai kapasitas yang lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata.
3. Pada jalan kolektor sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
5. Persimpangan sebidang pada jalan kolektor sekunder dengan pengaturan tertentu harus memenuhi ketentuan sehingga ketentuan kecepatan rencana, dan kapasitasnya tidak terganggu.

6.4.2.7. Jalan Lokal Sekunder

Persyaratan teknis untuk jalan lokal sekunder berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7,5 (tujuh koma lima) meter.

6.4.2.8. Jalan Lingkungan Sekunder

Persyaratan teknis untuk jalan lingkungan sekunder yang diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih harus didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6,5 (enam koma lima) meter. Sedangkan untuk jalan lingkungan sekunder yang

tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter.

6.4.3. Status Jalan

Berdasarkan statusnya ruas-ruas jalan dikelompokkan atas :

- a. Jalan nasional;
- b. Jalan provinsi;
- c. Jalan kabupaten;
- d. Jalan kota; dan
- e. Jalan desa.

Jalan nasional terdiri atas jalan arteri primer, jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibu kota provinsi, jalan tol dan jalan strategis nasional. Jalan provinsi terdiri atas jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota, jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota kabupaten atau kota dan jalan strategis provinsi. Jalan kabupaten terdiri atas jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi, jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat desa, antari bukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, antardesa, jalan sekunder yang tidak termasuk jalan provinsi, jalan sekunder dalam kota dan jalan strategis kabupaten. Jalan kota adalah jalan umum pada jaringan jalan sekunder di dalam kota. Jalan desa adalah jalan lingkungan primer dan jalan lokal primer yang tidak termasuk jalan kabupaten di dalam kawasan perdesaan, dan merupakan jalan umum antar permukiman di dalam desa.

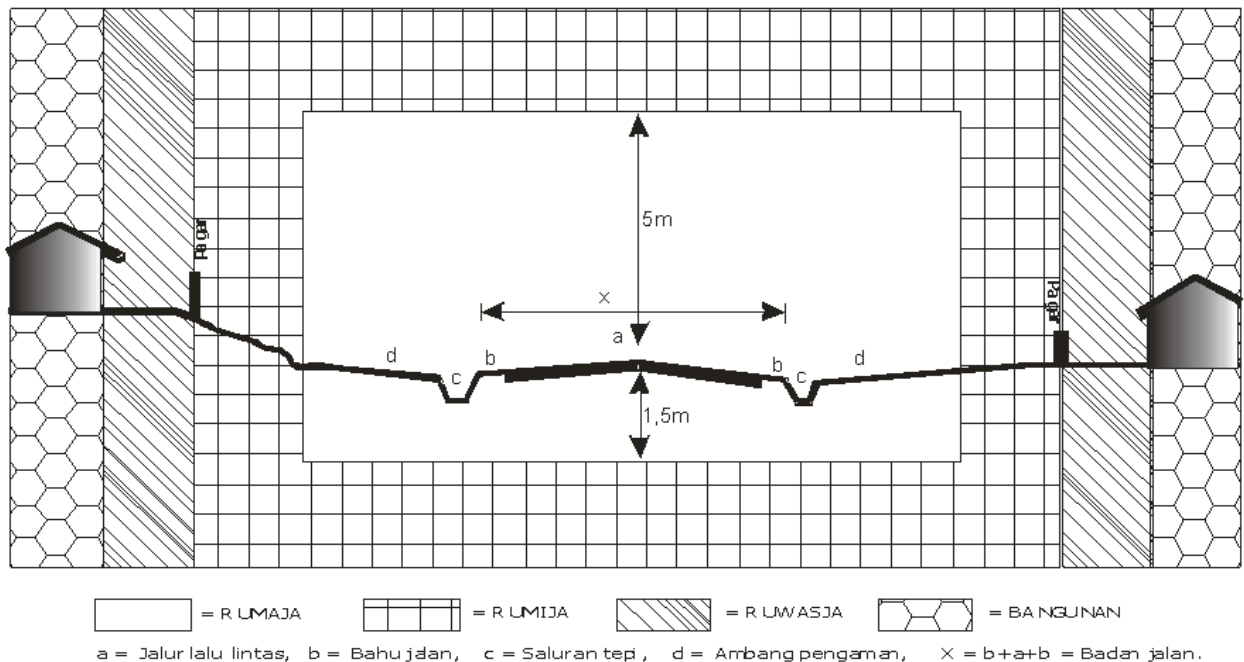
6.4.4. Bagian-Bagian Jalan

Bagian-bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan.

6.4.4.1. Ruang Manfaat Jalan

Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya. Ruang manfaat jalan merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi, dan kedalaman tertentu yang ditetapkan oleh penyelenggara jalan yang bersangkutan berdasarkan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri.

Ruang manfaat jalan hanya diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkap lainnya. Trotoar merupakan bagian ruang manfaat jalan yang hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki.



Gambar 6.9. : Bagian-Bagian Jalan

6.4.4.2. Ruang Milik Jalan

Ruang milik jalan terdiri dari ruang manfaat jalan dan sejalan tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan. Ruang milik jalan merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, kedalaman, dan tinggi tertentu. Ruang milik jalan diperuntukkan bagi ruang manfaat jalan, pelebaran jalan, dan penambahan jalur lalu lintas di masa akan datang serta kebutuhan ruangan untuk pengamanan jalan.

Ruang milik jalan paling sedikit memiliki lebar sebagai berikut :

- Jalan bebas hambatan 30 (tiga puluh) meter;
- Jalan raya 25 (dua puluh lima) meter;
- Jalan sedang 15 (lima belas) meter; dan
- Jalan kecil 11 (sebelas) meter.

