



## The Impact of Changes from Water Transportation to Land Transportation in Selat District, Kapuas Regency in 1998-2024

Dampak Perubahan dari Transportasi Air ke Transportasi Darat Kecamatan Selat Kabupaten Kapuas Tahun 1998-2024

Rudy Prasetyo<sup>1)</sup>, Rochgiyanti<sup>1)</sup>, Mansyur<sup>1)</sup>, Mohamad Zaenal Arifin Anis<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup>Universitas Lambung Mangkurat

\*Correspondence: rudyp985@gmail.com

### ABSTRACT

The change from water transportation to land transportation in Selat District, Kapuas Regency is caused by the development of land road infrastructure carried out by the Kapuas Regency Regional Government. This has an impact on the decline of water transportation which was previously the main mode of community mobility. The purpose of this study is to examine the impact of the change from water transportation to land transportation for the community in Selat District, Kapuas Regency from 1998-2024. This research uses a historical method consisting of four stages, namely heuristic, criticism, interpretation, and historiography. The results of the study show that this change has a positive and negative impact on the community in Selat District. The positive impact is the increase in accessibility and mobility of the community, which is supported by an increase in the number of land vehicles. Based on data from the Central Statistics Agency of Kapuas Regency, it shows that the number of land vehicles has increased significantly from 2019 to 2023. The number of land vehicles increased from 2,800 units in 2019 to 4,389 units in 2023. The increase in land transportation shows that the community's dependence is increasing, but it has an impact on decreasing water transportation, reducing jobs, and increasing traffic density. The conclusion reached is that this change is due to the development of road infrastructure that improves accessibility and mobility, but also brings social and economic impacts to communities that previously relied on water transportation.

**Keywords:** Impact Infrastructure; Mobility; Water Transportation; Land Transportation.

### ABSTRAK

Perubahan dari transportasi air ke transportasi darat di Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas disebabkan oleh pembangunan infrastruktur jalan darat yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Kapuas. Hal ini berdampak pada kemunduran transportasi air yang sebelumnya menjadi moda utama dalam mobilitas masyarakat. Tujuan penelitian ini adalah untuk menelaah dampak perubahan dari transportasi air ke transportasi darat bagi masyarakat di Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas dari tahun 1998-2024. Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang terdiri dari empat tahap, yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perubahan ini memberikan dampak positif dan negatif bagi masyarakat di Kecamatan Selat. Dampak positifnya adalah meningkatnya aksesibilitas dan mobilitas masyarakat, yang didukung oleh peningkatan jumlah kendaraan darat. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Kapuas menunjukkan bahwa jumlah kendaraan darat mengalami peningkatan signifikan dari tahun 2019 hingga 2023. Jumlah kendaraan darat meningkat dari 2.800-unit pada tahun 2019 menjadi 4.389-unit pada tahun 2023. Peningkatan transportasi darat menunjukkan ketergantungan masyarakat yang semakin tinggi, namun berdampak pada penurunan transportasi air, berkurangnya lapangan pekerjaan, dan meningkatnya kepadatan lalu lintas. Kesimpulan yang didapat adalah perubahan ini disebabkan oleh pembangunan infrastruktur jalan yang meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas, tetapi juga membawa dampak sosial dan ekonomi bagi masyarakat yang sebelumnya bergantung pada transportasi air.

**Kata Kunci:** Dampak Infrastruktur; Mobilitas; Transportasi Air; Transportasi Darat.

*This is an open access article under the CC - BY license.*



## PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan pesat pembangunan di Indonesia, terutama pada sektor transportasi (udara, darat, dan laut), pemerintah telah mengantisipasi perkembangan sarana dan prasarana yang berperan penting dalam pemerataan hasil pembangunan di berbagai bidang, seperti sosial, budaya, ekonomi, pertahanan, dan keamanan. Menurut [Rustian Kamaludin \(2003\)](#), tujuan utama transportasi adalah untuk mencapai lokasi yang dituju serta meningkatkan nilai barang yang diangkut dari segi lokasi dan waktu. Sementara itu, [Abdulkadir Muhammad \(1998\)](#) mengemukakan bahwa transportasi di Indonesia memiliki peran yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat, terutama karena kondisi geografis negara yang terdiri dari ribuan pulau serta perairan yang luas, yang mengharuskan pengangkutan dilakukan melalui darat, air, dan udara. Hal ini mendukung pembangunan di berbagai sektor serta memperpendek jarak antara desa dan kota ([Nugroho & Haq, 2020](#)).

Transportasi air memiliki peran yang sangat penting bagi sebagian besar masyarakat Indonesia, terutama di daerah yang masih bergantung pada perairan sebagai sarana utama transportasi. Sebagai contoh, masyarakat Banjar di Kalimantan Selatan memanfaatkan perairan dan hutan untuk transportasi. Wilayah perairan di Kalimantan Selatan digunakan untuk mempermudah pengangkutan penumpang dan barang, serta menghubungkan berbagai lokasi ([Subiyakto, 2020](#)). Di Kalimantan Tengah, yang memiliki banyak anak sungai, masyarakat di sepanjang sungai menggunakan berbagai sarana transportasi sungai, seperti longboat, kapal motor, dan speedboat. Sungai Kapuas, salah satu sungai terbesar di wilayah ini, menjadi jalur utama penghubung masyarakat ([Riani, 2017](#)).

