

**RELOKASI DERMAGA PASAR GAYAM SUNGAI KELAY
DI KABUPATEN BERAU KALIMANTAN TIMUR**
**RELOCATION OF QUAY OF GAYAM MARKET KELAY RIVER
IN BERAU REGENCY EAST KALIMANTAN**

I Ketut Mudana

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
[email: montereng.iwa@gmail.com](mailto:montereng.iwa@gmail.com)

Diterima: 8 April 2015 , Revisi 1: 28 April 2015, Revisi 2: 13 Mei 2015, Disetujui: 22 Mei 2015

ABSTRAK

Tujuan melakukan penelitian adalah untuk mendapatkan informasi mengenai strategi penyediaan dermaga yang sesuai dengan manajemen transportasi. Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan metode Analisis Deskriptif Kualitatif dan Kuantitatif, Strategi Penyediaan Dermaga dan Pemilihan Lokasi Pelabuhan, maka kesimpulan dari penelitian ini adalah Dermaga Pasar Gayam yang terletak di Sungai Kelay dengan adanya kebijakan daerah akan dialihfungsikan menjadi dermaga pariwisata, hal ini merupakan kebijakan pemerintah daerah Kabupaten Berau dalam upaya pengembangan pariwisata. Berdasarkan kondisi tersebut maka perlu dilakukan relokasi Dermaga Pasar Gayam yang selama ini berfungsi melayani bongkar muat barang dan lokasi yang direncanakan adalah di bantaran Sungai Segah yang termasuk dalam wilayah Kecamatan Teluk Bayur. Permasalahan yang ditemukan dalam penelitian adalah perencanaan pembangunan dermaga di lokasi yang baru masih lemah. Setelah dianalisis dan evaluasi manfaat pembangunan dermaga sungai dengan pendekatan manajemen transportasi yaitu strategi penyediaan dermaga dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, kondisi lokasi tersebut sudah sesuai, oleh karena itu pada prinsipnya pembangunan dermaga di lokasi tersebut dapat dilakukan sepanjang tidak ada masalah dalam pembebasan tanah atau lahan dan sudah dianggarkan dalam RAPBD Kabupaten Berau tahun 2015. Namun dari sisi perencanaan masih lemah karena belum ada dukungan hasil studi kelayakan, amdal, rencana induk dan desain detail sebagaimana yang dipersyaratkan peraturan perundangan tentang Kepelabuhanan dokumen yang terkait dengan perencanaan tersebut sebelum pembangunan dilakukan perlu dipenuhi.

Kata kunci: relokasi, Sungai Kelay, Dermaga Pasar Gayam

ABSTRACT

The purpose of doing research is to obtain information on the pier providing appropriate strategies to transportation management. Based on the analysis by using the method of Qualitative and Quantitative Descriptive Analysis, Strategy and Site Selection Provision Pier Port, then the conclusion of this study is Pasar Gayam Pier located on the Kelay River be converted into tourism pier, it is the policy of the local government in an effort Berau District tourism development. Under these conditions it is necessary to relocate Pasar Gayam Pier has been functioning serve stevedoring and planned location is on the riverbanks of the Segah River included in the Teluk Bayur District. After analysis and mapping of the planned location of the new dock with transportation management approach is a strategy providing dock and Government Regulation No. 61 Year 2009 concerning Port, site conditions are appropriate and not many conflicting requirements, therefore, in principle, the construction of the

pier at the location can be done as long as there are no problems in the acquisition of land or land and already budgeted in the 2015 budget draft Berau Regency. However in terms of planning is still weak because there is no support for the feasibility study EIA, Master Plan and other documents. As that in which the statutory requirements concerning Port

Keywords: relocation, Kelay River, Pier Pasar Gayam

PENDAHULUAN

Menurut Nasution (2003), fungsi transportasi adalah untuk menunjang perkembangan ekonomi masyarakat dalam rangka mencapai keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa transportasi. Pengangkutan berfungsi sebagai penunjang dan perangsang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya.

Pengangkutan bukanlah tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Sementara itu kegiatan masyarakat sehari-hari selalu berkaitan dengan produksi barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhannya baik kebutuhan primer maupun sekunder. Oleh karena itu, manfaat pengangkutan dapat dilihat dari berbagai segi kehidupan masyarakat yang dapat dikelompokkan dalam manfaat ekonomi, sosial, politik, dan kewilayahan.

Sejalan dengan rencana penurapan bantaran Sungai Kelay yang berhadapan dengan Taman Sanggam dan Gedung Perpustakaan Umum Daerah serta pada kawasan tersebut juga akan dilengkapi dengan taman dan dermaga khusus wisata, maka dengan demikian Dermaga Pasar Gayam dianggap sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan pembangunan dan harus dipindah (direlokasi), untuk itu sangat penting untuk dilakukan penelitian terkait dengan strategi penyediaan dermaga yang sesuai dengan manajemen transportasi dan peraturan perundangan.

Perumusan masalah dalam penelitian ini yaitu bagaimana strategi penyediaan dermaga sebagai pengganti Dermaga Pasar Gayam yang paling tepat ?

Tujuan melakukan penelitian adalah untuk mendapatkan informasi mengenai strategi penyediaan dan merencanakan pembangunan dermaga yang sesuai dengan manajemen transportasi dan peraturan perundangan. Manfaat penelitian adalah untuk menyusun rencana pembangunan dermaga pada lokasi yang paling cocok sebagai pengganti Dermaga Pasar Gayam.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Definisi-definisi

Papacostas (1987) mendefinisikan transportasi sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tetap (*fixed facilities*) prasarana, besaran arus (*flow entities*), sarana, dan sistem pengendalian (*control system*) yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.