6.4.4.3. Ruang Pengawasan Jalan

Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan. Ruang pengawasan jalan diperuntukkan bagi pandangan bebas pengemudi dan pengamanan konstruksi jalan serta pengamanan fungsi jalan.

Dalam hal ruang milik jalan tidak cukup luas, lebar ruang pengawasan jalan ditentukan dari tepi badan jalan paling sedikit dengan ukuran sebagai berikut :

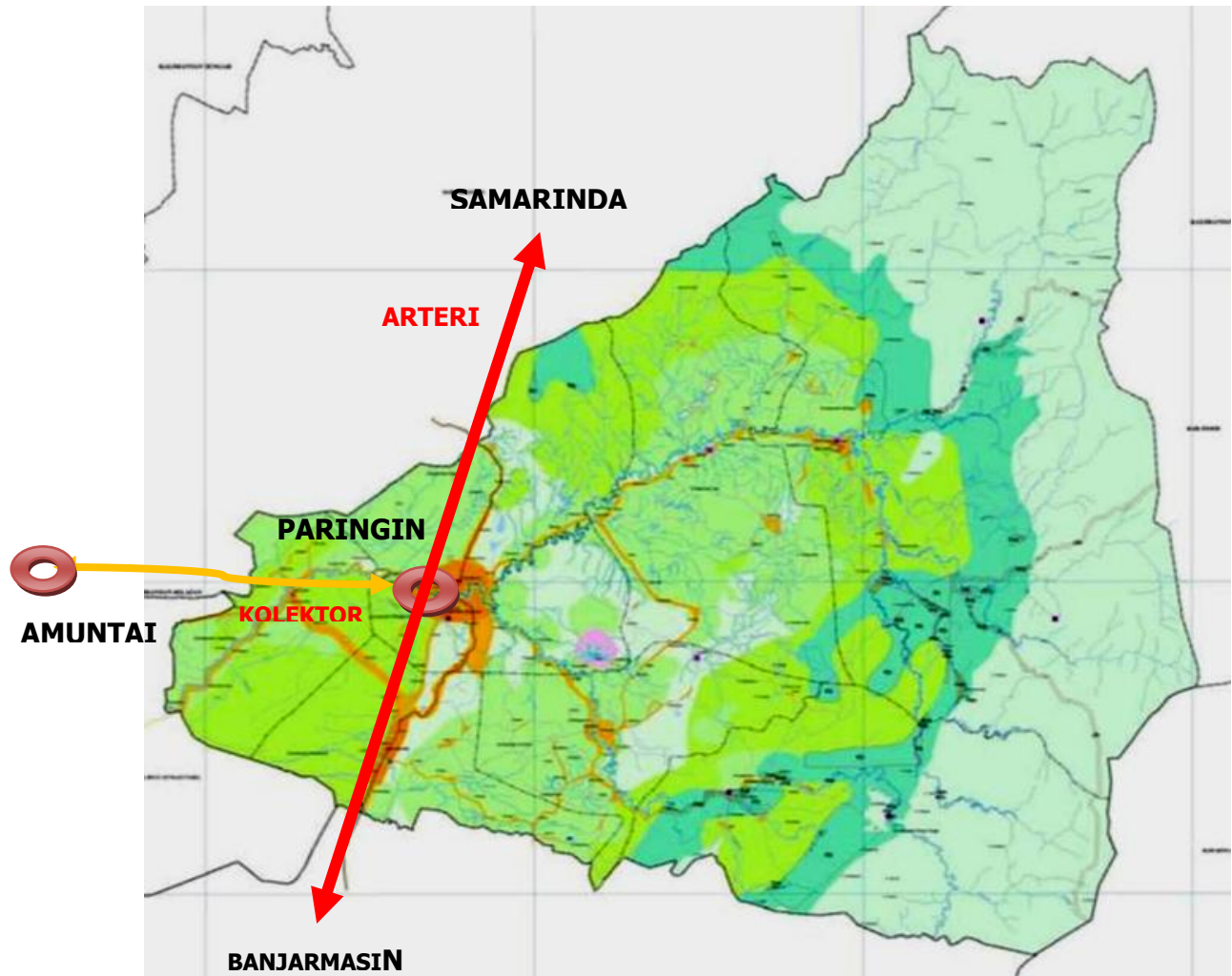
- a. Jalan arteri primer 15 (lima belas) meter;
- b. Jalan kolektor primer 10 (sepuluh) meter;
- c. Jalan lokal primer 7 (tujuh) meter;
- d. Jalan lingkungan primer 5 (lima) meter;
- e. Jalan arteri sekunder 15 (lima belas) meter;
- f. Jalan kolektor sekunder 5 (lima) meter;
- g. Jalan lokal sekunder 3 (tiga) meter;
- h. Jalan lingkungan sekunder 2 (dua) meter; dan
- i. Jembatan 100 (seratus) meter ke arah hilir dan hulu.

6.4.5. Rencana Pengembangan

Rencana pengembangan jaringan jalan primer yang merupakan jalan lintas antar propinsi dan ruas jalan penghubung antar ibu kota kabupaten meliputi :