Pembangunan jalan darat di Kalimantan dimulai pada tahun 90-an, dengan inisiatif Gubernur Ir. M. Said, yang memprakarsai pembangunan prasarana jalan dan jembatan. Jaringan jalan di Banjarmasin dan sekitarnya telah diperbaiki, serta jembatan Barito yang melintasi Sungai Barito menjadi penghubung utama yang mendukung pertumbuhan ekonomi daerah ([Imron, 2022](#)). Jembatan ini juga menjadi pelopor pembangunan jalan di Kalimantan Tengah, termasuk di Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, yang memfasilitasi transportasi darat antarprovinsi dan kabupaten ([Kapuas, 2011](#)).

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dampak perubahan transportasi dari air ke darat di Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, antara 1998 hingga 2024. Seiring pembangunan infrastruktur jalan, masyarakat yang sebelumnya bergantung pada transportasi sungai beralih ke transportasi darat. Penelitian ini akan menganalisis dampak positif dan negatif perubahan tersebut serta bagaimana masyarakat beradaptasi. Beberapa pertanyaan yang akan diajukan nantinya adalah dampak perubahan transportasi terhadap masyarakat, pengaruh perubahan infrastruktur jalan terhadap mobilitas dan ekonomi, tantangan adaptasi, dan perbedaan kualitas hidup sebelum dan sesudah perubahan.

Adapun penelitian terdahulu mengenai peralihan transportasi air ke transportasi darat menunjukkan hasil yang bervariasi, seperti [Muttasimi \(2018\)](#) meneliti peralihan transportasi di Kelurahan Banua Anyar, Banjarmasin Timur (1998-2006), yang mengidentifikasi dampak negatif berupa polusi dan kemacetan, namun juga meningkatkan mobilitas masyarakat. [Riani et al. \(2017\)](#) membandingkan rute darat dan sungai dari Kuala Kapuas ke Talio Muara, dan menemukan bahwa meskipun rute sungai lebih pendek dan cepat, rute darat lebih ekonomis. Perbedaan dengan penelitian ini terletak pada fokus pada dampak perubahan transportasi di Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas dari tahun 1998 hingga 2024.

Maka dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dengan menggali lebih dalam dampak perubahan transportasi di wilayah yang lebih spesifik, yaitu Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, serta memperkaya pemahaman tentang adaptasi masyarakat terhadap perubahan sarana transportasi yang berlangsung selama lebih dari dua dekade.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode sejarah sebagai pendekatan sistematis dalam merekonstruksi masa lalu. Menurut Von Humboldt, metode sejarah mencakup empat tahapan: (1) Heuristik, yaitu pencarian dan pengumpulan sumber-sumber sejarah; (2) Kritik, yang terdiri dari kritik eksternal untuk memverifikasi keaslian sumber dan kritik internal untuk menilai kredibilitasnya; (3) Interpretasi, di mana peneliti memaknai fakta sejarah dengan melakukan analisis dan sintesis; serta (4) Historiografi, yaitu penulisan sejarah secara naratif

berdasarkan fakta-fakta yang telah dianalisis (Effeni, 2020).

Penelitian ini berfokus pada perubahan transportasi di Kelurahan Selat Hilir, Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, Kalimantan Tengah, dengan melibatkan berbagai pihak yang terlibat dalam transportasi air dan masyarakat setempat. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara, dan studi dokumentasi. Data primer diperoleh melalui wawancara terstruktur dengan menggunakan pedoman wawancara yang dibuat sedemikian mungkin serta relevan untuk ditanyakan kepada narasumber, seperti pengguna, pemilik, dan pengelola transportasi air, serta masyarakat yang terpengaruh oleh peralihan moda transportasi dari air ke darat sejak tahun 1998 hingga 2024. Wawancara terstruktur akan digunakan untuk mendapatkan data yang spesifik dan konsisten dari narasumber terkait kebijakan atau aspek teknis.

Dalam penelitian terdapat dua kategori dalam pemilihan narasumber utama: pertama, mereka yang terlibat langsung dalam penggunaan dan pengelolaan transportasi air, seperti pemilik kapal, pengemudi kapal, dan pengelola transportasi darat yang terkait dengan peralihan moda transportasi; dan kedua, masyarakat setempat yang merasakan dampak perubahan ini, termasuk pemerintah lokal. Pemilihan narasumber didasarkan pada kriteria tertentu, antara lain: (1) pengalaman langsung terkait transportasi air dan darat di kawasan penelitian, (2) pemahaman tentang dampak sosial dan ekonomi yang timbul dari perubahan moda transportasi, serta (3) keterlibatan mereka dalam proses adaptasi dan perubahan yang terjadi sejak 1998.

Data sekunder diperoleh dari sumber-sumber yang memiliki informasi terkait penelitian, namun tidak terlibat langsung dalam peristiwa tersebut, seperti arsip pemerintah daerah, laporan anggaran, dan dokumen yang dapat diperoleh dari Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Kabupaten Kapuas. Peneliti menggunakan metode observasi dan wawancara untuk memverifikasi keabsahan data yang diperoleh, memastikan kesesuaian dengan topik yang diteliti, serta untuk mengidentifikasi dampak perubahan transportasi ini terhadap masyarakat setempat.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Perubahan Transportasi Air Ke Darat di Kecamatan Selat (1998-2024)