Nasution (2003) menyatakan bahwa strategi penyediaan dermaga dalam mengembangkan angkutan antar pulau akan dilakukan peningkatan sistem transportasi laut yang telah ada dan penambahan jalur pelayaran/ penyeberangan baru pada daerah yang dianggap berpotensi untuk dikembangkan.

Menurut Komaruddin (1993) bahwa pelayanan adalah alat-alat pemuas kebutuhan yang tidak berwujud atau prestasi yang dilakukan atau dikorbankan untuk memuaskan permintaan dan kebutuhan konsumen.

Menurut Sianipar (1999) kualitas pelayanan difokuskan kepada cara penyerahan dan pada saat penggunaan sejauhmana dapat memenuhi ketentuan-ketentuan dasar desain atau kesepakatan serta waktu pemeliharaan dan perbaikan.

Moenir (2000) mengatakan bahwa pelayanan adalah kunci keberhasilan dalam berbagai usaha atau kegiatan yang bersifat jasa.

Menurut Sakti Adji Adisasmita (2011) pelayanan transportasi adalah jasa yang dihasilkan oleh penyedia jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi.

Menurut William W. Hay (1977) menyatakan bahwa permintaan transportasi ditentukan oleh karakteristik penduduk, guna lahan, dan jumlah aktivitas atau kegiatan yang disebabkan oleh keduanya.

B. Penelitian yang Pernah Dilakukan Sebelumnya

Penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya adalah Penelitian Kebutuhan Fasilitas dan Prasarana Angkutan Sungai Sebagai Moda Utama Angkutan Perkebunan dan Pertambangan di Kalimantan yang dilakukan oleh I Ketut Mudana dan kawan-kawan dengan hasil bahwa fasilitas prasarana angkutan sungai di Kalimantan masih dibutuhkan dan memiliki peranan penting dalam penyelenggaraan angkutan sungai untuk mengangkut hasil perkebunan dan pertambangan dalam jumlah besar, tetapi tidak lagi menjadi moda utama kerana sudah banyak dibangun jalan.

C. Peraturan Perundangan

1. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.
2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM.31 Tahun 2006 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Departemen Perhubungan.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM.52 Tahun 2012 tentang Alur Pelayaran Sungai dan Danau.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Teknik Pengumpulan Data Primer dan Sekunder

Untuk memperoleh data primer berupa kondisi eksisting dan informasi rencana

lokasi dermaga yang baru terkait dengan relokasi Dermaga Pasar Gayam, dilakukan wawancara serta pengisian kuesioner oleh pejabat Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kabupaten Berau.

Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui dokumen yang terdapat pada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kabupaten Berau, Badan Pusat Statistik Kabupaten Berau, dan Dinas Perumahan dan Tata Ruang Kabupaten Berau terkait relokasi Dermaga Pasar Gayam.

B. Pengolahan Data

Data yang diperoleh yaitu data sekunder terdiri atas jumlah penduduk, potensi daerah, kondisi transportasi, jaringan transportasi, dan jumlah kapal yang beroperasi kemudian diolah dengan *Microsoft Office Excel*. Hasil pengolahan data kemudian dijadikan dasar untuk melakukan analisis sehingga diperoleh kesimpulan dan rekomendasi yang akan dijadikan bahan kebijakan dalam rangka relokasi Dermaga Pasar Gayam di Kabupaten Berau Provinsi Kalimantan Timur.

C. Metode Analisis

1. Analisis Deskriptif Kualitatif dan Kuantitatif

Analisis deskriptif kualitatif adalah analisis yang mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan kalimat, sehingga lebih informatif dan mudah dipahami.

Menurut Sugiyono (2004) Analisis Deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

Menurut Lexy J. Moloeng (2004) mendefinisikan penelitian kualitatif

sebagai penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Miles and Huberman (1994) dalam Sukidin (2002) metode kualitatif berusaha mengungkap berbagai keunikan yang terdapat dalam individu, kelompok, masyarakat, dan/atau organisasi dalam kehidupan sehari-hari secara menyeluruh, rinci, dalam, dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Menurut Nasution (2003) penelitian kualitatif disebut juga penelitian naturalistik, karena dalam penelitian kualitatif dilakukan dalam setting latar yang alamiah atau natural.

Analisis deskriptif kuantitatif adalah analisis yang mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan angka-angka, sehingga lebih mudah dipahami dan dimengerti.

Menurut Sugiyono (2012), metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu. Teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara *random*, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

Penelitian kuantitatif merupakan studi yang diposisikan sebagai bebas nilai (*valuefree*). Dengan kata lain, penelitian kuantitatif sangat ketat menerapkan prinsip-prinsip objektivitas.

Objektivitas itu diperoleh antara lain melalui penggunaan instrumen yang telah diuji validitas dan reliabilitasnya. Peneliti yang melakukan studi kuantitatif mereduksi sedemikian rupa hal-hal yang dapat membuat bias, misalnya akibat masuknya persepsi dan nilai-nilai pribadi. Jika dalam penelaahan muncul adanya bias itu maka penelitian kuantitatif akan jauh dari kaidah-kaidah teknik ilmiah yang sesungguhnya (Sudarwan Danim, 2002).