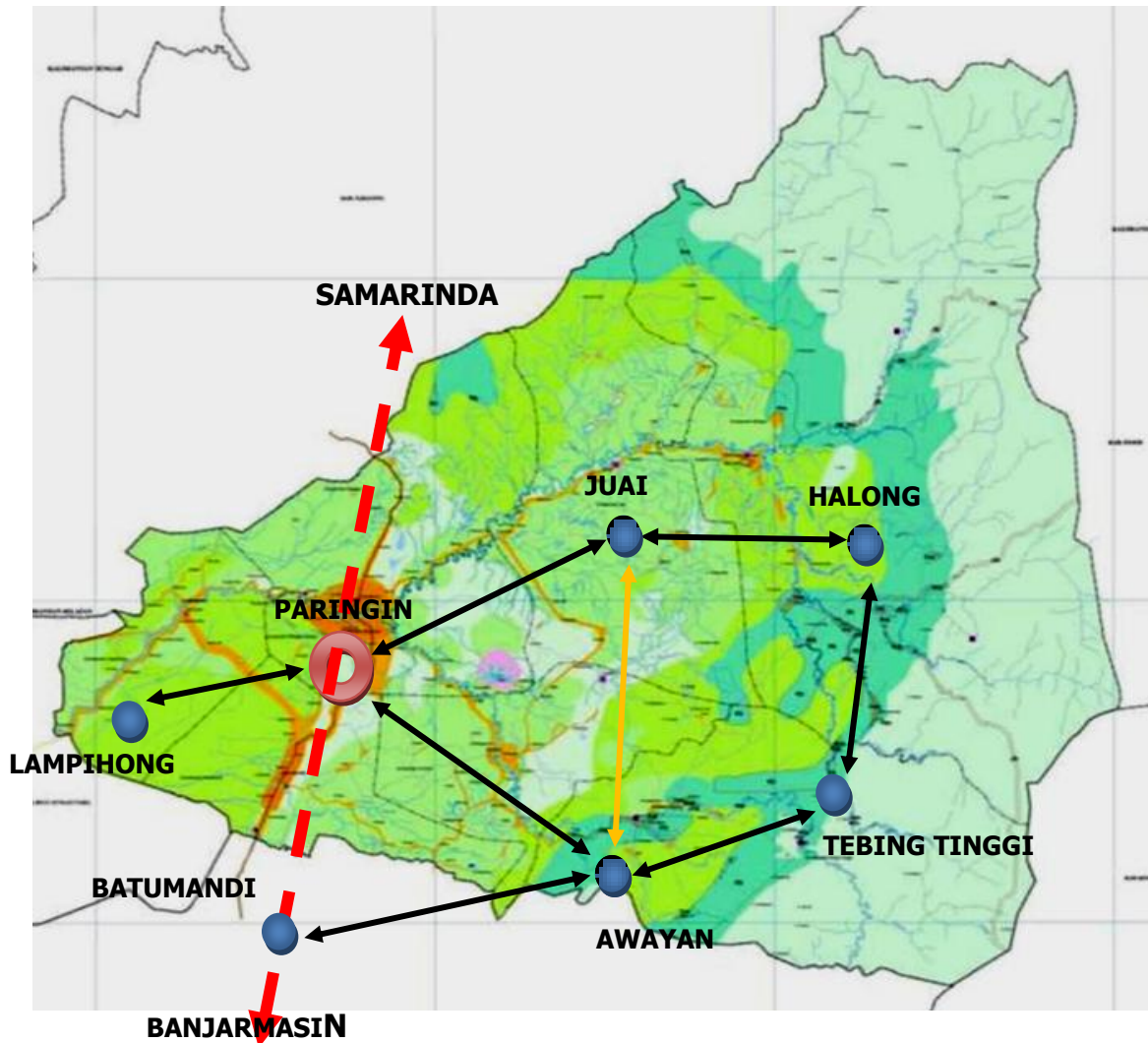
- a. Ruas Jalan arteri primer Banjarmasin-Tanjung melalui wilayah Kota Paringin dan Kecamatan Paringin Selatan;
- b. Ruas Jalan kolektor primer Paringin-Amuntai.

Penanganan ruas-ruas jalan pada sistem primer sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerinah Propinsi dan Pemerintah Pusat. Skema jaringan jalan rpimer di Kabupaten Balangan diperlihatkan pas Gambar 6.10.



Gambar 6.10. : Skema Jaringan Jalan Primer Kabupaten Balangan

Rencana pengembangan jaringan jalan sekunder meliputi ruas-ruas jalan Arteri dan Kolektor. Ruas-ruas jalan arteri sekunder menghubungkan Paringin dengan Ibu Kota Kecamatan, sedangkan ruas jalan kolektor sekunder menghubungkan antar ibu kota kecamatan. Skema jaringan jalan sekunder diperlihatkan pada Gambar 6.11.



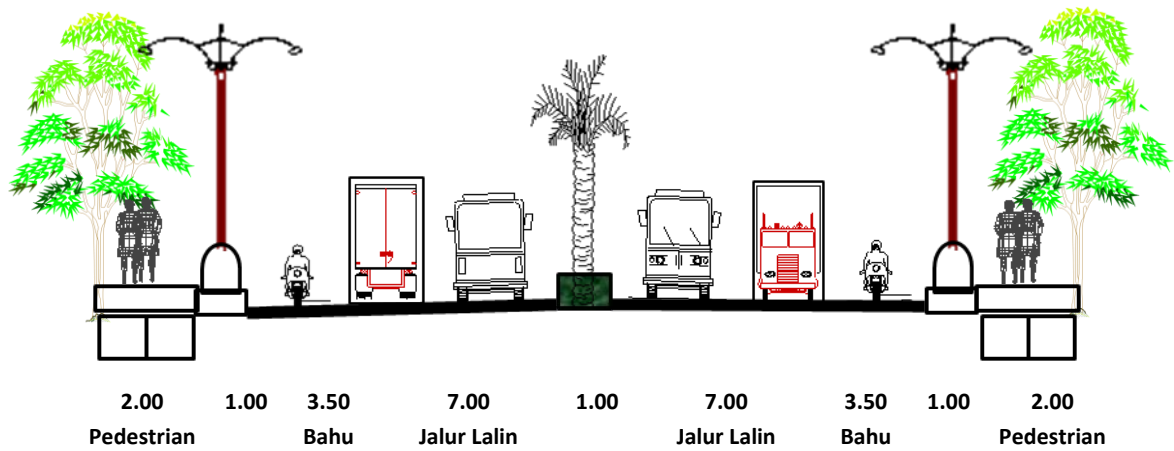
Gambar 6.11. : Skema Jaringan Jalan Sekunder Kabupaten Balangan

