

# TRANSPORTASI BERKELANJUTAN KAWASAN WISATA TAMAN NASIONAL TANJUNG PUTING (TNTP) KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT, KALIMANTAN TENGAH

Yesser Priono<sup>1</sup>  
Elis Sri Rahayu<sup>2</sup>

## Abstraksi

Ekowisata (ecotourism). Taman Nasional Tanjung Puting merupakan salah satu objek wisata andalan yang dimiliki oleh provinsi Kalimantan Tengah dimana kawasan ini dijadikan sebagai tempat perlindungan orang utan (*Pongo pygmaeus*) dan bekantan (*Nasalis larvatus*). Dalam Mengakses keberadaan kawasan ekowisata Taman Nasional Tanjung Puting (TNTP), keberadaan transportasi air berupa kelotok ini sangat penting yang merupakan alat transportasi tradisional yang digunakan dari dahulu oleh masyarakat Kalimantan Tengah dimana Pulau Kalimantan sebagian besarnya adalah daerah wilayah perairan dengan adanya sungai-sungai dan kelotok juga dapat menjadi daya tarik wisata di Kalimantan Tengah. Hal ini dilakukan dalam upaya meningkatkan kualitas layanan dari transportasi tradisional air kelotok sebagai pendorong pariwisata Taman Nasional Tanjung Puting di Kalimantan Tengah.

**Kata Kunci :** Transportasi Berkelanjutan, Aksesibilitas, Taman Nasional Tanjung Puting (TNTP)

## PENDAHULUAN

Kalimantan Tengah dikenal sebagai surganya pariwisata minat khusus. Ekowisata (ecotourism). Taman Nasional Tanjung Puting merupakan salah satu objek wisata andalan yang dimiliki oleh provinsi Kalimantan Tengah dimana kawasan ini dijadikan sebagai tempat perlindungan orang utan (*Pongo pygmaeus*) dan bekantan (*Nasalis larvatus*).

Di Taman Nasional Tanjung Puting ini menyajikan keindahan kekayaan alam yang luar biasa baik dari flora maupun faunanya. Kekayaan flora di Tanjung Puting meliputi tumbuh-tumbuhan seperti meranti, ramin, jelutung, gaharu, kayu lanan, karuing, ulin tengkawang, nipah, rotan dan lain-lain. Adapun kekayaan faunanya berupa primate mamalia yang dilindungi yaitu, orang utan, bekantan, owa-owa, beruang madu, rusa sambar, kijang, kancil, dan babi hutan. Dilokasi ini juga ditemui fauna jenis reptile seperti buaya dan 200 jenis burung yang hidup di Taman Nasional Tanjung Puting.

Kawasan Taman Nasional Tanjung Puting sama sekali tidak memiliki jalur jalan darat. Adanya cuma memanfaatkan alur sungai Sekonyer yang membelah Kawasan Taman Nasional Tanjung Puting sebagai sarana transportasi. Untuk mencapai lokasi kawasan Taman Nasional Tanjung Puting dari Kumai dapat menggunakan kelotok atau speed boat. Kelotok dan Getek, adalah sarana transportasi sungai yang sampai sekarang masih digunakan. Kelotok itu semacam perahu yang ukurannya lumayan, cukup untuk menampung 10-15 penumpang dan menggunakan mesin diesel sebagai motornya. Sedangkan Getek (atau disebut juga dengan nama 'jukung') itu

---

<sup>1</sup> Staf Pengajar Jurusan/Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya

<sup>2</sup> Staf Pengajar Jurusan/Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya

memang benar-benar perahu terbuka, dengan ukuran lebih kecil dan masih menggunakan alat kayuh untuk menggerakannya, walaupun ada juga yang sudah dipasangi motor diesel berukuran kecil. Fungsinya pun bukan untuk perjalanan jauh seperti kelotok, tetapi hanya untuk mengantarkan penumpang ke seberang sungai. Sekarang keberadaan Kelotok dan Getek sudah mulai berkurang, karena semakin banyaknya Speed boat yang tentunya memiliki kecepatan lebih dibandingkan alat tradisional ini.