2. Strategi Penyediaan Dermaga

Menurut Nasution (2003), dalam mengembangkan angkutan antarpulau akan dilakukan peningkatan sistem transportasi laut yang telah ada dan penambahan jalur pelayaran atau penyeberangan baru pada daerah yang dianggap berpotensi untuk dikembangkan. Peningkatan transportasi dapat berupa penambahan atau peningkatan sarana angkut (kapal) yang sesuai untuk melayani suatu rute. Penambahan kapal ini tidak berarti harus selalu menambah dermaga, namun dapat mempergunakan dermaga yang telah ada atau tersedia pada instansi lain misalnya dermaga yang dimiliki oleh perhubungan laut, pemerintah daerah, atau dermaga yang dimiliki oleh swasta. Pembangunan dermaga baru akan dipertimbangkan apabila menyangkut hal-hal berikut:

- a. tidak tersedia dermaga di daerah rencana lokasi,
- b. dermaga yang tidak cocok (tidak sesuai) dengan kapal yang akan dioperasikan. Misalnya, pelabuhan untuk kapal jenis non RO-RO tidak dapat dipergunakan secara optimal oleh kapal jenis RO-RO,
- c. dermaga yang sudah ada tidak mencukupi kebutuhan bongkar muat arus barang dan penumpang, dan
- d. dermaga yang sudah ada rusak dan tidak dapat dimanfaatkan lagi atau

membahayakan kapal yang sandar di dermaga.

Pemilihan lokasi pelabuhan atau dermaga adalah suatu tahapan perencanaan pelabuhan yang sangat penting. Kesalahan dalam pemilihan lokasi pelabuhan dapat menyebabkan pembangunan atau pemeliharaan pelabuhan tersebut sangat mahal. Kesalahan yang sangat fatal dalam pemilihan lokasi pelabuhan dapat menyebabkan dermaga atau pelabuhan tersebut tidak berfungsi atau tidak dapat dioperasikan.

Pemilihan lokasi pelabuhan harus mempertimbangkan hal-hal di bawah ini:

- a. pemilihan lokasi dan pembebasan tanah,
- b. persyaratan teknis lokasi pelabuhan (daya dukung tanah, keadaan gelombang dan angkutan sedimen),
- c. aksesibilitas (jalan menuju pelabuhan, jaringan transportasi darat yang ada, dan lain-lain),
- d. tersedianya fasilitas pendukung (listrik, air bersih, telepon),
- e. biaya pembangunan dan perawatan pelabuhan.

Pembangunan suatu dermaga harus mempertimbangkan kemampuan dermaga, keterpaduan dengan moda lain, kriteria desain dermaga, dan fasilitas dermaga. Faktor yang diperhitungkan dalam menentukan lokasi pelabuhan adalah ketersediaan ruang dan rencana tata ruang, orientasi pengguna jasa angkutan aksesibilitas, kondisi perairan, dampak lingkungan, dan tingkat investasi prasarana pelabuhan.

- a. Ketersediaan Ruang dan Rencana Tata Ruang

Ketersediaan ruang, didekati dari dua aspek. Pertama, aspek luas di mana luas ideal untuk satu kawasan pelabuhan penyeberangan adalah 2 ha. Kedua, aspek kepemilikan lahan.

- b. Rencana tata ruang, dikaitkan dengan alokasi ruang di masa yang akan datang, sehingga lokasi yang dipilih senantiasa tidak bertabrakan dengan kepentingan lain di masa depan.

- c. Orientasi Pengguna Jasa Angkutan

Sistem ini dipersiapkan untuk melayani keinginan dari permintaan yang senantiasa harus dipenuhi. Pada dasarnya keinginan tersebut dapat diekuivalensikan dengan waktu dan biaya. Artinya, makin cepat dan murah, maka makin diminati.

- d. Aksesibilitas

Aspek ini sangat menentukan tingkat biaya perjalanan yang harus ditanggung oleh pengguna jasa. Makin baik kondisi aksesibilitas (adanya sarana dan prasarana lanjutan), makin murah biaya perjalanan.

- e. Kondisi Perairan

Kedalaman dan kondisi perairan di kawasan kolam pelabuhan sangat menentukan keamanan dan keselamatan kapal yang sandar. Kondisi perairan di kawasan pelabuhan harus aman dari pengaruh cuaca, artinya secara terus-menerus sepanjang tahun fasilitas tersebut dapat digunakan untuk bongkar muat. Untuk menciptakan kondisi tersebut dapat dilakukan dengan teknologi, tetapi berpengaruh terhadap biaya investasi, operasi, dan pemeliharaan. Yang harus dilakukan dalam menilai kondisi perairan adalah kedalaman untuk rencana kolam dan alurnya, kemungkinan terjadinya pendangkalan, gelombang, pasang surut, dan arus.

3. Pemilihan Lokasi Pelabuhan

Pembangunan suatu pelabuhan baru didasarkan kepada dua alasan, yaitu untuk mengimbangi perkembangan

suatu lintasan pelayaran yang baru dibuka dan untuk mengatasi kebutuhan jasa kepelabuhanan dimana pelabuhan yang ada sudah tidak memungkinkan untuk dikembangkan lagi.

Pertimbangan mendasar dalam proses penentuan lokasi pelabuhan adalah:

- a. upaya untuk memperkecil biaya ekonomi dalam pembangunan dan menciptakan suatu pelayanan jasa pelabuhan setelah pelabuhan tersebut beroperasi.
- b. lokasi pelabuhan yang dipilih haruslah merupakan suatu daerah yang menguntungkan dan juga daerah yang memiliki hubungan dengan jalur transportasi lain seperti jalan raya, jalan kereta api dan lain-lain.
- c. lokasi pelabuhan yang dipilih haruslah selaras dengan pola kebijakan pengembangan daerah dan pemerataan penghasilan penduduk.