Pengembangan jalan perkotaan Paringin meliputi :

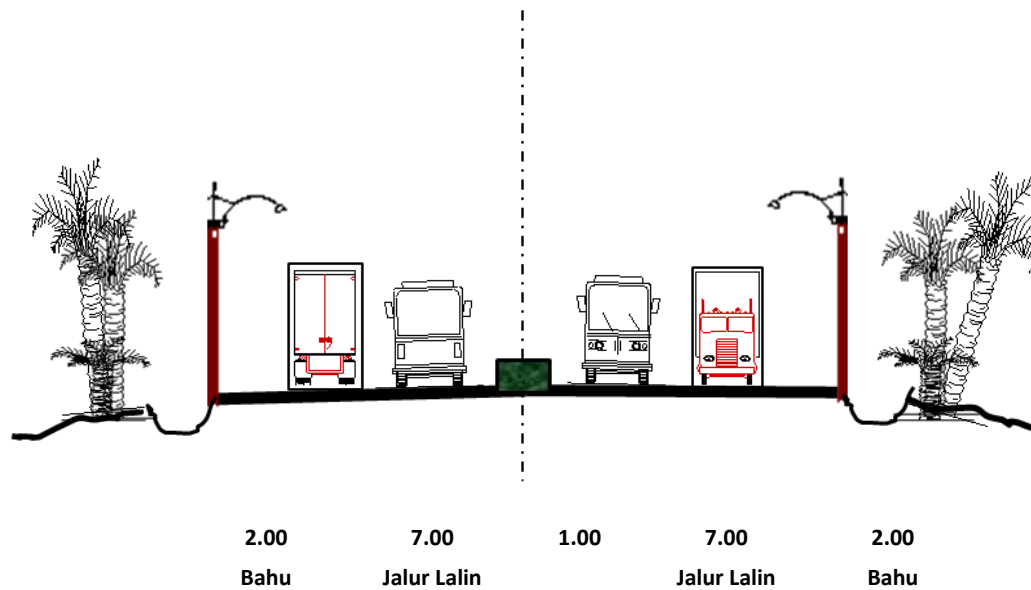
- a. Jalan lingkar kota paringin
- b. Pengembangan dan pembangunan simpang tidak sebidang meliputi :
 - a. Pembangunan Flyover pada ruas jalan A. Yani - Gatot Subroto;

Pembangunan jembatan meliputi:

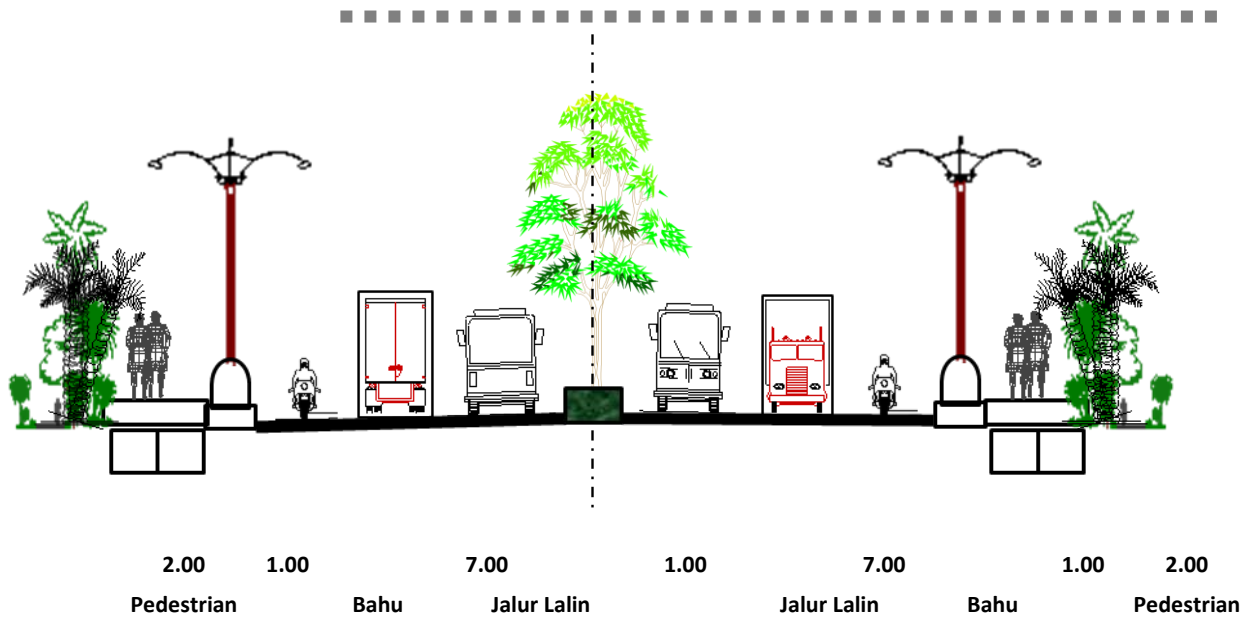
- a. Pembangunan jembatan penghubung zona industri Barito Muara dengan kawasan pelabuhan Trisakti Banjarmasin (Jembatan Barito II);
- b. Jembatan HKSJ;



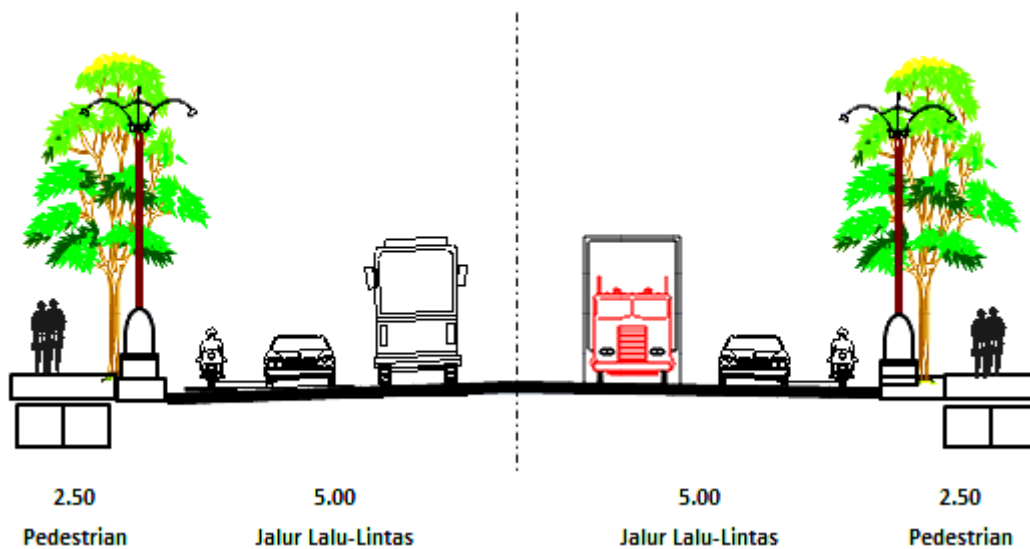
Gambar 6.12. : Tipikal Potongan Melintang Jalan Arteri Primer di Perkotaan



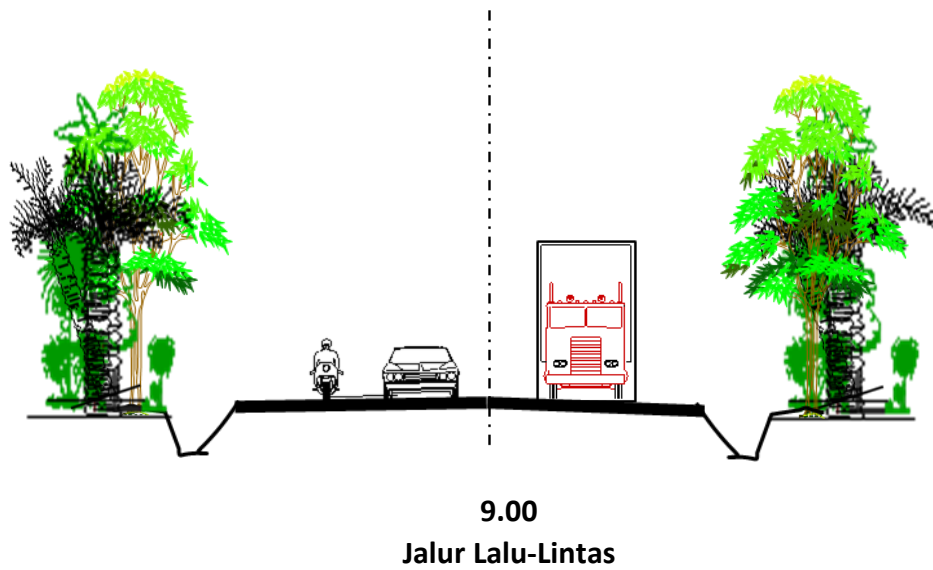
Gambar 6.13. : Tipikal Potongan Melintang Jalan Arteri Primer di Luar Kota



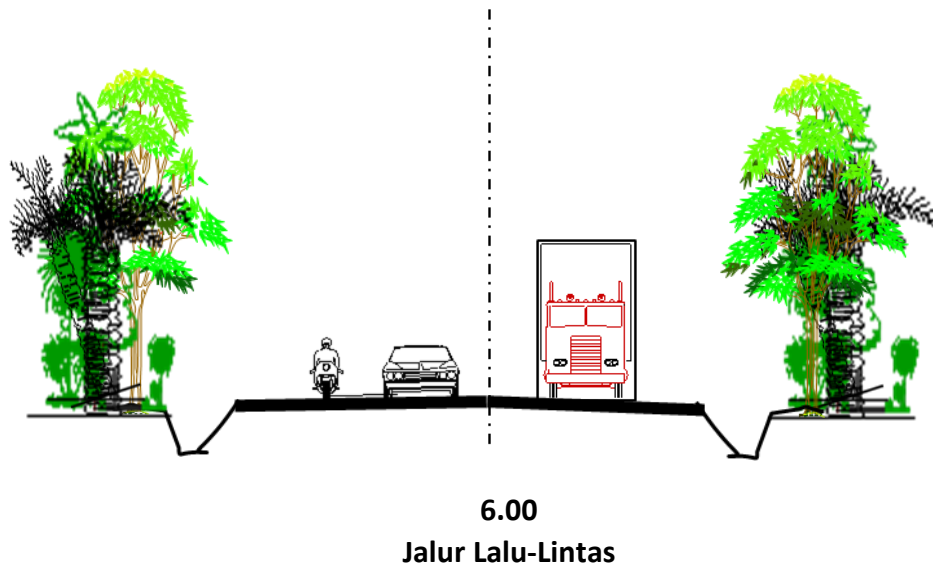
Gambar 6.14. : Tipikal Potongan Melintang Jalan Arteri Sekunder Wilayah Perkotaan



Gambar 6.15. : Tipikal Potongan Melintang Kolektor Sekunder Wilayah Perkotaan



Gambar 6.16. : Tipikal Potongan Melintang Arteri Sekunder Antar Kecamatan



Gambar 6.17. : Tipikal Potongan Melintang Jalan Kolektor Sekunder Antar Kecamatan

6.4.6. Jaringan Jalan Kota Paringin

Jaringan jalan di wilayah perkotaan Paringin melayani dua pergerakan lalu-lintas yaitu :

1. Lalu-lintas regional dan
2. Lalu-lintas lokal perkotaan

Lalu-lintas regional merupakan pergerakan lintas propinsi Kalimantan Selatan dan Kalimantan Timur, sehingga menjadikan lalu-lintas di dalam kota Paringin merupakan lalu-lintas campuran. Hal tersebut tentu tidak ideal untuk lingkungan sebuah kawasan perkotaan.

Dengan kondisi tersebut di atas maka rencana pengembangan jaringan jalan kota Paringin diarahkan untuk :

1. Mengakomodasi pergerakan regional
2. Membangkitkan pergerakan lokal perkotaan, dan
3. Memisahkan pergerakan regional yang didominasi angkutan berat dengan lalu-lintas lokal

6.4.6.1. Jaringan Arteri

Kondisi topografi kota Paringin relatif berbukit, sehingga sistem jaringan jalan yang sesuai dengan kondisi tersebut adalah pola jaringan radial dengan jaringan utama berupa Jalan Lingkar (ring road) baik lingkar dalam (inner ring road) maupun lingkar luar (outer ring road). Jalan lingkar tersebut secara hirarkhis nantinya berfungsi sebagai Jalan Arteri Primer, menggantikan ruas jalan Arteri Primer yang ada saat ini yang nantinya akan dialihfungsikan sebagai jalan arteri perkotaan (arteri sekunder).

Skenario pengembangan jaringan jalan kota Paringin, sebelum Jalan Lingkar Luar terbangun, Jalan Lingkar Dalam akan difungsikan sebagai jalan Arteri Primer. Sedangkan pada saat Jalan Lingkar Luar sudah terbangun maka Jalan Lingkar Luar akan difungsikan sebagai jalan Arteri Primer sedangkan Jalan Lingkar Dalam dialihfungsikan sebagai jalan arteri perkotaan (arteri sekunder).

Secara keseluruhan rencana jaringan jalan arteri Kota Paringin adalah sebagai berikut :

1. Jalan Lingkar Luar (outer ring road) sebagai jalan arteri primer

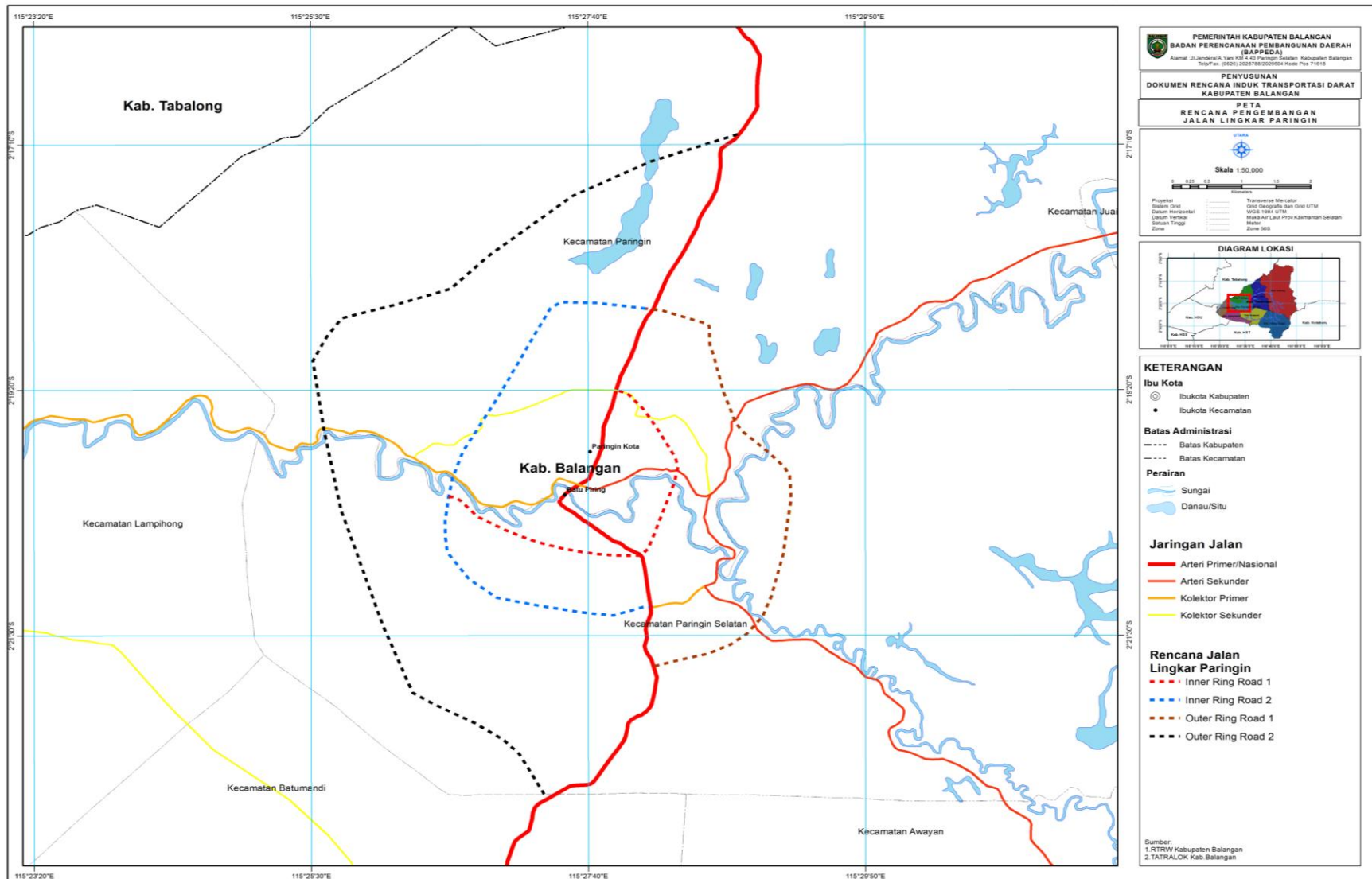
Jalan lingkar luar (outer ring road) direncanakan terutama untuk melayani kebutuhan pergerakan regional di Kabupaten Balangan selain juga melayani

2. Jalan Lingkar Dalam (inner ring road) sebagai jalan arteri sekunder
Jalan lingkar dalam (inner ring road) direncanakan untuk melayani pergerakan lokal dari dan ke pusat-pusat kegiatan utama Kota Paringin. Jalan ini direncanakan memiliki Rumija selebar 25 m.
3. Jalan Arteri Sekunder yang melintas pusat kota, ruas jalan ini merupakan jalan arteri primer yang dialihfungsikan sebagai jalan arteri sekunder, direncanakan melayani pergerakan utama di pusat kota Paringin. Jalan ini direncanakan memiliki Rumija selebar 25 m.
4. Jalan Kolektor Sekunder, ruas-ruas jalan kolektor merupakan jalan-jalan pengumpan (feeder) ke arah ruas jalan arteri. Ruas-ruas jalan ini direncanakan untuk melayani dan membangkitkan kawasan-kawasan kegiatan sekunder dan pemukiman di kota Paringin dengan Rumija 15 m.

Secara keseluruhan arahan rencana jaringan jalan kota Paringin diperlihatkan pada Gambar 6.18.

Tabel 6.1. Arahana Pengembangan Jaringan Jalan di Kabupaten Balangan

	Jangka Pendek (2017-2022)	Jangka Menengah (2023-2027)	Jangka Panjang (2028-2032)
Jaringan Jalan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyelesaian inventarisasi jaringan jalan 2. Penyusunan sistem manajemen jaringan jalan 3. Perencanaan detail struktur jaringan jalan 4. Perencanaan detail ruas-ruas jalan utama 5. Peningkatan kapasitas dan Pembangunan ruas-ruas jalan utama (arteri sekunder) 6. Pembangunan & peningkatan kapasitas jembatan di ruas-ruas jalan utama (arteri sekunder) 7. Pembangunan & peningkatan ruas-ruas jalan kota Paringin 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perencanaan detail ruas-ruas jalan kolektor 2. Pembangunan dan peningkatan ruas-ruas jalan kolektor 3. Pembangunan ruas-ruas jalan lokal 4. Pembangunan jalan lingkar dalam kota Paringin 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pembangunan jalan lingkar luar kota Paringin 2. Pembangunan ruas-ruas jalan lokal 3. Peningkatan kapasitas ruas-ruas jalan



Gambar 6.18. : Rencana Jaringan Jalan Kota



Bab 7

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN UMUM

7.1. PENDEKATAN UMUM

Jaringan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dikelompokkan menurut wilayah pelayanan, operasi pelayanan dan perannya. Menurut wilayah pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum, terdiri dari :

1. Angkutan kota,
2. Angkutan perdesaan dan
3. Angkutan lintas batas negara.

Sedangkan menurut operasi pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum di atas dapat dilaksanakan dalam trayek tetap dan teratur dan tidak dalam trayek. Pembagian trayek tetap dan teratur yaitu :

1. Trayek antar kota antar propinsi (AKAP) dan lintas batas Negara.
2. Trayek antar kota dalam propinsi (AKDP)
3. Trayek perkotaan dan perdesaan

Selanjutnya pelayanan angkutan penumpang dengan kendaraan umum yang tidak dalam trayek terdiri dari pengangkutan dengan taksi, dengan cara sewa, dan pengangkutan untuk keperluan pariwisata.

Selain aspek teknis di atas, dalam merencanakan pengembangan angkutan umum juga berangkat dari visi¹ untuk menjadikan suatu layanan transportasi darat yang aman, selamat, mudah dijangkau, berdaya saing dan terintegrasi. Dengan misi untuk :

1. Menciptakan sistem pelayanan transportasi darat yang aman, selamat, dan mampu menjangkau masyarakat di seluruh wilayah Kabupaten Balangan.
2. Menciptakan dan mengorganisasi transportasi jalan yang berkualitas, berdaya saing dan berkelanjutan.
3. Mendorong berkembangnya tata niaga dan industri transportasi darat yang transparan dan akuntabel.

¹ Masterplan Transportasi Darat, Layanan Transportasi Darat yang Aman, Selamat, Mudah Dijangkau, Berdaya Saing dan Terintegrasi 2020, Dirjen Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, 2005.

4. Membangun prasarana dan sarana transportasi darat yang terintegrasi dengan moda lainnya.

7.2. JARINGAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM

Hasil pengamatan dan analisis menunjukkan sebagian besar pergerakan aktivitas penduduk di Kabupaten Balangan berorientasi ke kota Paringin, kecuali untuk Kecamatan Lampihong pergerakan penduduk lebih besar ke arah Kecamatan Amuntai dan Barabai karena kedekatan wilayah dan akses yang lebih baik.

Berdasarkan kecenderungan pola aktivitas tersebut maka pola perjalanan penduduk Kabupdibedakan menjadi dua yaitu perjalanan di dalam wilayah (internal-internal) dan perjalanan dari dan ke wilayah Kabupaten Balangan (internal-eksternal).

Beberapa tujuan perjalanan utama dari dan ke (internal – eksternal) Kabupaten Balangan adalah beberapa Kota Kecamatan di sekitar Kabupaten Balangan seperti Amuntai, Barabai, dan Tanjung. Selain itu juga terdapat pola perjalanan lintas wilayah dari Banjarmasin dan kota-kota lain sepanjang jalur utama antar Propinsi Kalimantan Selatan ke Propinsi Kalimantan Timur.

Tabel 7.1. : Periodisasi Pengembangan Angkutan Umum Kabupaten Balangan

Jangka Pendek (2017-2022)	Jangka Menengah (2022-2027)	Jangka Panjang (2027-2032)
1. Perencanaan detail jaringan angkutan umum 2. Pembangunan jaringan angkutan umum 3. Peningkatan kapasitas simpul utama terminal angkutan umum (Terminal Tipe B)	1. Pembangunan simpul angkutan umum (Terminal Tipe C) di tiap Kecamatan 2. Perluasan jaringan angkutan umum 3. Pembangunan pangkalan-pangkalan angkutan umum pedesaan (simpul desa)	1. Pengembangan jaringan & peningkatan pelayanan angkutan umum

7.3. STRATEGI MAKRO PENGEMBANGAN ANGKUTAN UMUM

Pengembangan angkutan umum Kabupaten Balangan dilaksanakan dalam tiga skenario periode pelaksanaan yaitu jangka pendek, jangka menengah dan jangka

panjang. Pada periode jangka pendek merupakan periode untuk membangun jaringan dan simpul utama, pada periode kedua (jangka menengah) merupakan periode untuk memperluas layanan angkutan umum di seluruh wilayah dan pada periode terakhir dimana jaringan, simpul dan layanan angkutan umum Kabupaten Balangan telah mantap maka dilanjutkan dengan pengembangan dan peningkatan layanan.

7.4. RENCANA PENGEMBANGAN TERMINAL UTAMA

Terminal kota Paringin di dalam RTRW dan Tatrail ditetapkan sebagai terminal tipe C dengan fungsi pelayanan angkutan pedesaan dan angkutan antar kota kecamatan dalam kabupaten. Rencana pengembangan terminal utama tersebut harus memperhatikan faktor-faktor yang dijadikan pertimbangan dalam menentukan lokasi terminal utama yaitu :

1. Pola perjalanan penduduk
2. Jaringan pelayanan angkutan umum
3. Arah pintu keluar-masuk (outlet-inlet) Kabupaten Balangan
4. Kondisi topografi
5. Rencana pengembangan wilayah

Berdasarkan struktur wilayah dan pola perjalanan eksternal maka terdapat tiga pintu (outlet) Kabupaten Balangan dan kota Paringin yaitu dari arah Banjarmasin, dari arah Tanjung dan dari arah Amuntai. Sehingga penempatan Terminal Utama Kabupaten Balangan harus mempertimbangkan aspek tersebut di atas.

Faktor lain yang harus dipertimbangkan adalah kondisi topografi lokasi terminal. Secara umum wilayah kota Paringin, khususnya di sekitar ruas jalan utama memiliki tipikal topografi berbukit. Sehingga perlu dicari lokasi yang relatif datar di sekitar ruas jalan utama sebagai lokasi terminal.

Rencana pengembangan wilayah Kabupaten Balangan dan rencana tata ruang kawasan jalan lingkar kota Paringin merekomendasikan lokasi terminal utama berada di kawasan persimpangan jalan lingkar dari arah Banjarmasin.

Sesuai dengan definisi terminal yang merupakan titik simpul dalam jaringan angkutan umum, sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan

pengoperasian sarana dan prasarana angkutan umum, maka terminal tersebut harus mampu berperan meningkatkan kinerja jaringan angkutan umum secara keseluruhan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi lokasi terminal :

1. Aksesibilitas, yaitu tingkat kemudahan pencapaian yang diukur dengan jarak, waktu atau biaya angkutan
2. Struktur Wilayah, dimaksudkan untuk mencapai efisiensi maupun efektifitas pelayanan terminal terhadap elemen-elemen perkotaan yang mempunyai fungsi primer dan sekunder
3. Lalu-lintas, terminal merupakan pembangkit lalu-lintas, oleh karenanya penentuan lokasi terminal harus tidak lebih menimbulkan dampak lalu-lintas tetapi sebaliknya harus dapat mengurangi dampak lalu-lintas
4. Biaya, penentuan lokasi terminal perlu memperhatikan biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jasa. Oleh karenanya faktor biaya harus dipertimbangkan agar penggunaan angkutan umum dapat diselenggarakan secara cepat, aman dan murah.

Oleh karena itu lokasi terminal yang akan dipilih harus :

1. Menjamin kelancaran arus angkutan penumpang
2. Sesuai dengan rencana tata ruang pengembangan kota
3. Dapat menjamin penggunaan dan pengoperasian kegiatan terminal secara efisien dan efektif
4. Tidak mengakibatkan gangguan pada kelancaran lalu-lintas
5. Tidak menimbulkan gangguan lingkungan sekitarnya

Penentuan lokasi terminal harus juga memperhatikan :

1. Rencana simpul jaringan
2. Rencana umum tata ruang
3. Kepadatan lalu-lintas dan kapasitas jalan
4. Keterpaduan moda baik intra maupun antar moda
5. Kondisi topografi
6. Kelestarian lingkungan

Sesuai dengan fungsinya yang melayani perjalanan lokal dan antar kecamatan di dalam wilayah kabupaten Balangan, Terminal Tipe C akan ditempatkan di setiap kota Kecamatan.

Pemilihan lokasi Terminal Tipe C, lokasi terminal Tipe C di setiap kecamatan haruslah menjadi satu kesatuan dengan pusat kegiatan ekonomi di kota kecamatan

tersebut. Hal tersebut terkait dengan pola penggunaan angkutan umum yang sangat tergantung dengan aktifitas ekonomi penduduk yang terpusat di Pasar Kecamatan.