Keberadaan kelotok ini sangat penting tidak hanya sebagai alat akses transportasi menuju objek wisata Taman Nasional Tanjung Puting namun merupakan alat transportasi tradisional yang digunakan dari dahulu oleh masyarakat Kalimantan Tengah dimana Pulau Kalimantan sebagian besarnya adalah daerah wilayah perairan dengan adanya sungai-sungai dan kelotok juga dapat menjadi daya tarik wisata di Kalimantan Tengah. Oleh karena itu keberadaan kelotok perlu diperhatikan mengingat sebagai alat transportasi tradisional yang telah digunakan sejak dahulu di Kalimantan Tengah.

Kondisi Transportasi (infrastruktur) yang masih belum memadai menjadi kendala dalam pengembangan pariwisata di Taman Nasional Tanjung Puting yang memiliki keindahan objek wisata. Kondisi yang terjadi pada kawasan objek Wisata Taman Nasional Tanjung Puting dimana akses untuk menuju lokasi objek wisata dapat ditempuh melalui jalur udara dan jalur laut. Cara untuk menuju Taman Nasional Tanjung Puting melalui kecamatan Kumai. Melalui jalur laut, Kumai dapat di akses dengan menggunakan kapal laut PELNI yang berangkat dari Semarang, Surabaya dan Banjarmasin dua minggu sekali. Namun jika ditempuh melalui jalur udara, pengunjung harus singgah terlebih dahulu di Pangkalan Bun, Ibu kota kabupaten Kota Waringin Barat. Sebab hanya di Pangkalan Bun inilah terdapat Bandar udara yang menghubungkan dengan kota-kota seperti Ketapang, Palangka Raya, Sampit, Banjarmasin dan Semarang. Dari kota-kota tersebut, penerbangan menuju Pangkalan Bun rata-rata satu kali dalam sehari. Setelah sampai di Pangkalan Bun, perjalanan ke Kumai dapat ditempuh dengan menggunakan taksi umum atau taksi carteran. Kemudian dari kecamatan Kumai untuk menuju ke objek wisata Taman Nasional Tanjung Puting diakses menggunakan klotok atau speed boat dengan beberapa route.

## **PERMASALAHAN**

Bagaimana meningkatkan peran serta alat transportasi tradisional kelotok sebagai salah satu produk dalam mendorong pengembangan pariwisata di Kalimantan Tengah?

## **TUJUAN**

Adapun tujuan yang ingin dicapai adalah meningkatkan kualitas layanan dari transportasi tradisional air kelotok sebagai pendorong pariwisata Taman Nasional Tanjung Puting di Kalimantan Tengah.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam *Brundtland Commission dalam CAI-Asia (2005: 11)* definisi dari *sustainable transportation* dapat diartikan sebagai kumpulan kegiatan transportasi bersama dengan infrastruktur yang tidak meninggalkan masalah atau biaya-biaya untuk generasi mendatang guna menyelesaikannya dan menanggungnya. Definisi yang lebih resmi telah lebih awal dikeluarkan oleh *the world bank (1996)* yang menyatakan secara konseptual, *sustainable transportation* adalah transportasi yang melayani tujuan utama sebagai penggerak ekonomi wilayah perkotaan dan perkembangan sosial. Pendapat yang dikemukakan oleh *Brundtland Commission* mengenai transportasi berkelanjutan lebih ditekankan kepada penggunaan moda transportasi dan infrastruktur

transportasi lainnya yang bekerja secara bersama-sama untuk memperlancar kegiatan transportasi tersebut. Namun, kegiatan tersebut tidak boleh meninggalkan masalah bagi generasi mendatang

Menurut Beela (2007:3) indikator dari sustainable transportasi adalah

1. Keamanan perjalanan bagi pengemudi dan penumpang
2. Penggunaan energi oleh moda transportasi
3. Emisi CO<sub>2</sub> oleh moda transportasi
4. Pengaruh transportasi terhadap lingkungan sekitar
5. Kesenangan dan kenyamanan menggunakan moda transportasi
6. Emisi dari bahan beracun dan bahan kimia berbahaya, polusi udara dikarenakan moda transportasi
7. Guna lahan bagi moda transportasi seperti lahan parkir
8. Gangguan terhadap wilayah alami oleh moda transportasi atau infrastruktur lainnya.
9. Polusi suara oleh moda transportasi.