Secara garis besar pertimbangan tersebut di atas dapat dikelompokkan menjadi:

- a. Pertimbangan yang berhubungan dengan kelengkapan fisik yang meliputi kondisi perairan, kondisi daratan, kondisi alam dan cuaca, kondisi dampak lingkungan, dan biaya pengadaan tanah.
- b. Pertimbangan yang berhubungan dengan kelengkapan operasional meliputi:
 - 1) kondisi keterkaitan antar beberapa moda angkutan dan angkutan lanjutan,
 - 2) kondisi tenaga kerja,
 - 3) kondisi material yang tersedia di sekitar lokasi, dan
 - 4) kondisi pemeliharaan baik peralatan, dermaga, kolam pelabuhan maupun alur pelayaran.
- c. Pertimbangan yang berhubungan dengan kelengkapan sosial ekonomi: penciptaan lapangan kerja bagi

penduduk di sekitar lokasi dan peningkatan pendapatan penduduk (*income per kapita*).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Dermaga Pasar Gayam

Dermaga Pasar Gayam merupakan dermaga yang dikelola oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Berau. Dermaga ini awalnya diperuntukan menunjang kegiatan ekonomi masyarakat yaitu kegiatan ekonomi di Pasar Gayam. Dermaga ini melayani angkutan barang dan penumpang dari daerah maupun dari luar Kabupaten Berau serta daerah-daerah dari hulu Sungai Kelay dan Segah.

Mobilitas barang dan orang di dermaga ini adalah untuk tujuan kegiatan ekonomi. Hal ini dikarenakan terdapatnya pasar tradisional Pasar Gayam yang merupakan pusat ekonomi Kota Tanjung Redeb. Jenis barang-barang yang dilayani adalah barang-barang sembako dan hasil pertanian. Jenis moda angkutan sungai yang beroperasi di dermaga ini adalah truk air, ketinting, dan *speedboat*. Keberadaan dermaga ini sangat menunjang kegiatan ekonomi di Kota Tanjung Redeb dan sekitarnya. Berdasarkan pertimbangan Pemda dan keputusan Perda Kabupaten Berau maka sebagian kegiatan ekonomi di Pasar Gayam dipindahkan dan lokasi tersebut dialih fungsikan menjadi Taman Kota Sanggam.

Kondisi fisik dermaga ini terbuat dari konstruksi kayu, sehingga kondisinya mudah lapuk dan diperlukan kegiatan *maintenance* secara temporer. Kondisi alur disekitar Dermaga Pasar Gayam banyak terdapat tumpukan kayu yang menjadi salah satu faktor penghambat kelancaran kegiatan operasional dermaga ini. Angkutan barang dan penumpang mengalami kesulitan untuk bertambat di dermaga karena disekitar area kolam dermaga banyak terdapat tumpukan kayu. Dermaga Pasar Gayam berada pada alur pelayaran Sungai Kelay yang memiliki tingkat sedimentasi sangat tinggi sehingga

sungai ini mengalami pendangkalan yang menyebabkan banyak kapal kandas, khususnya kapal dengan *draft* yang besar tidak dapat melakukan kegiatan tambat di kolam dermaga pada saat muka air berada pada saat *Lower Low Water Level* (LLWL).

B. Kondisi Lokasi Dermaga Baru

Rencana lokasi dermaga baru sebagai pengganti Dermaga Pasar Gayam terletak di Kecamatan Teluk Bayur, berada pada alur Sungai Segah dan berjarak ± 5 km dari dermaga lama jika melalui jalan darat. Relokasi Dermaga Pasar Gayam dilakukan karena saat ini Pasar Gayam sudah beralih fungsi menjadi ruang terbuka hijau/taman yang dilengkapi dengan perpustakaan daerah, sedangkan dermaga lama beralih fungsi menjadi dermaga pariwisata dan saat ini dalam tahap pembangunan turap *sheet pile* beton dengan panjang kurang lebih 200 meter.

Kondisi di sekitar rencana lokasi dermaga baru yaitu:

1. Jarak antara rencana lokasi dermaga baru dengan jalan utama ± 1 km.
2. Terdapat akses jalan dengan lebar ± 4 meter dengan kondisi diaspal yang terhubung langsung dengan jalan utama.
3. Terdapat pasar modern yaitu Pasar Adji Dilayas, pengganti Pasar Gayam, dengan jarak ± 800 meter.
4. Rencana lokasi dermaga baru lebih banyak tanah kosong dibanding bangunan lain atau rumah penduduk sehingga akan memudahkan dalam proses pembangunan dermaga.
5. Lebar Sungai Segah sebagai rencana lokasi dermaga baru ± 100 meter dengan kedalaman alur ± 4 meter.
6. Apabila rencana pembangunan dermaga baru dilaksanakan maka akan membuka akses bagi Kampung Tasuk dan Samsarata yang selama ini masih terisolasi karena belum terhubung dengan akses jalan dan sarana transportasi yang biasa digunakan

selama ini oleh masyarakatnya hanya ketinting.

C. Karakteristik Pola Pergerakan Muatan

1. Pola Pergerakan Penumpang

Masyarakat Kabupaten Berau umumnya menggunakan transportasi perairan untuk menyeberang ke kabupaten lainnya yang dipisahkan oleh sungai, dan juga transportasi perairan di kabupaten berau banyak digunakan oleh perusahaan-perusahaan tambang untuk mengangkut karyawannya menuju lokasi tambang yang terletak dipinggir sungai dengan menyewa atau mencarter *speed boat* ataupun bis air.

2. Pola Pergerakan Barang

Barang-barang yang diangkut menuju Kabupaten Berau biasanya banyak menggunakan moda transportasi kapal laut seperti Kapal Pinissi yang berasal dari Sulawesi atau pun Pulau Jawa, kapal-kapal tersebut biasanya membawa bahan-bahan keperluan pokok seperti sembako dan pakaian untuk didistribusikan di Kabupaten Berau serta sebagian kecil bahan bangunan.