Perubahan adalah bagian tak terhindarkan dari kehidupan manusia. Kata “perubahan” berasal dari kata dasar “ubah”, yang bermakna: (1) menjadi lain atau berbeda, (2) bertukar atau beralih, dan (3) berganti menjadi sesuatu yang lain. Secara umum, perubahan dapat diartikan sebagai keadaan yang berubah. Menurut McLean (2005), perubahan mencakup peralihan dari kondisi lama ke kondisi baru (*alteration*), modifikasi terhadap kondisi lama (*modification*), atau penambahan dan pengurangan pada suatu kondisi (*addition*). Perubahan selalu melibatkan perbedaan, baik dalam skala besar maupun kecil, yang dapat berdampak positif atau negatif. Namun, perubahan diharapkan membawa kemajuan dan perbaikan dari kondisi sebelumnya. Dalam sektor transportasi, perubahan memainkan peran penting dalam kehidupan manusia. Di Kelurahan Selat Hilir, Kabupaten Kapuas, peralihan moda transportasi dari air ke darat mencerminkan perubahan signifikan yang memengaruhi pola perjalanan, kehidupan sosial, ekonomi, dan infrastruktur masyarakat (Kamuri, 2021).

Modernisasi dalam ilmu sosial diartikan sebagai proses perubahan dari keadaan yang kurang maju menuju kondisi yang lebih baik, dengan harapan mencapai kehidupan yang lebih berkembang, maju, dan makmur. Modernisasi tidak hanya mencakup aspek material, seperti teknologi dan infrastruktur, tetapi juga aspek imaterial, seperti pola pikir dan perilaku masyarakat. Secara umum, modernisasi mencakup perubahan total dari kehidupan tradisional menuju pola-pola ekonomi dan politik yang menjadi ciri khas negara-negara Barat yang stabil. Proses modernisasi memiliki cakupan luas dan batasannya sering kali tidak dapat ditetapkan secara mutlak. Di Indonesia, modernisasi sering kali difokuskan pada sektor pertanian, selain sektor-sektor lainnya, sebagai salah satu pilar dalam mendorong kemajuan masyarakat (Rosana, 2015).

Dalam perspektif teori modernisasi, perubahan ini merepresentasikan transisi dari kondisi tradisional menuju kondisi yang lebih maju, ditandai oleh perkembangan teknologi dan peningkatan aksesibilitas. Pergeseran dari transportasi sungai ke transportasi darat bukan sekadar perubahan infrastruktur fisik, tetapi juga mencerminkan upaya masyarakat untuk meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas. Perubahan ini menjadi bagian dari proses modernisasi yang bertujuan memperbaiki sistem transportasi agar sesuai dengan kebutuhan zaman. Pergeseran tersebut mencerminkan dinamika sosial-ekonomi yang dapat dianalisis lebih lanjut untuk

memahami dampak dan tantangan yang dihadapi masyarakat setempat. Modernisasi dalam ilmu sosial mengacu pada perubahan dari keadaan yang kurang maju atau kurang berkembang menuju ke arah yang lebih baik, dengan harapan mencapai kehidupan yang lebih maju, berkembang, dan makmur. Modernisasi tidak hanya mencakup aspek material, tetapi juga aspek imaterial seperti pola pikir dan perilaku. Pada dasarnya, modernisasi mencakup perubahan total dari kehidupan tradisional menuju pola-pola ekonomi dan politik yang menjadi ciri khas negara-negara Barat yang stabil. Proses modernisasi sangat luas dan kadang-kadang batasannya tidak bisa ditetapkan secara mutlak. Di Indonesia, misalnya, modernisasi terutama ditekankan pada sektor pertanian, selain sektor lainnya.

Dalam sistem transportasi, terdapat dua aspek utama yang saling berkaitan, yaitu sarana dan prasarana. Sarana mengacu pada alat yang digunakan untuk mendukung pergerakan manusia dan barang, seperti mobil, kapal, kereta api, dan pesawat terbang. Sarana ini sering disebut sebagai **moda** atau jenis angkutan. Sementara itu, prasarana merujuk pada infrastruktur pendukung, seperti jalan raya, jalur rel, dermaga, terminal, bandara, dan stasiun kereta api. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), moda adalah bentuk atau jenis transportasi yang mencakup transportasi darat, air, dan udara. Berbeda dengan moda, istilah transportasi memiliki definisi tersendiri. Dalam kehidupan sehari-hari, transportasi sering dipersamakan dengan pengangkutan. Secara etimologis, kata "transportasi" berasal dari bahasa Latin *transportare*, yang terdiri atas *trans* (seberang atau sisi lain) dan *portare* (mengangkut atau membawa). Oleh karena itu, transportasi (Pangemanan & Tampanatu, 2017).

Transportasi memiliki peranan yang sangat vital dalam sektor ekonomi karena pengangkutan adalah salah satu komponen penting yang harus dilakukan dalam kegiatan ekonomi. Untuk mengangkut barang-barang dari pusat produksi ke pelabuhan, dibutuhkan sarana transportasi yang memadai. Menurut Muchtarudin Siregar, tahap-tahap perkembangan sarana transportasi meliputi: pertama, tahap imobilitas di mana masyarakat masih dalam keadaan tradisional dengan aktivitas yang sangat terbatas dan belum ada hubungan dengan dunia luar, sehingga alat transportasi yang digunakan adalah perahu untuk menyeberangi sungai. Kedua, tahap perbaikan alat angkutan dan pertumbuhan perdagangan, yang ditandai dengan munculnya sistem transportasi darat. Pada tahap ini, perdagangan mulai berkembang dan usaha perdagangan antar daerah mulai dilakukan. Ketiga, tahap menuju stabilitas dan peningkatan taraf hidup, di mana mekanisasi alat angkut dimulai dan perkembangannya sejalan dengan pertumbuhan industri. Keempat, tahap ketergantungan masyarakat pada angkutan bermotor, yang berkembang pesat baik dari segi intensitas, kuantitas, maupun kualitas, seiring dengan kemajuan teknologi otomotif (Basundoro, 2000).

Pendapat Muchtarudin Siregar di atas menunjukkan bahwa modernisasi tidak bisa dipisahkan dari kehidupan manusia, karena modernisasi adalah salah satu bentuk perubahan sosial yang terjadi dalam masyarakat dan tidak bisa dihindari. Setiap masyarakat mengalami perubahan dan selalu ingin berubah. Perubahan-perubahan dalam kehidupan masyarakat adalah fenomena sosial yang wajar, karena setiap individu memiliki kepentingan yang tak terbatas. Dalam kurun waktu 1998 hingga 2024, perubahan transportasi air di Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, menunjukkan dinamika yang signifikan. Infrastruktur jalan yang berkembang pesat dan peningkatan aksesibilitas transportasi darat turut mempengaruhi perubahan ini. Bapak Rio Adrianto, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Kapuas, menjelaskan bahwa meskipun pada akhir 1990-an masyarakat masih sangat bergantung pada transportasi air, tetapi sejak pertengahan 2000-an, pergeseran menuju transportasi darat menjadi lebih nyata karena pembangunan jalan raya dan meningkatnya kepemilikan kendaraan bermotor. Peningkatan tersebut dapat dilihat pada table 1.

**Tabel 1.** Jumlah Kendaraan Darat Bermotor menurut Jenisnya di Kabupaten Kapuas, 2019-2023

Tahun	Jenis Plat	Sedan, Jeep, Wagon	Bus & Mini Bus	Truk & Pick Up
2019	Plat Hitam	2.800	15	917
	Plat Merah	132	1	87
	Plat Kuning	4	29	81
2020	Plat Hitam	3.118	22	968
	Plat Merah	148	-	125
	Plat Kuning	1	24	88
Tahun	Jenis Plat	Sedan, Jeep, Wagon	Bus & Mini Bus	Truk & Pick Up

2021	Plat Hitam	3.197	25	1.072
	Plat Merah	139	1	94
	Plat Kuning	2	15	105
2022	Plat Hitam	2.990	87	1.145
	Plat Merah	152	2	62
	Plat Kuning	72	15	166
2023	Plat Hitam	4.389	30	1.417
	Plat Merah	21	-	14
	Plat Kuning	5	11	75

Berdasarkan data diatas terlihat bahwasanya transportasi darat terus meningkat dari tahun ke tahun yang menandakan bahwa teori Muchtarudin Siregar mengenai modernisasi terjadi di Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas. Awalnya mayoritas masyarakat menggunakan transportasi air sebagai sarana utama karena minimnya jalur darat yang layak dilewati. Namun, setelah dilakukannya pembangunan infrastruktur oleh pemerintah membuat transportasi darat menjadi lebih eksis dibanding transportasi air dan menandakan awal mula terjadinya perubahan di masyarakat. di tambah pemerintah juga terus melakukan berbagai upaya untuk pembangunan jalan darat di Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, hal tersebut tercantum dalam laporan Satuan Kerja Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Kapuas yang melaksanakan program peningkatan/pembangunan jalan dan jembatan, rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan, serta pembangunan sistem informasi/database jalan dan jembatan. Program dan kegiatan ini mendapat alokasi anggaran total sebesar Rp199.420.700.000,- pada tahun 2014 (Kapuas, 2014).

Perubahan ini juga berdampak pada struktur sosial dan ekonomi masyarakat. Peralihan dari transportasi air ke darat di Kecamatan Selat dipengaruhi oleh beberapa faktor utama. Efisiensi waktu adalah alasan utama, karena transportasi darat memungkinkan perjalanan yang lebih cepat dan teratur dibandingkan dengan transportasi air yang sering kali memiliki jadwal tidak pasti. Faktor ekonomi juga mempengaruhi, dengan biaya pemeliharaan dan operasional transportasi darat yang lebih ekonomis dalam jangka panjang.

Kenyamanan dan keamanan menjadi pertimbangan tambahan, di mana kendaraan darat menawarkan perlindungan dari cuaca buruk dan fleksibilitas waktu. Proses modernisasi membawa perubahan dalam gaya hidup, dengan masyarakat menjadi lebih terbuka terhadap inovasi dan teknologi baru. Aplikasi transportasi *online* juga memainkan peran penting dalam perubahan ini, memberikan kemudahan akses dan informasi *real-time* kepada konsumen. Modernisasi membawa perubahan signifikan dalam preferensi dan perilaku masyarakat, dengan transportasi darat menjadi simbol kemajuan dan status sosial yang lebih tinggi. Transformasi ini mencerminkan adaptasi masyarakat terhadap teknologi dan sistem baru, yang meningkatkan efisiensi dan kesejahteraan dalam konteks modernisasi yang lebih luas (Amir, 2020).

### Dampak Perubahan Transportasi Air Ke Darat Bagi Masyarakat

Pada tahun 1998, masyarakat Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, masih bergantung pada transportasi air sebagai moda utama. Kondisi geografis yang didominasi sungai serta minimnya infrastruktur jalan darat menjadi faktor utama penggunaan transportasi air untuk menunjang aktivitas sehari-hari. Adapun transportasi air yang digunakan masyarakat seperti lanting, jukung, klotok, *speedboat*, *longboat*, dan kapal motor (Taufik, 2004).

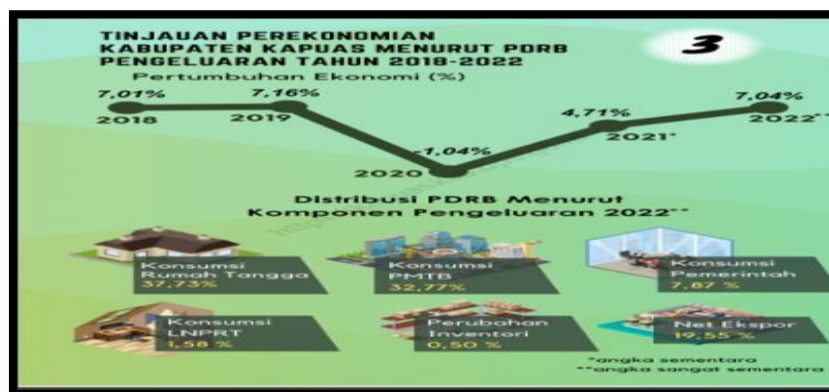
Setelah dilakukan pembangunan infrastruktur mulailah terjadi perubahan sosial dan ekonomi. Dalam konteks ini, peralihan dari transportasi air ke transportasi darat dapat dilihat sebagai bagian dari proses modernisasi di Kelurahan Selat Hilir, di mana masyarakat secara kolektif mengadopsi moda transportasi yang lebih *modern* untuk meningkatkan efisiensi dan kesejahteraan mereka. Peralihan dari transportasi air ke darat di Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, merupakan salah satu perkembangan signifikan yang telah membawa dampak besar bagi kehidupan masyarakat setempat. Seiring dengan pembangunan infrastruktur jalan yang semakin intensif, masyarakat kini lebih banyak menggunakan transportasi darat dibandingkan dengan transportasi air yang sebelumnya dominan. Perubahan ini tentu membawa berbagai dampak, baik positif maupun negatif, yang mempengaruhi berbagai aspek kehidupan di Kecamatan Selat. Hal ini dapat dilihat pada gambar 1.



**Gambar 1.** Jembatan Pulau Petak Salah Satu Akses Jalan Darat Yang Ada Di Kabupaten Kapuas (Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

Gambar di atas merupakan salah satu akses jalan darat yang tersedia di Kabupaten Kapuas dan menghubungkan dua yang ada di Kabupaten Kapuas yaitu Kecamatan Selat dan Kapuas Hilir. Jembatan Pulau Petak ini selesai dibangun sekitar tahun 1998 hampir berbarengan dengan selesainya Jembatan Barito yang ada di Kalimantan Selatan. Pada tahun 2000-an, pembangunan infrastruktur jalan dan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor mengurangi ketergantungan masyarakat pada transportasi air. Muhammad Iqbal, pengelola Kapal Fery Hikmah Bersama, mengungkapkan meski terjadi penurunan pengguna transportasi air, kapal fery masih penting bagi sebagian orang khususnya pedagang karena langsung menuju ke Pasar Kapuas. Di Kecamatan Selat, pergeseran dari transportasi air ke darat menandakan proses modernisasi yang lebih luas, di mana transportasi darat mulai mendominasi karena dianggap lebih cepat dan praktis.

Berdasarkan data dari Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Kabupaten Kapuas serta hasil wawancara dengan berbagai narasumber, ditemukan bahwa masyarakat yang sebelumnya bergantung pada transportasi air perlahan-lahan beralih ke transportasi darat seiring dengan pembangunan infrastruktur jalan yang semakin intensif sejak 1998. Perubahan ini tentunya memiliki beberapa Dampak positif dan juga negatif bagi beberapa kalangan masyarakat terutama bagi masyarakat yang sebelumnya mengandalkan transportasi air sebagai sumber pendapatan. Penelitian ini dilengkapi dengan kajian terdahulu mengenai peralihan transportasi air ke darat di berbagai wilayah sehingga peneliti dapat membandingkan hasil penelitiannya. [Muttasimi \(2018\)](#) meneliti peralihan transportasi di Kelurahan Banua Anyar, Banjarmasin Timur (1998-2006), yang menunjukkan bahwa perubahan ini menimbulkan dampak negatif seperti polusi dan kemacetan, tetapi juga meningkatkan mobilitas masyarakat. [Riani et al. \(2017\)](#) membandingkan rute darat dan sungai dari Kuala Kapuas ke Talio Muara dan menemukan bahwa meskipun jalur sungai lebih pendek dan cepat, jalur darat lebih ekonomis. Sementara itu, [Rajudin \(2015\)](#) meneliti perkembangan Pelabuhan Danau Mare di Kabupaten Kapuas (2008-2015) dan menemukan bahwa pertumbuhan infrastruktur pelabuhan meningkatkan interaksi sosial serta sektor ekonomi masyarakat sekitar. Berbeda dari penelitian sebelumnya yang lebih fokus pada aspek tertentu, penelitian ini secara khusus mengkaji dampak perubahan transportasi di Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, dalam rentang waktu 1998-2024 serta bagaimana masyarakat beradaptasi terhadap peralihan moda transportasi tersebut. Hal ini terlihat pada gambar 2 dibawah ini.



**Gambar 2.** Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Kapuas Menurut PPDB Tahun 2018-2022 (Sumber: BPS Kapuas)

Gambar diatas merupakan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Kapuas sejak tahun 2018-2022 menurut Badan Pusat Statistik Kabupaten Kapuas. Adanya data tersebut menunjukkan bahwa pertumbuhan

ekonomi di Kabupaten Kapuas berjalan stabil karena hanya beberapa kali mengalami penurunan itupun tidak signifikan kecuali ketika dilanda pandemi Covid-19 ditahun 2019 akhir sampai 2020. Pembangunan infrastruktur juga berperan dalam pertumbuhan perekonomian ini karena peningkatan infrastruktur ini secara tidak langsung membuka lapangan pekerjaan baru, peningkatan jumlah usaha baru, membuat sektor perdagangan dan sektor jasa menjadi lebih luas setelah masyarakat beralih dari transportasi air ke darat. Dengan adanya data ini, diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi dalam memahami lebih jauh dampak sosial dan ekonomi akibat perubahan transportasi serta membantu pemerintah dalam merumuskan kebijakan yang lebih baik bagi masyarakat terdampak.

### Dampak Positif

Salah satu dampak positif yang paling menonjol dari peralihan ini adalah peningkatan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat. Dengan adanya jaringan jalan yang lebih baik, penduduk kini dapat menjangkau pusat-pusat ekonomi, layanan kesehatan, dan fasilitas pendidikan dengan lebih cepat dan mudah. Hal ini sangat berbeda dengan sebelumnya, ketika transportasi air memerlukan waktu yang lebih lama dan sering kali terganggu oleh kondisi cuaca. Salah seorang anggota Dinas Perhubungan yaitu bapak Febrianto berpendapat bahwa keberadaan jalan darat di Kabupaten Kapuas, khususnya Kecamatan Selat semakin memudahkan masyarakat untuk bepergian dan mengeksplor tempat-tempat yang bisa di datangi.

Kemudahan akses ini juga telah berkontribusi pada peningkatan aktivitas ekonomi lokal. Dengan lebih mudahnya distribusi barang melalui jalur darat, bisnis dan perdagangan di sepanjang jalan utama mengalami peningkatan signifikan. Pusat-pusat ekonomi baru mulai berkembang di lokasi-lokasi yang sebelumnya tidak terjangkau oleh transportasi air. Perubahan ini sejalan dengan teori modernisasi yang menyatakan bahwa infrastruktur yang lebih baik menjadi pendorong utama pertumbuhan ekonomi dan perubahan sosial di masyarakat. Bapak Rio Adrianto dari Dinas Perhubungan Kabupaten Kapuas juga menegaskan bahwa pemerintah terus berupaya mengoptimalkan pembangunan dan pembenahan jalan darat ke desa-desa terpencil sekalipun. Hal ini dapat dilihat pada gambar 3.



Gambar 3. Kliping Tahun 2009 Tentang Pembenahan Infrastruktur Jalan (Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

Gambar di atas penulis dapat dari Kliping yang ada di Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Kabupaten Kapuas yang menjelaskan perealisasi infrastruktur jalan yang ada di desa-desa. Selain mempengaruhi waktu tempuh, peralihan moda transportasi ini juga menguntungkan bagi pengelola angkutan air di Kecamatan Selat. Dengan meningkatnya Perubahan kendaraan bermotor, semakin banyak orang yang memanfaatkan layanan fery penyeberangan. Menurut Muhammad Iqbal, seorang pekerja di jasa penyeberangan Fery Hikmah Bersama, beliau mengatakan bahwa setiap tahun pendapatan fery ini stabil saja tidak terjadi penambahan atau bahkan penurunan yang signifikan sekali. Kecuali waktu pandemi Covid-19 di karenakan waktu itu pemerintah menghimbau untuk tidak keluar rumah, maka pada saat itu fery terpaksa di tutup 15 hari. Kemudian buka kembali dengan syarat pembatasan penumpang. Tapi sekarang sudah normal lagi, walaupun BBM sempat naik dan tarif juga kami naikkan juga tidak mempengaruhi pendapatan kami. Malah terkadang ketika hari-hari besar seperti lebaran atau natal dan kahir tahun pendapatan kami justru meningkat dibandingkan hari-hari biasanya.

Di samping berkurangnya eksistensi transportasi penyebrangan di kalangan masyarakat, transportasi darat justru terus berkembang dengan mengandalkan teknologi sekarang yaitu layanan transportasi berbasis aplikasi *online*. Peningkatan transportasi darat berbasis aplikasi *online* juga memberikan dampak positif terhadap perekonomian lokal di Kecamatan Selat. Dengan semakin banyaknya pengemudi yang bergabung dalam platform ini, lapangan pekerjaan baru tercipta bagi masyarakat setempat. Hal ini tidak hanya meningkatkan pendapatan individu, tetapi juga memperluas aksesibilitas bagi pelaku usaha kecil dan menengah yang dapat menggunakan layanan pengiriman barang dengan lebih efisien.

Selain itu, perubahan ke transportasi darat juga mendorong pertumbuhan sektor ekonomi. Masyarakat yang sebelumnya sangat bergantung pada aktivitas perikanan dan perdagangan di sungai, kini memiliki lebih banyak peluang ekonomi melalui sektor-sektor baru seperti perdagangan di pasar darat, industri kecil, dan jasa transportasi darat. Salah satu contoh peluang bisnis yang terbuka dengan adanya peralihan ini adalah bengkel motor dan tambal ban. Mengacu pada teori pembangunan berkelanjutan yang dikemukakan oleh Emil Salim, perubahan ini sejalan dengan prinsip pembangunan yang berkesinambungan, di mana eksploitasi sumber daya, arah investasi, orientasi pengembangan teknologi, dan perubahan kelembagaan semuanya diupayakan agar selaras dan meningkatkan potensi masa kini dan masa depan untuk memenuhi kebutuhan dan aspirasi manusia (Kartono, n.d).

### Dampak Negatif

Peralihan moda transportasi ini juga membawa sejumlah dampak negatif. Berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan, perubahan ini juga mempengaruhi kehidupan komunitas di sepanjang sungai, di mana desa-desa di pinggir sungai mengalami penurunan aktivitas ekonomi karena berkurangnya lalu lintas perahu. Pak Sufiandi salah seorang warga yang tinggal di pinggir sungai mengatakan bahwa, dulu warung kebanyakan adanya di pinggir sungai tepatnya menghadap ke sungai karena dulu jalan darat sedikit, jadi orang banyak beraktivitas di sungai. Seperti misalnya waktu ingin mengisi bensin kelotok atau kapal harus beli dulu di warung pinggir sungai. Tapi karena zaman sudah berubah hal seperti itu sudah tinggal kenangan saja dan fokus ekonominya beralih ke darat.

Dalam konteks ini, perubahan transportasi ini menjadi pemicu perpindahan sektor perekonomian di Kecamatan Selat dari yang awalnya di sungai menjadi ke darat. Selain itu, eksistensi transportasi air menjadi berkurang seiring dengan maraknya pembangunan infrastruktur jalan, yang berdampak pada penurunan pendapatan bagi para pengelola jasa penyebrangan minim di kenal orang. Dari tiga penyedia jasa penyebrangan yang ada di Kecamatan Selat, tidak semua merasakan keuntungan dari perubahan ini.

Penulis melakukan wawancara dengan salah seorang narasumber yaitu pak Sufiandi di Kapal Fery Berkat Restu Ibu. Beliau mengungkapkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan darat membuat mereka mengalami penurunan pendapatan, beliau menjelaskan setelah dibangunnya jembatan orang-orang yang tinggal di dekat situ sudah jarang yang mau naik fery penyebrangan, karena jarak dari sana ke sini itu lumayan jauh dan jalannya juga lumayan susah di lewati karena banyak jalan hancur dan berlubang. Karena adanya hal itu pendapatan juga berkurang yang dulunya bisa sampai 100-200 ribu, tapi sekarang hanya sekitaran 50-80 ribu. Di tambah nama fery kami ini kurang terkenal di banding fery Hikmah Bersama yang sudah dikenal banyak orang. Di tambah fery ini juga jauh lebih kecil di banding Fery Hikmah Bersama dan hanya beberapa kalangan saja yang mengetahui keberadaan fery ini.

Dampak lingkungan juga menjadi perhatian utama, terutama terkait pembangunan jalan yang intensif tanpa mempertimbangkan dampak jangka panjang terhadap lingkungan. Perubahan transportasi dari air ke darat di Kecamatan Selat telah menimbulkan masalah terkait infrastruktur jalan yang belum siap menampung volume kendaraan yang semakin meningkat. Jalan-jalan yang sebelumnya cukup untuk lalu lintas kendaraan kecil kini harus menanggung beban berat dari truk dan kendaraan besar lainnya. Hal ini tidak hanya mengakibatkan kerusakan jalan yang lebih cepat, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Menurut Kepala Bidang Prasarana dan Keselamatan bapak Rio Adrianto, beliau mengatakan semakin banyak transportasi darat yang bervariasi ukuran dan bentuknya kondisi jalan harus lebih diperhatikan dan dibenahi agar tidak cepat rusak dan membahayakan para pengendara. Karena terkadang ada beberapa jalan yang bisa saja rusak jika di lalui oleh mobil atau angkutan dengan berat yang berlebihan, sehingga mengakibatkan jalan itu pecah atau berlobang. Maka dari itu, terkadang dishub juga turun kelapangan untuk memantau dan mendata mana saja jalan yang harus dibenahi.

Selain itu, peningkatan kendaraan bermotor juga membawa dampak negatif berupa polusi udara dan peningkatan emisi karbon. Dampak lain dari peralihan ke transportasi darat adalah peningkatan kemacetan lalu lintas di daerah yang dulunya tidak terlalu padat. Dengan semakin banyaknya kendaraan bermotor di jalan, waktu tempuh bisa menjadi lebih lama, terutama pada jam-jam sibuk. Walaupun transportasi darat membawa kemudahan dan aksesibilitas yang lebih baik, tantangan yang muncul dari perubahan ini tidak bisa diabaikan. Perlu ada upaya untuk mengatasi dampak negatif yang timbul demi kesejahteraan masyarakat yang lebih luas. Pemerintah daerah, khususnya Dinas Perhubungan, harus terus memantau dan mengawasi aktivitas-aktivitas yang berhubungan dengan transportasi dan komunikasi di Kabupaten Kapuas. Dengan menyelesaikan setiap masalah yang ada, Kecamatan Selat dan Kabupaten Kapuas dapat menjadi lebih baik di masa depan.

## KESIMPULAN

Peralihan transportasi dari air ke darat di Kecamatan Selat, Kabupaten Kapuas, mencerminkan modernisasi yang membawa dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan yang kompleks. Meskipun meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat serta membuka peluang ekonomi baru, perubahan ini juga menyebabkan berkurangnya peran transportasi air, penurunan pendapatan bagi kelompok tertentu, serta meningkatnya kepadatan lalu lintas dan kerusakan infrastruktur jalan. Pergeseran ini menuntut adaptasi dari pemerintah dalam perencanaan kebijakan yang lebih inklusif dan berkelanjutan, termasuk pengelolaan infrastruktur yang optimal serta mitigasi dampak lingkungan akibat peningkatan penggunaan kendaraan bermotor. Dari sisi sosial, perubahan ini mempengaruhi struktur ekonomi masyarakat, terutama bagi mereka yang sebelumnya bergantung pada transportasi air, seperti nelayan dan pedagang di sepanjang sungai. Selain itu, muncul tantangan dalam mempertahankan keseimbangan antara perkembangan transportasi darat dan keberlanjutan ekosistem sungai. Ke depan, kajian lebih lanjut dapat mengeksplorasi dampak jangka panjang dari perubahan ini terhadap dinamika sosial dan ekonomi masyarakat, efektivitas kebijakan pemerintah dalam mengatasi dampak negatifnya, serta strategi adaptasi yang dapat diterapkan oleh kelompok terdampak agar tetap mampu bertahan dan berkembang dalam kondisi yang terus berubah.

## Daftar Pustaka

- Effendi, R (2020). *Geografi dan ilmu sejarah (Deskripsi geohistori untuk ilmu bantu sejarah)*. Banjarmasin: Program Studi Pendidikan Sejarah, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lambung Mangkurat.
- Ellya Rosana (2015). Modernisasi dalam Perspektif Perubahan Sosial. *Al-Adyan*, Vol. 10 (1) 67-82.
- Guntur, M (2024). *Statistik Daerah Kabupaten Kapuas 2024*. Kapuas: Badan Pusat Statistik Kabupaten Kapuas.
- Guntur, M. (2024). *Kabupaten Kapuas Dalam Angka 2024/2024 Volume 22, 2024*. Kapuas: Badan Pusat Statistik Kabupaten Kapuas.
- Guntur, M. (2024). *Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Kapuas Menurut Pengeluaran 2018-2022*. Kapuas: Badan Pusat Statistik Kabupaten Kapuas.
- Imron, M., & Sudiyono (2022). Surutnya transportasi sungai di Banjarmasin Kalimantan Selatan dan permasalahannya. *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, 24(1).
- Kamuri, Klaasvakumok J. Fanggidae, Rolland E (2021). *Manajemen Perubahan*. Malang: CV. Literasi Nusantara Abadi.
- Kapuas Info (2011). Jembatan Pulau Petak. Diakses pada 09 Agustus 2024, dari <https://www.kapuas.info/2011/12/jembatan-pulau-petak.html>
- Kartono, Drajat. T. Hanif Nurcholis, H (n.d). *Modul: Konsep dan Teori Pembangunan*.
- Kutaibah Al Muharrir, Nabil Shafwan, Topan Adi Saputra, & Siti Sahara (2024). Strategi peningkatan mutu dalam Perubahan transportasi darat. *Jurnal Salome: Multidisipliner Keilmuan*, 1 (3), 153-159.
- Muhammad Amir & Agussalim Rahma (2020). Analisis dampak transportasi online terhadap transportasi konvensional (bentor) di Kota Makassar. *Jurnal Mirai Management*, 5 (1), 313.

- Nugroho, S. S., & Haq, H. S (2019). *Hukum Pengangkutan Indonesia: Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara*. Solo: Pustaka Iltizam.
- Nur, Nur K., dkk (2021). *Sistem Transportasi*. Makassar: Yayasan Kita Menulis.
- Pemerintah Kabupaten Kapuas (2014). *Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Kabupaten Kapuas Tahun 2014*. Kapuas: Pemerintah Kabupaten Kapuas.
- Purnawan Basundoro, S.S., M.Hum., Siti Parwati Sumarto D., M.Ed., Sarkawi, S.S., M.Hum., dan Maimunah, S.S (2000). "Pengaruh Modernisasi Transportasi terhadap Pola Perubahan Kota-Kota di Karesidenan Banyumas,". Surabaya: Laporan Penelitian DIK Suplemen Universitas Airlangga, Fakultas Sastra, Universitas Airlangga.
- Raja, Tatang S (1991). *Album Alat Transportasi Tradisiona: Lampung, Kalimantan Selatan, Bali, Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah, Nusa Tenggara Timur*. Jakarta: Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan Direktorat Jenderal Kebudayaan Proyek Pembinaan Media Kejudayaan.
- Riani, D., Salonten, & Hotlin (2017). Evaluasi Karakteristik Rute Jalur Darat Dan Sungai Dari Kuala Kapuas Menuju Talio Muara Kabupaten Pulang Pisau. *Jurnal Teknika*, 1(1), 41-50.
- Subiyakto, B., Abbas, E. W., Syaharuddin, & Mutiani (2020). *Transportasi Perairan Kalimantan Selatan 1950-1970an*. Banjarmasin: Program Studi Pendidikan IPS, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lambung Mangkurat.
- Taufik (2004). *Selat Dalam Angka 2003*. Kapuas: Badan Pusat Statistik Kabupaten Kapuas.