Disamping indikator tersebut, terdapat pendapat lain mengenai indikator sustainable transportation yang berbeda. Menurut Heanue (1997) pada *the national science and technology council transportation R&D committee* menyatakan bahwa indikator dari sustainable transportation adalah sebagai berikut :

- a. Tembusan pasar dalam bahan bakar minyak tanah
- b. Emisi transportasi dalam efek rumah kaca
- c. Kualitas air, jumlah spesies berbahaya, perlindungan minyak dan seterusnya
- d. Ukuran tanah dalam merevitalisasi wilayah perkotaan dan memperoleh kembali tanah lapang atau bagian tanah kosong.
- e. Perjalanan melakukan dan menempuh perjalanan
- f. Kepercayaan pengguna sepeda
- g. Akses untuk mendapatkan pekerjaan dan pelayanan untuk transportasi merugikan atau tidak.
- h. Populasi dalam wilayah yang mencapai standart kualitas atmosfer nasional.

## **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Menurut Inskeep (1991:38), ada beberapa komponen wisata yang selalu ada dan merupakan komponen dasar dari wisata. Komponen-komponen tersebut saling berinteraksi satu sama lain. Salah satu dari komponen wisata itu yaitu pelayanan transportasi dimana meliputi transportasi akses dari dan menuju kawasan wisata, transportasi internal yang menghubungkan atraksi utama kawasan wisata dan kawasan pembangunan, termasuk semua jenis fasilitas dan pelayanan yang berhubungan dengan transportasi darat, air, dan udara. Kelotok merupakan salah satu komponen wisata dalam aksesibilitas menuju objek wisata Taman Nasional Tanjung Puting yang merupakan transportasi tradisional yang masih digunakan.

Transportasi tradisional kelotok yang menjadi salah satu komponen produk wisata Taman Nasional Tanjung Puting ini masih belum memenuhi prinsip transportasi yang berkelanjutan dalam pariwisata.

Adapun prinsip dasar *Sustainable Transportation* ( In Tourism) antara lain :

- Peningkatan akses
- Equity (fairness)
- Pencegahan pencemaran
- Kesehatan dan keamanan

- Partisipasi publik dan transparansi
- Perencanaan terpadu
- Ekonomis dan biaya rendah

#### A. Peningkatan Akses

Kawasan Taman Nasional Tanjung Puting sama sekali tidak memiliki jalur jalan darat. Adanya cuma memanfaatkan alur sungai Sekonyer yang membelah Kawasan Tanjung Puting sebagai sarana transportasi, jadi alternatif transportasi yang digunakan adalah transportasi air berupa kelotok. Setiap kelotok rata-rata dapat mengangkut 10 orang.



Gambar 36.

#### Transportasi Kelotok Taman Nasional Tanjung Puting (Tntp)

Sumber : <http://guntarnet-kumai.blogspot.com>

##### Analisa :

Melihat kondisi dilapangan, masih belum memenuhi norma transportasi berkelanjutan dilihat dari kendala yang terjadi yaitu pada transportasi tradisional kelotok ini dimana menyesuaikan dengan keadaan pasang surut air sungai. Yang terjadi dalam aksesibilitas menuju objek wisata Taman Nasional Tanjung puting dimana karena akses melalui sungai-sungai dalam mencapai tujuan objek wisata, kendala yang terjadi apabila air sungai surut, maka klotok tidak bisa melewati anak-anak sungai dalam pencapaian ke tujuan objek wisata. Transportasi klotok itu sendiri bisa karam sehingga mesti menunggu air sungai pasang lagi, baru kemudian bisa melanjutkan perjalanan. Dalam peningkatan akses menggunakan kelotok diperlukan peningkatan jalur-jalur yang efektif guna kelancaran dalam perjalanan.

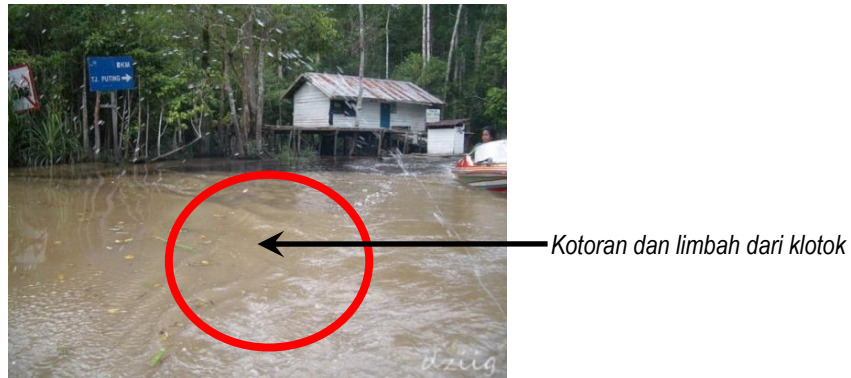
#### B. Pencegahan Pencemaran

Untuk alat transportasi kelotok masih belum memenuhi Transportasi berkelanjutan disebabkan karena transportasi kelotok ini menggunakan mesin diesel yang berbahan bakar solar sehingga mengeluarkan emisi gas yang menimbulkan pencemaran udara. Dari sisi pencemaran, kotoran dan limbah dari transportasi kelotok itu sendiri pembuangannya langsung ke air sehingga menimbulkan pemandangan yang tidak enak serta kesehatan yang masih minim yang juga dapat menimbulkan kerusakan pada ekosistem air sungai.

##### Analisa :

Transportasi mempelajari faktor-faktor yang mempengaruhi kebutuhan orang akan pergerakan orang atau barang. Faktor-faktor tersebut dapat berupa tata guna lahan, ekonomi, sosial budaya, **teknologi transportasi**, dan faktor-faktor lainnya (dikutip dalam Budi, Setiya, 2002). Transportasi kelotok yang masih belum memenuhi norma transportasi

yang berkelanjutan dimana dalam transportasi berkelanjutan mestinya harus bisa dalam pencegahan pencemaran. Hal ini kendala yang dialami dalam kelotok karena motor penggerak dari kelotok itu sendiri bermesin diesel yang berbahan bakar solar sehingga dapat mempengaruhi dalam pencemaran udara. Untuk menanggulangi masalah ini maka perlu pengembangan teknologi transportasi dalam transportasi tradisional kelotok berupa motoris yang memenuhi standar dalam keramahan lingkungan



Gambar 36.  
**Pencemaran Akibat Transportasi Klotok**  
 Sumber : <http://gobackpacking.com>

**C. Keamanan, dan kenyamanan**

Untuk tingkat kenyamanan dari transportasi kelotok ini cukup terpenuhi dilihat dari sisi layanan yang di berikan. Kesan dari kelotok yang berjalan cukup lambat memberikan kesan tersendiri kepada wisatawan dalam menikmati pemandangan alam serta keunikan binatang satwa sepanjang perjalanan sehingga wisatawan akan menikmati perjalanan wisata. Hal lain dari sisi layanan dari kelotok itu sendiri adalah ruang kabin dalam kelotok yang difungsikan sebagai tempat tidur yang layak bagi wisatawan apabila kemalaman dalam perjalanan. Juga terdapat kamar mandi sebagai tempat para wisatawan buang air. Hanya saja menggunakan alat transportasi kelotok ini memakan waktu perjalanan yang cukup lama.

Adapun Lama Perjalanan ke Taman Nasional Tanjung Puting menggunakan kelotok :

- Kumai - Tanjung Harapan (20 km) ± 1,5 jam
- Kumai - Pondok Tanggui (30 km) ± 3 jam
- Kumai - Camp Leakey (40 km) ± 4,5 jam
- Kumai - Natai Lengkuas (40 km) ± 4,5 jam



Gambar 37.  
**Peralatan Keamanan Transportasi Kelotok Taman Nasional Tanjung Putting (TNTP)**  
 Sumber : <http://gobackpacking.com>

**Analisa :**

Sistem transportasi diselenggarakan dengan tujuan agar proses transportasi manusia dan barang dapat dicapai secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu dengan mempertimbangkan faktor keamanan, kenyamanan, kelancaran, dan efisiensi atas waktu dan biaya (dikutip dalam Budi, Setiya, 2002). Dilihat dari kondisi pada transportasi kelotok masih belum sepenuhnya memenuhi prinsip transportasi yang berkelanjutan. Melihat kondisi yang terjadi pada transportasi kelotok dimana seringkali Untuk itu perlu dilakukan peningkatan kualitas pelayanan dan kenyamanan pada transportasi kelotok itu sendiri., dimana pada transportasi kelotok masih belum disediakan fasilitas keamanan berupa pelampung dan perahu keselamatan. Disini masih mengharuskan wisatawan untuk bisa berenang apabila terjadi kecelakaan pada transportasi kelotok

**D. Ekonomis dan biaya rendah**

Untuk biaya transportasi pada kelotok tidak ada ketetapan standarisasi tarif biaya, hanya tergantung negosiasi dengan pemilik kelotok. Untuk para wisatawan yang baru terutama wisatawan mancanegara biasanya mereka mengenakan tarif biaya transportasi seenaknya.

**Analisa :**

Menurut Sulastiono, 1999 penetapan harga sangat penting untuk menuju keberhasilan, pebetapan harga harus memenuhi semua komponen biaya produksi selain itu juga harus menarik dan mampu mempengaruhi pasar tertentu untuk membelinya. Melihat dari kondisi yang ada dilapangan, untuk tarif biaya transportasi kelotok masih belum ada standarisasi tarif biaya transportasi, sehingga diperlukan peran serta peran pemerintah melalui departemen perhubungan yang mengatur manajemen dari kelotok itu sendiri serta melakukan penetapan standarisasi harga agar para wisatawan dapat merasa aman dan nyaman dengan tarif biaya dari kelotok itu sendiri sehingga dapat terjadi keseimbangan antara kepuasan dari wisatawan dengan kesejahteraan dari masyarakat itu sendiri. Juga diperlukan agen/biro perjalanan dari kelotok itu sendiri agar dapat mengatur arus wisatawan yang menggunakan jasa transportasi kelotok itu sendiri.

**KESIMPULAN**

Mengingat pentingnya peran dari transportasi kelotok sebagai komponen produk pariwisata dimana aksesibilitas menuju objek wisata Taman Nasional Tanjung Putting adalah kelotok, maka guna pengembangan pariwisata maka transportasi perlu mendapat perhatian dalam penanganan masalah yang terjadi pada transportasi kelotok.

**REKOMENDASI**

Tabel 5  
**Rekomendasi Pengembangan Transportasi**

<b>Rekomendasi</b>	<b>Program</b>	<b>Pihak yang terkait</b>
Peningkatan Akses	✓ Membuat jalur-jalur efektif untuk transportasi kelotok.	Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan umum, Dinas Tata kota, masyarakat.
Pencegahan Pencemaran	✓ Modernisasi transportasi kelotok.	Dinas Lingkungan hidup, masyarakat

Rekomendasi	Program	Pihak yang terkait
Keamanan dan kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Peningkatan kualitas pelayanan transportasi.</li> <li>✓ Penyediaan fasilitas pada transportasi kelotok berupa pelampung dan perahu karet untuk keselamatan penumpang.</li> <li>✓ Adanya kerjasama dengan pihak jasa raharja untuk asuransi kecelakaan penumpang.</li> </ul>	Dinas Perhubungan, Jasa raharja, Tour Operator, masyarakat
Ekonomis dan biaya rendah	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Kebijakan standar tarif biaya transportasi kelotok</li> </ul>	Dinas Perhubungan, masyarakat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Detr . 1998. **Sustainable development: Opportunities for change**. London: Department of the Environment, Transport and the Regions.
- Eagles, Paul F.J.; Mc Cool, Stephen F. & Haynes, Christoper D., 2002 **Sustainable Tourism in Protected Areas : Guidelines for Planning and Management**, IUCN, United Kingdom.
- Gunn, Clare, A., 1994, **Tourism Planing 2nd Ed.**, Taylor and Francis, USA.
- Gunawan, Myra. P., 1997, **Perencanaan Pariwisata Berkelanjutan**, ITB, Bandung.
- Inskeep, Edward., 1991, **Tourism Planning An Integrated and Sustainable Development Approach**, Van Nostrand Reinhold, New York.
- \_\_\_\_\_, 1993, **Tourism Planning An Integrated and Sustainable Development Approach**, Van Nostrand Reinhold, New York.
- K, Beela S. 2007. **Changing definition of sustainable transportation**. (www.enhr2007rotterdam.nl)
- NN. 2002. **Definition And Vision Of Sustainable Transportation**. Canada: The centre for sustainable transport.
- World Bank. 1996. **Sustainable Transport: Priorities for Policy Reform**. Development in Practice Series.
- <http://gobackpacking.com>
- <http://guntarnet-kumai.blogspot.com>