Selama ini kebutuhan masyarakat Kabupaten Berau banyak yang didatangkan dari daerah lain seperti Wani (desa di Kecamatan Tawaeli, Donggala, Sulawesi Tengah), Toli Toli, maupun Ogomas (desa di Kecamatan Sojol, Donggala, Sulawesi Tengah), selain itu ada juga kebutuhan masyarakat yang didatangkan dari Maratua (pulau terluar Kabupaten Berau). Kebutuhan masyarakat yang dominan didatangkan dari Wani, Toli Toli, dan Ogomas adalah sayur mayur, sedangkan dari Maratua adalah kelapa.

Untuk mengangkut kebutuhan masyarakat Kabupaten Berau, maka dibutuhkan sarana angkutan sungai yang beroperasi di Dermaga Pasar Gayam. Jumlah kapal yang beroperasi di dermaga ini berdasarkan data dari Dinas

Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Berau sebanyak 21 (dua puluh satu) unit dimana kapal dengan *Gross Tonnage* (GT) terbesar adalah KM. Nurhasbi (33 GT) dan kapal dengan GT terkecil adalah KM. Rahmayana dan KM. Ebit masing-masing 4 GT.

D. Analisis

Secara geografi, masyarakat Kabupaten Berau membutuhkan angkutan penyeberangan karena terletak di pulau dan banyak sungai yang dapat dimanfaatkan untuk transportasi yang dapat mendukung kelancaran pergerakan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam rangka memenuhi kebutuhannya. Kondisi demografi Kabupaten Berau dengan jumlah penduduk sebesar 201.565 jiwa terdiri atas laki-laki berjumlah 108.511 jiwa dan perempuan sebanyak 93.054 jiwa. Jumlah tersebut perlu didukung dengan transportasi yang mempunyai tingkat kepastian pelayanan dan kapasitas yang cukup memadai.

Selain kondisi geografi dan demografi, beberapa potensi Kabupaten Berau antara lain:

1. Potensi Kabupaten Berau yang membutuhkan pengangkutan adalah padi, palawija, dan hortikultura. Berdasarkan perkembangan sejak tahun 2009 sampai dengan 2013, padi dan palawija mengalami peningkatan sedangkan sayuran dan buah-buahan hanya diperoleh data tahun 2013 yang juga merupakan potensi Kabupaten Berau.
2. Hasil perkebunan berupa kelapa, karet, kopi, coklat, lada, dan kelapa sawit apabila dilihat dari luas tanam dan produksi merupakan potensi yang membutuhkan dukungan transportasi yang mampu mengangkut hasil perkebunan tersebut.
3. Peternakan mulai tahun 2009 sampai dengan 2013 mencapai jumlah yang cukup besar dan perlu diperhitungkan kebutuhan angkutannya karena merupakan potensi ekonomi masyarakat.

4. Perikanan yang dihasilkan mulai tahun 2009 sampai dengan tahun 2013 merupakan potensi yang perlu didukung dengan transportasi yang cukup.
5. Ketersediaan hutan suaka alam dan wisata, hutan produksi, dan hutan pendidikan/penelitian merupakan potensi yang membutuhkan angkutan di masa yang akan datang.
6. Ketersediaan industri besar, industri sedang, dan industri kecil merupakan potensi yang membutuhkan angkutan dalam mendukung pergerakan hasil produksi tersebut.
7. Pertambangan mulai tahun 2008 sampai dengan tahun 2013 terus menerus meningkat sebesar 14,91%, hal ini membutuhkan dukungan transportasi terutama pergerakan tenaga kerja menuju lokasi tambang.
8. Hasil ekspor Kabupaten Berau yang cukup besar pada tahun 2013 adalah batubara sebesar 29.638.504 MT dan impor terbesar adalah batu pecah berjumlah 92.850 m². Kondisi ini membutuhkan dukungan transportasi terutama bagi tenaga kerja yang bekerja di bidang tersebut.

Kondisi transportasi jalan di Kabupaten Berau didominasi oleh kendaraan pribadi baik sepeda motor maupun kendaraan roda empat, sedangkan angkutan umum yang tersedia hanya angkutan kota (angkot) dengan kondisi sepi penumpang atau tidak tercapai *load factor*. Kondisi jaringan jalan di Kabupaten Berau menurut kewenangan kabupaten, provinsi, dan negara dengan kondisi baik dan sebagian besar dalam kondisi sedang, untuk kondisi jalan rusak dan rusak berat relatif kecil.

Ketersediaan jaringan sungai secara umum di Kalimantan Timur yang dapat dilayari cukup banyak dan khusus di Kabupaten Berau terdapat tiga sungai yang dapat dilayari yaitu Sungai Berau (60 km), Sungai Kelay (100 km), dan Sungai Segah (75 km). Dermaga Pasar Gayam terletak di bantaran

Sungai Kelay sedangkan rencana dermaga baru sebagai pengganti Dermaga Pasar Gayam terletak di bantaran Sungai Segah.

Kondisi fisik Dermaga Pasar Gayam masih kurang perawatan dan lingkungan kerja kurang mendukung karena dekat dengan gedung perpustakaan umum daerah dan taman kota, serta tingkat sedimentasi tinggi maka apabila akan dioperasikan sebagai dermaga pariwisata diperlukan peningkatan fasilitas baik fasilitas yang ada di darat seperti dermaga, ruang parkir kendaraan, kantor UPT juga perlu diperbaiki sehingga lingkungan kerja nampak lebih baik dan nyaman.

Pola pergerakan penumpang lebih banyak menggunakan angkutan perairan untuk

menyeberang ke kabupaten lainnya dan dengan sistem carter termasuk untuk mengangkut pegawai pertambangan. Pola pergerakan barang lebih banyak menggunakan transportasi laut seperti kapal dari Jawa dan Sulawesi, sedangkan barang yang diangkut adalah barang sembilan bahan pokok, pakaian, dan bahan bangunan yang masuk ke Kabupaten Berau. Kapal yang beroperasi di Dermaga Pasar Gayam saat ini sebanyak 21 unit dengan *Gross Tonnage* (GT) bervariasi yaitu bobot terkecil sebesar 4 GT dan bobot terbesar mencapai 33 GT. Jadi kapal yang beroperasi adalah kapal-kapal yang relatif kecil dan dermaga yang diperlukan tidak terlalu besar.

Tabel 1. Analisis Kesesuaian Rencana Lokasi yang Baru di Sungai Segah

Manajemen Transportasi	Kondisi Eksisting Rencana Lokasi Dermaga Baru	PP No. 61 Tentang Kelautan
Sesuai	Belum ada dermaga	Sesuai
Informasi	Dermaga akan dibangun pada tahun 2015	Informasi
Sesuai	Lokasi sudah sesuai dengan tata ruang	Sesuai
Sesuai	Keadaan tanah cukup baik dan tidak ada gelombang	Sesuai
Sesuai	Sudah ada jalan akses dengan kondisi yang baik	Sesuai
Sesuai	Listrik, air bersih dan telepon dapat disediakan karena akses sudah dekat	Sesuai
Informasi	Sudah dianggarkan dalam RAPBD tahun 2015	Informasi
Sesuai	Sesuai dengan tata ruang, status tanah dalam proses pembebasan	Sesuai
Sesuai	Sesuai dengan rencana tata ruang dan tidak bertabrakan dengan rencana lain serta sudah dikoordinasikan dengan Dinas Perumahan dan Tata Ruang	Sesuai
Informasi	Dari Maratua ke dermaga ± 9 jam, dari Sulawesi Tengah ± 2 hari	Informasi
Informasi	Belum ada rencana penetapan tarif	Informasi
Informasi	Tidak ada sarana dan prasarana lainnya	Informasi
Informasi	Kedalaman sungai 4 meter	Informasi
Sesuai	Meningkatkan pelayanan kepada masyarakat Tasuk dan Samsarata yang saat ini belum ada akses jalan dan jembatan	Informasi
Sesuai	Pelayanan lebih merata ke wilayah yang belum terlayani	Informasi
Sesuai	Lebih mendukung lagi persatuan dan kesatuan karena akses yang dilayani lebih banyak	Informasi
Sesuai	Potensi daerah yang perlu diangkut sayur mayur (sembako, bahan bangunan, dan hewan)	Informasi
Sesuai Kondisi	Mengangkut barang saja	Sesuai Kondisi
Sesuai	Jauh dari pemukiman padat dan perkantoran, termasuk dalam rencana tata ruang, dekat dengan Pasar Adji Dilayas	Sesuai

Sesuai	Kondisi alam dan cuaca baik/aman lebih baik, dan tidak akan mengganggu operasional kapal	Sesuai
Sesuai	Kondisi dampak lingkungan lebih baik karena jauh dari pemukiman dan perkantoran	Sesuai
Informasi	Cukup tersedia tenaga kerja	Informasi
Informasi	Material yang tersedia yaitu batu gunung dan pasir sungai	Informasi
Informasi	Biaya tersedia dari APBD 2015 dan penilaian kewajaran harga akan menggunakan konsultan	Informasi
Informasi	Belum ada fasilitas yang membutuhkan perawatan atau pemeliharaan	Informasi
Informasi	Sangat memungkinkan menyerap tenaga kerja bongkar muat	Informasi
Informasi	Pendapatan penduduk akan meningkat karena perdagangan akan tumbuh lebih baik	Informasi
Informasi	Menyediakan dengan kebijakan pemerintah daerah yang baru	Informasi

Sumber: Hasil Analisis

E. Pembahasan

Rencana alih fungsi Dermaga Pasar Gayam yang akan digunakan untuk dermaga pariwisata jika dilihat dari segi lokasi cukup memadai karena dekat dengan taman kota. Sedangkan rencana lokasi dermaga baru di Kecamatan Teluk Bayur sebagai pengganti Dermaga Pasar Gayam cukup sesuai jika dilihat dari manajemen transportasi secara umum dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan. Persyaratan pembangunan dermaga baru yang tercantum dalam manajemen transportasi dan peraturan pemerintah tersebut sebagian besar terpenuhi antara lain:

1. aksesibilitas jalan sudah tersedia,
2. fasilitas pendukung seperti listrik tidak sulit karena akses sudah dekat,
3. pemerintah daerah Kabupaten Berau memiliki kemampuan anggaran untuk membangun dermaga sendiri,
4. kedalaman dan lebar Sungai Segah cukup baik,
5. waktu perjalanan tidak jauh berbeda dengan lokasi Dermaga Pasar Gayam,
6. rencana pembangunan dermaga baru akan meningkatkan pelayanan karena dapat membuka akses kepada wilayah yang belum terlayani oleh transportasi jalan, dan

7. material untuk membangun dermaga baru sebagian besar dapat diperoleh di lokasi dermaga dan selaras dengan pola kebijakan pengembangan daerah.

Kelemahan perencanaan pembangunan dermaga baru adalah belum adanya studi tentang kebijakan teknis, kelayakan ekonomi, kelayakan lingkungan, pertumbuhan ekonomi dan perkembangan sosial daerah setempat, keterpaduan intra dan antarmoda dengan aksesibilitas terhadap *hinterland*, keamanan dan keselamatan pelayaran, serta pertahanan dan keamanan. Dalam melakukan perencanaan pembangunan dermaga yang baik seharusnya mulai dari kegiatan Pra Studi Kelayakan, Studi Kelayakan, Survei Investigasi Desain (SID), Design Engineering Detail (DED), Studi Analisa Mengenai Dampak Lingkungan (Amdal), Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Sungai (*Masterplan*), penganggaran monitoring dan evaluasi dilakukan sebelum pelaksanaan kegiatan, saat pelaksanaan kegiatan, dan pada akhir suatu kegiatan pembangunan. Disamping itu juga, dalam perencanaan pembangunan prasarana transportasi perlu mengedepankan manfaat dan berorientasi jangka panjang.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.31 Tahun 2006 tentang Proses Perencanaan di Lingkungan Departemen Perhubungan dalam BAB III dinyatakan

bahwa dalam melaksanakan perencanaan transportasi perlu diperhatikan prinsip-prinsip keseimbangan antara permintaan dan penawaran, orientasi jangka panjang, relevansi antara kebutuhan jangka panjang, jangka menengah, dan jangka pendek, rasional, kontekstual, komprehensif,

integral, optimal, berkesinambungan, ketersediaan sumber daya, transparansi, akuntabilitas, dan partisipatif. Selanjutnya untuk mengetahui manfaat suatu pembangunan dermaga dilakukan evaluasi sebagai berikut.

Tabel 2. Evaluasi Rencana Pembangunan Dermaga Sungai Kelay di Kabupaten Berau

Evaluasi Rencana Pembangunan Dermaga Sungai Kelay di Kabupaten Berau					
No	Kriteria Penilaian		Nilai Ideal	Nilai Observasi	Keterangan
Administrasi					
	1	FS	1	0	Tidak ada = 0, Ada = 1
	2	Rencana Induk Pelabuhan/Cetak Biru	1	0	Tidak ada = 0, Ada = 1
	3	TOR	1	1	Tidak ada = 0, Ada = 1
	4	RAB	1	1	Tidak ada = 0, Ada = 1
	5	Rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota	1	1	Tidak ada = 0, Ada = 1
	6	DL Kr/DL Kp	1	0	Tidak ada = 0, Ada = 1
	7	AM DAL	1	0	Tidak ada = 0, Ada = 1
Sub Total			7	3	42,86
Manfaat Pelayanan					
	1	Usulan Kebutuhan Daerah	1	1	Tidak ada = 0, Ada = 1
	2	Potensi Demand	2	1	Rendah = 0, Sedang = 1, Tinggi = 2
	3	Jumlah Kapal Yang Difasilitasi	3	2	Tidak ada = 0, Rendah = 1, Sedang = 2, Tinggi = 3
	4	Penurunan Biaya Transportasi Keseluruhan	2	1	Rendah = 0, Sedang = 1, Tinggi = 2
	5	Aksesibilitas (Kemudahan)	3	1	Sangat sulit = 0, Sulit = 1, Mudah = 2, Sangat mudah = 3
	6	Intermodalitas (Keterpaduan dan Kemudahan Alih Moda)	2	1	Tidak Terpadu = 0, kurang Terpadu = 1, Terpadu = 2
	7	geografis dengan tujuan pasar lokal	2	1	Rendah = 0, Sedang = 1, Tinggi = 2
	8	memiliki luas daratan perairan dan dilindungi gelombang	3	2	Sangat sulit = 0, Sulit = 1, Mudah = 2, Sangat mudah = 3
	9	tempat alih muat penumpang dan barang	2	1	Tidak Terpadu = 0, kurang Terpadu = 1, Terpadu = 2
	10	volume bongkar muat dengan jarak tertentu	2	1	Rendah = 0, Sedang = 1, Tinggi = 2
	11	ada jaringan jalan yang dihubungkan dan/ atau	1	1	Tidak ada = 0, Ada = 1
	12	jaringan jalur kereta api yang dihubungkan	1	0	Tidak ada = 0, Ada = 1
Sub Total			24	13	54,17
Manfaat Keselamatan dan Keamanan					
	1	Menurunkan Angka Kecelakaan	2	2	Tinggi = 0, Sedang = 1, Rendah = 2
	2	Menurunkan Jumlah Gangguan Keamanan	2	1	Tinggi = 0, Sedang = 1, Rendah = 2
	3	Ketersediaan Pengas Keamanan	1	1	Tidak Tersedia = 0, Tersedia = 1
Sub Total			5	4	80,00
Kesiapan Operasional					
	1	pemilihan lokasi pelabuhan	1	1	tidak tepat = 0, tepat = 1
	2	daya dukung tanah , keadaan gelombang dan angkutan sedimen	2	2	Tidak baik = 0, kurang baik = 1, baik = 2
	3	Ketersediaan SDM	1	1	Tidak Tersedia = 0, Tersedia = 1
	4	Aksesibilitas (Kemudahan) menuju pelabuhan	1	1	Tidak Tersedia = 0, Tersedia = 1
	5	ke tersediaan fasilitas pendukung (listrik, air, telepon)	1	1	Tidak ada = 0, Ada = 1
	6	biaya pembangunan dan perawatan pelabuhan	1	1	Tidak ada = 0, Ada = 1
	7	Ketersediaan SOP Kepelabuhanan	1	0	Tidak ada = 0, Ada = 1
	8	ke tersediaan rencana operasi	1	1	Tidak ada = 0, Ada = 1
Sub Total			9	8	88,89
Total	A dministrasi		42,86		
Total	Manfaat pelayanan,Manfaat Keselamatan dan Keamanan, serta Kesiapan Operasional		74,35		
Keterangan			BAIK	> 70	
			SEDANG	= 50 s/d = 70	
			KURANG	< 50	
Pembangunan dermaga sungai tersebut bermanfaat untuk pelayanan, keselamatan dan keamanan serta operasional angkutan sungai di Kabupaten Berau. Hasil obsevasi rencana pembangunan dermaga sungai tersebut di peroleh rata-rata kemanfaatan dan kesiapan oerasional sebesar 74,25, yang berarti masuk kategori baik dan hasil pembangunan berm anfaat bagi pengguna jasa angkutan sungai di Kabupaten Berau. Namun belum didukung dengan hasil studi dan dokumen perencanaan seperti rencana induk pelabuhan, untuk itu perencanaan masih lemah dengan nilai 42,86 ,tetapi dari sisi kemanfaatan cukup bermanfaat.					

Sumber: Hasil Evaluasi

KESIMPULAN

Dermaga Pasar Gayam yang terletak di Sungai Kelay akan dialihfungsikan menjadi dermaga pariwisata, hal ini merupakan kebijakan pemerintah daerah Kabupaten Berau dalam upaya pengembangan industri pariwisata. Berdasarkan kondisi tersebut maka perlu dilakukan relokasi Dermaga Pasar Gayam yang selama ini berfungsi melayani bongkar muat barang dan lokasi yang direncanakan adalah di bantaran Sungai Segah yang termasuk dalam wilayah Kecamatan Teluk Bayur. Setelah dilakukan analisis dan pemetaan terhadap rencana lokasi dermaga yang baru dengan pendekatan manajemen transportasi yaitu strategi penyediaan dermaga dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, kondisi lokasi tersebut sudah sesuai dan tidak banyak persyaratan yang bertentangan dengan ketentuan, oleh karena itu pada prinsipnya pembangunan dermaga di lokasi tersebut dapat dilakukan sepanjang tidak ada masalah dalam pembebasan tanah/lahan dan sudah dianggarkan dalam Rencana Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (RAPBD) Kabupaten Berau tahun 2015, namun masih terdapat kelemahan dalam perencanaan yaitu belum adanya dukungan hasil studi kelayakan, amdal, dan dokumen lainnya seperti *Masterplan*) serta desain detail rencana pembangunan pelabuhan sehingga perencanaan masih lemah dan belum berorientasi jangka panjang. Dari sisi manfaat pembangunan dermaga yang direncanakan cukup bermanfaat.

REKOMENDASI

Perlu segera menyusun desain dermaga yang akan dibangun untuk ditetapkan menjadi dokumen perencanaan pembangunan serta menyiapkan aspek teknis dan administratif sebagai acuan dalam melakukan lelang pekerjaan. Perlu segera dilakukan pembebasan tanah/lahan untuk mendapat kejelasan mengenai status tanah. Perlu melakukan koordinasi dengan Direktorat LLASDP dan/atau Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan dalam rangka mendapat pertimbangan teknis

untuk pembangunan dermaga sungai agar sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan berkoordinasi dengan Dinas Pekerjaan Umum serta Dinas Perumahan dan Tata Ruang agar pembangunan dermaga tidak menyalahi ketentuan yang telah tertuang dalam RTRW Kabupaten Berau. Perlu adanya dukungan hasil studi sesuai dengan kebutuhan dan termasuk rencana induk pelabuhan (*masterplan*) maupun dokumen lingkungan (Amdal). Dalam merencanakan pembangunan prasarana transportasi, kemanfaatan dan orientasi jangka panjang menjadi pertimbangan yang paling utama, oleh karena itu perencanaan harus matang baik teknis maupun operasional.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam kesempatan ini, Kami mengucapkan terima kasih atas bantuan yang diberikan sehingga tersusunnya laporan ini. Ucapan terima kasih Kami sampaikan kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat dan Perkeretaapian selaku pengarah, Ir. Mulyahadi, Ms.Tr selaku pembimbing materi, Dwi Heriwibowo yang telah membantu mengolah data.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Basrowi dan Sukidin. 2002. *Metode Penelitian Kualitatif Perspektif Mikro*. Surabaya: Insan Cendikia.
- BPS Kabupaten Berau. 2014. *Kabupaten Berau Dalam Angka 2014*. Samarinda: BPS Provinsi Kalimantan Timur.
- Danim, Sudarwan. 2002. *Menjadi Peneliti Kualitatif*. Bandung: Pustaka Setia.
- Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Berau. 2011. *Upaya Peningkatan Peranan Angkutan Sungai dan Danau di Kabupaten Berau*. Tanjung Redeb.
- Hay, William W. 1977. *An Introduction to Transportation Engineering*. New Jersey: John Wiley & Sons Inc.

- Komaruddin, A.1993. *Ensiklopedia Manajemen*. Bandung: Alumni.
- Miles, M.B. and Huberman, A.M. 1994. *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. 2nd ed. Newbury Park, CA: Sage Publications.
- Moenir. 2000. *Manajemen Pelayanan Publik*. Jakarta: Bina Aksara.
- Moleong, Lexy J. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Mudana, I Ketut dan kawan-kawan. 2013. *Penelitian Kebutuhan Fasilitas dan Prasarana Angkutan Sungai Sebagai Moda Utama Angkutan Perkebunan dan Pertambangan di Kalimantan*. Laporan Akhir. Jakarta:Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian.
- Nasution, S. 2003. *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Bandung: Tarsito.
- Nasution, Muhammad Nur. 2003. *Manajemen Transportasi*. Edisi Kedua. Jakarta: PT. Ghalia Indonesia.
- Papacostas. 1987. *Fundamentals of Transportation Engineering*. New Jersey: Prentice Hall PTR.
- Sianipar. 1999. *Manajemen Jasa*. Yogyakarta: Andi.
- Sugiyono. 2004. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. CV. Alfabeta. Bandung.
- Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta.