

STUDI ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN LOMBOK TENGAH



**DINAS PERHUBUNGAN
KABUPATEN LOMBOK TENGAH**

2021

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sektor transportasi memegang peranan penting dalam meningkatkan integrasi wilayah dan mendukung pertumbuhan ekonomi. Dalam hal ini, angkutan umum berfungsi sebagai elemen vital dalam pemenuhan kebutuhan mobilitas masyarakat. Kinerja angkutan umum yang baik, baik dari sisi jaringan, pelayanan, maupun pengelolaan, akan sangat mendukung kelancaran transportasi di suatu daerah. Sebaliknya, gangguan terhadap sektor ini dapat menimbulkan dampak yang luas, baik dalam aspek sosial maupun ekonomi. Untuk itu, kajian mengenai kinerja angkutan umum menjadi sangat penting untuk memastikan pelayanan yang optimal.

Di Kabupaten Lombok Tengah, perkembangan sektor transportasi terus mengalami peningkatan pesat. Hal ini didorong oleh berbagai faktor, termasuk bertambahnya jumlah penduduk, perkembangan pariwisata, serta meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat. Kabupaten ini memiliki karakteristik angkutan umum yang beragam, baik yang teratur dalam trayek tertentu maupun yang tidak teratur. Oleh karena itu, penting untuk melakukan kajian terhadap sarana dan prasarana angkutan umum di wilayah ini, guna memahami bagaimana angkutan umum memenuhi kebutuhan masyarakat yang semakin beragam.

B. MAKSUD DAN TUJUAN

Tujuan dari kegiatan studi angkutan umum di Kabupaten Lombok Tengah ini adalah untuk menganalisis karakteristik sarana dan prasarana angkutan umum yang ada, serta mengevaluasi kinerja angkutan umum di wilayah tersebut. Studi ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih jelas tentang kondisi angkutan umum yang meliputi angkutan umum dalam trayek dan angkutan umum tidak dalam trayek, termasuk angkutan pendukung seperti ojek dan cidomo.

Hasil kajian ini akan digunakan untuk memberikan data yang berguna dalam pengambilan kebijakan yang berkaitan dengan angkutan umum, serta untuk merancang pengembangan transportasi yang lebih efisien dan efektif di Kabupaten Lombok Tengah. Dengan demikian, diharapkan studi ini dapat membantu meningkatkan kualitas layanan angkutan umum dan mendukung pembangunan daerah secara keseluruhan.

BAB II

PROFIL DAN KINERJA BIDANG ANGKUTAN UMUM

A. KARAKTERISTIK SARANA DAN PRASARANA ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN LOMBOK TENGAH

Sektor transportasi memiliki peranan penting dalam merekatkan integritas wilayah. Selain itu sektor transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah. Fungsi sebagai katalisator bahkan menjadi lebih penting karena dampak yang dapat ditimbulkan akibat terganggunya fungsi ini dapat meluas kepada hal-hal lain yang lebih sensitif. Begitu pula dengan fungsi angkutan umum sebagai pemenuh permintaan akan pelayanan jasa transportasi akan sangat berguna apabila memiliki unjuk kerja yang baik. Untuk beberapa daerah yang pada umumnya terlayani angkutan umum tetap dan teratur, terdapat 3 parameter unjuk kerja angkutan umum yang perlu dikaji terkait pelayanan yang diberikan, yaitu kinerja secara jaringan, kinerja pelayanan, dan kinerja kepengusahaan. Ketiganya harus mempertimbangkan 3 sudut pandang, yaitu dari segi penumpang (pengguna jasa), operator (pengusaha angkutan) dan regulator (pemerintah). Namun penilaian ini tidak dilakukan di semua daerah. Perlu ada penyesuaian dalam penilaian untuk beberapa kondisi tertentu seperti pada daerah-daerah yang jenis pelayanan angkutan umumnya menyimpang dari trayek tetap dan teratur. Hal ini ditemukan di wilayah studi Kabupaten Lombok Tengah.

Perkembangan transportasi Kabupaten Lombok Tengah terus mengalami pertumbuhan yang pesat dari tahun ke tahun. Ketergantungan akan moda pun muncul yang memisahkan antara pengguna jasa *captive* dan pengguna *choice*. Karakteristik pengguna jasa yang bervariasi ini berpengaruh terhadap jenis pergerakan tiap-tiap individu masyarakat. Masyarakat dengan berbagai macam kegiatan dan kebutuhan pastinya membutuhkan pelayanan angkutan yang berkesinambungan sehingga mampu memenuhi kebutuhan masyarakat.

Untuk itu sangat penting mengetahui profil dan kinerja angkutan umum Kabupaten Lombok Tengah dengan harapan dapat membantu dalam penyediaan data sehingga dapat digunakan sebagai alat ukur dalam mengambil suatu kebijakan khususnya di bidang angkutan umum.

1. Sarana Angkutan Umum

Angkutan umum atau kendaraan bermotor umum sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan kendaraan umum maka semakin efektif pula penggunaan jalan raya.

Daerah Kabupaten Lombok Tengah dilayani oleh beberapa angkutan umum meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek. Berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 37 ayat (1), angkutan trayek tetap dan teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap atau tidak terjadwal. Sedangkan pengertian tidak dalam trayek adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dengan tidak terikat dalam jaringan trayek tertentu dengan jadwal pengangkutan yang tidak teratur. Angkutan Umum Dalam Trayek di Kabupaten Lombok Tengah dilayani oleh Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Perdesaan, dan Angkutan Pemadu Moda. Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek di Kabupaten Lombok Tengah yaitu meliputi Taksi, Angkutan Sewa, dan Angkutan Pariwisata. Sebagai angkutan pendukung (paratransit) daerah di Kabupaten Lombok Tengah dilayani oleh Ojek dan Cidomo. Angkutan umum jukendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Pasal 3 Ayat (3), dijelaskan bahwa kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi kendaraan yang digerakan oleh tenaga orang dan kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan. Di Kabupaten Lombok Tengah terdapat kendaraan tidak bermotor yang ditarik oleh tenaga hewan yaitu Kuda yang disebut dengan Cidomo. Cidomo atau Cikar, Dokar dan Motor ini adalah kendaraan tidak bermotor yang digunakan untuk mengangkut orang dan barang. Selain cidomo, di Kabupaten Lombok Tengah juga terdapat kendaran ojek yang digunakan sebagai sarana angkutan pendukung (paratransit) dengan pelayanan dipungut bayaran.

Tabel 2.1 Struktur Angkutan Umum Yang Melayani di Kabupaten Lombok Tengah

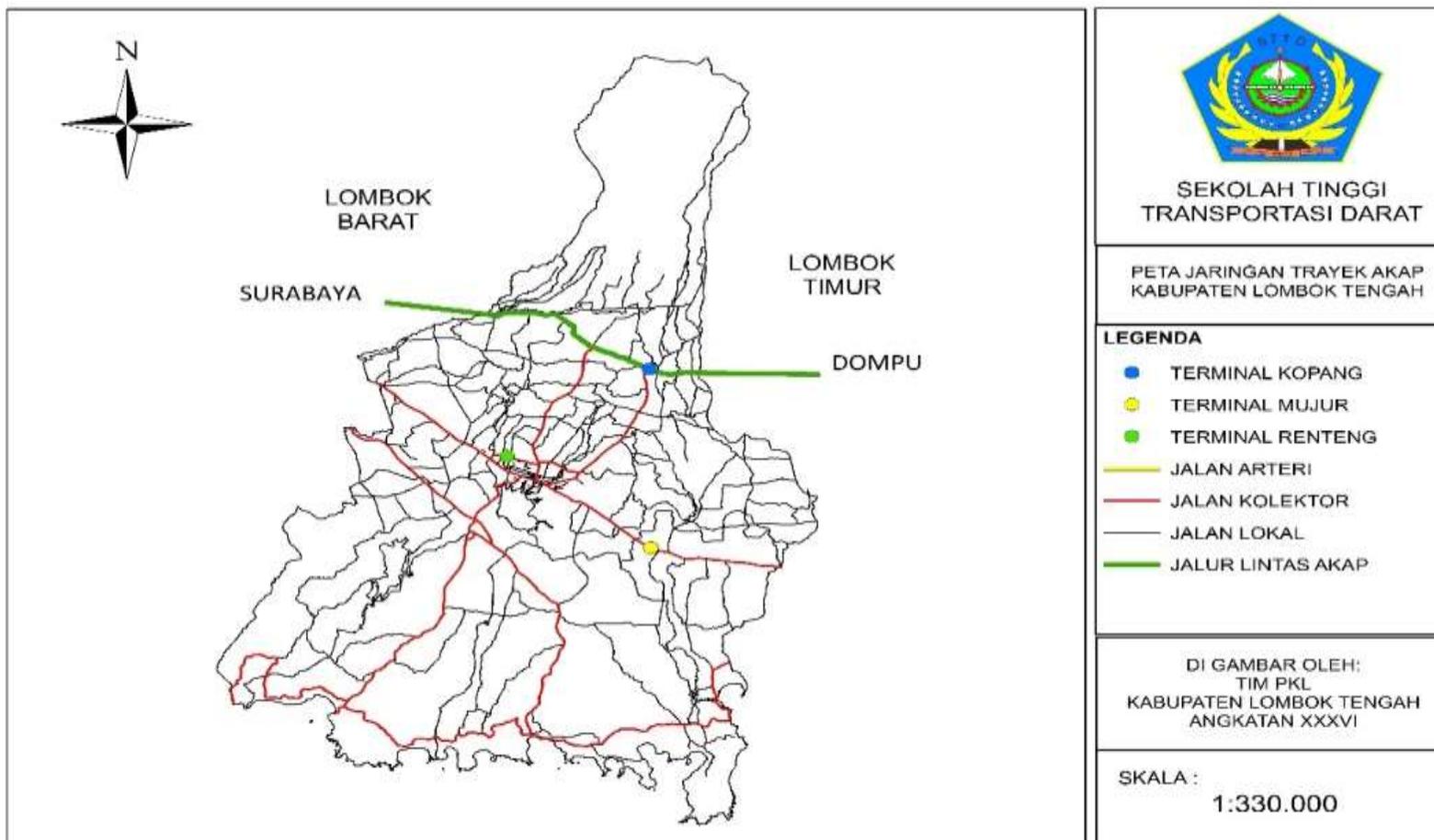
No	A n g k u t a n								
	Angkutan Umum Dalam Trayek			Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek			Pendukung (Paratransit)		
	Jenis Angkutan	Ada	Tidak Ada	Jenis Angkutan	Ada	Tidak Ada	Jenis Angkutan	Ada	Tidak Ada
1	Angkutan Lintas Batas Negara		√	T a k s i	√		O j e k	√	
2	Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)		√	Angkutan Pariwisata	√		C i d o m o	√	
3	Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)	√		A n g k u t a n S e w a	√				
4	Angkutan Perkotaan		√	Angkutan Antar Jemput/Karyawan/Bus Sekolah		√			
5	Angkutan Perdesaan	√		Angkutan Jalan Lokal/Angkutan Jalan Lingkungan		√			
6	Angkutan Pemandu Moda	√							

a. Angkutan Umum Dalam Trayek

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 142 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, Kabupaten Lombok Tengah dilayani oleh jenis angkutan sebagai berikut:

1) Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek. Angkutan AKAP yang melintas sebagian besar hanya menurunkan penumpang di sepanjang jalan Mantang-Kopang yang menjadi satu-satunya ruas jalan yang dilintasi oleh Angkutan AKAP. Tidak tersedianya tipe terminal yang sesuai dengan pelayanan Angkutan AKAP juga menjadi alasan tidak adanya Angkutan AKAP yang menaikkan penumpang. Adapun lokasi lintasan angkutan AKAP tersebut dapat digambarkan dalam peta, yakni sebagai berikut:



Gambar 2.1 Peta Jaringan Trayek Angkutan AKAP yang melintas di Kabupaten Lombok Tengah



Gambar 2.2 Visualisasi Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

2) Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi

Angkutan AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek (*PM No.98, 2013*). Berdasarkan penjelasan di atas, maka Angkutan AKDP ini merupakan kendaraan yang melayani rute perjalanan dari dalam Kota Kabupaten Lombok Tengah menuju luar Kabupaten Lombok Tengah tetapi masih dalam lingkup Provinsi Nusa Tenggara Barat. Angkutan AKDP di Kabupaten Lombok Tengah dilayani oleh 2 (dua) perusahaan yaitu Perusahaan Swasta dan Perum DAMRI yang singgah di Terminal tipe B di Renteng dan sebagian hanya melintas. Berikut adalah visualisasi armada bus angkutan kota dalam Provinsi di Kabupaten Lombok Tengah:



Gambar 2.3 Visualisasi Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)
Perusahaan Swasta

Berikut adalah jaringan Trayek yang dilayani oleh angkutan AKDP Swasta di Kabupaten Lombok Tengah dan kabupaten – kabupaten di Provinsi Nusa Tenggara Barat.

Tabel 2.2Daftar Jurusan Angkutan AKDP Swasta di Kabupaten Lombok Tengah

NO	NAMA PERUSAHAAN SWASTA	R U T E	JUMLAH ARMADA	JENIS KENDARAAN
1	TARUNA JAYA	PRAYA - MANDALIKA PP	2	BUS KECIL/ELF
2	LABANGKA KUKUH	PRAYA - LABANGKA PP	2	BUS KECIL/ELF
3	LATONDA	CALABAI - MANGGALEWA - PRAYA- MANDALIKA PP	4	BUS BESAR
4	SINAR REJEKI	CALABAI - CAB. SORJUTU - PRAYA - MANDALIKA PP	2	BUS BESAR
5	SINAR REJEKI	DOMPU - MANGGALEWA - PRAYA - MANDALIKA PP	1	BUS BESAR



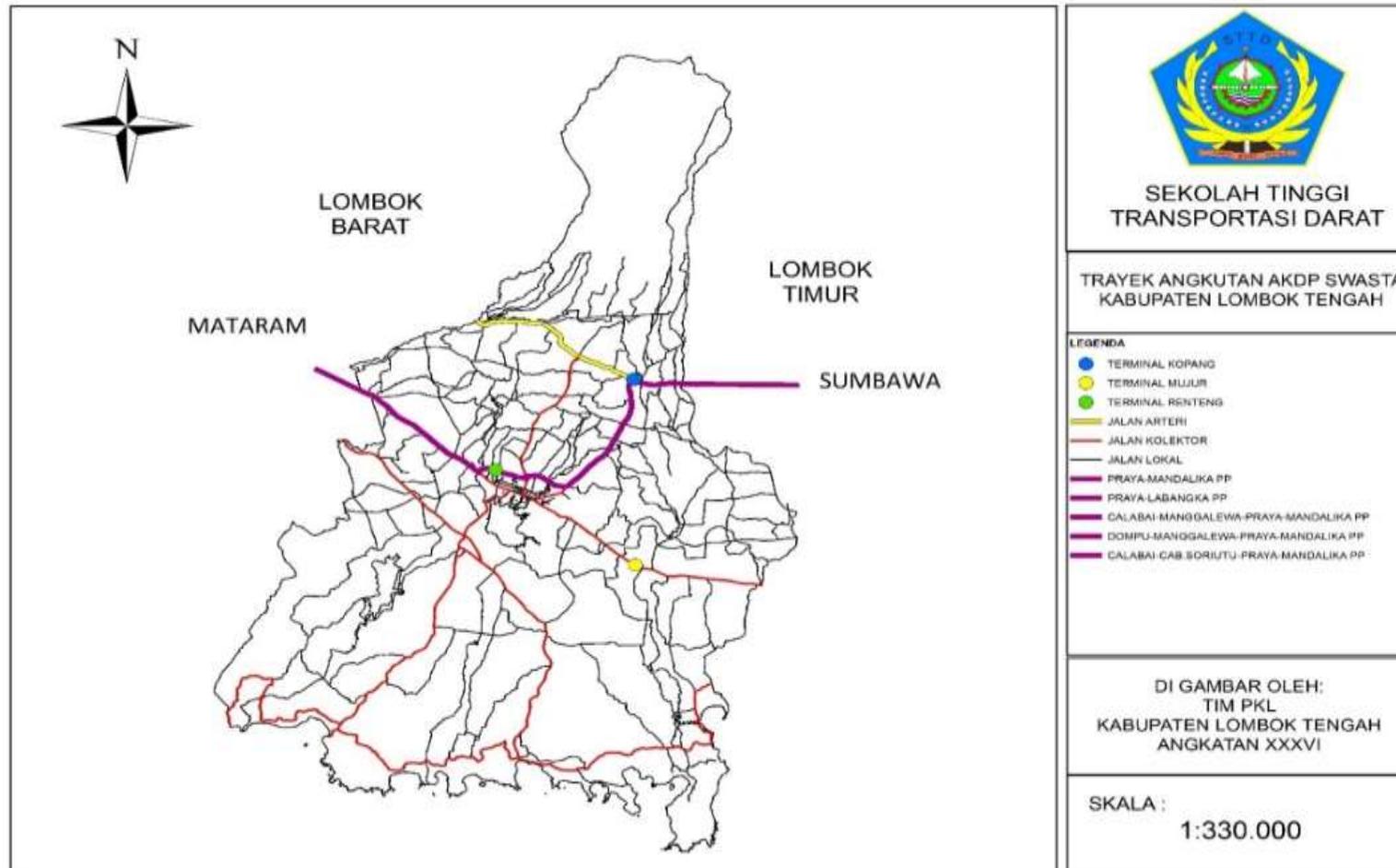
Gambar 2.4Visualisasi Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Perum DAMRI

Berikut adalah jaringan Trayek yang dilayani oleh angkutan AKDP DAMRI yang melintas di Kabupaten Lombok Tengah.

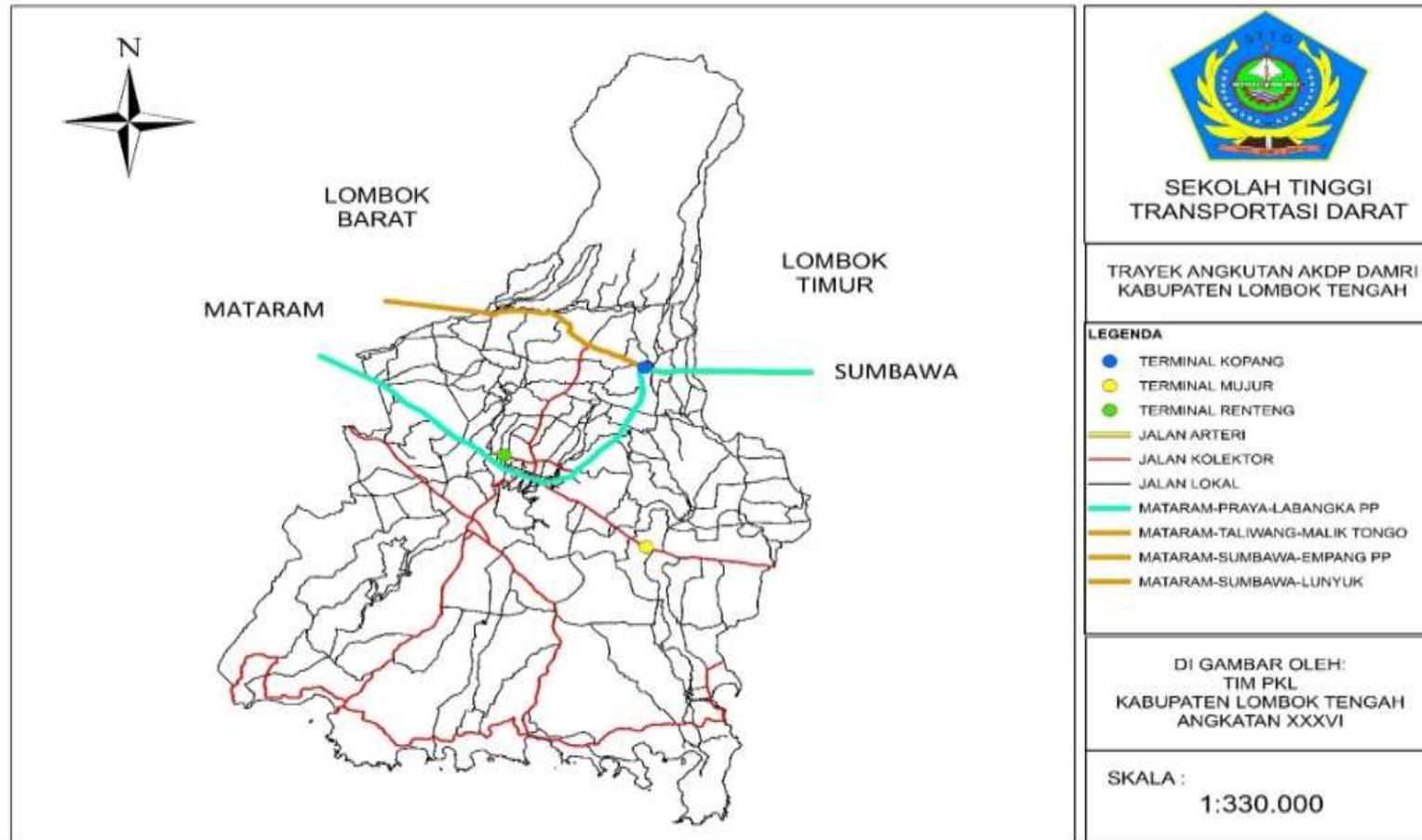
Tabel 2.3Daftar Jurusan Angkutan AKDP Perum DAMRI yang Melintas di Kabupaten Lombok Tengah

NO	T R A Y E K	JENIS ARMADA
1	MATARAM - TALIWANG - MALIK - TONGO	BUS SEDANG
2	MATARAM - SUMBAWA - EMPANG	BUS SEDANG
3	MATARAM - PRAYA - LABANGKA	BUS SEDANG
4	MATARAM - SUMBAWA - LUNYUK	BUS SEDANG

Dari data diatas dapat diketahui bahwa Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Perusahaan Swasta di Kabupaten Lombok Tengah dilayani oleh 5 perusahaan dengan total keseluruhan armada 11 unit yang melayani perjalanan antar kota dalam provinsi. Sedangkan Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Perum DAMRI terdapat 4 trayek. Kondisi Angkutan AKDP ini hanya melintas disebabkan tidak terdapatnya prasarana yang mendukung lintasan Angkutan AKDP untuk menaikturunkan penumpang di wilayah Kabupaten Lombok Tengah. Saat ini Terminal Renteng Praya baru diambil alih oleh Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) sehingga berubah menjadi terminal tipe B, yang dari sebelumnya merupakan terminal tipe C. Adapun titik-titik persebaran rute angkutan AKDP tersebut dapatdigambarkan dalam peta yakni sebagai berikut:



Gambar 2.5 Peta Jaringan Trayek Angkutan AKDP Perusahaan Swasta di Kabupaten Lombok Tengah



Gambar 2.6 Peta Jaringan Trayek Angkutan AKDP Perum DAMRI yang Melintas di Kabupaten Lombok Tengah

3) Angkutan Perkotaan

Angkutan Perkotaan adalah Angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu kawasan perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (*PM No. 98, 2013*). Angkutan perkotaan di Kabupaten Lombok Tengah memiliki 3 trayek namun seluruhnya sudah tidak aktif dan tidak beroperasi.

Berdasarkan hasil inventarisasi di lapangan, angkutan perkotaan di Kabupaten Lombok Tengah tidak memiliki sarana atau prasarana yang bisa menunjang operasional dari angkutan tersebut. Berikut kami sajikan daftar jurusan angkutan perkotaan yang tersedia sesuai dengan Surat Keputusan Bupati No: 1075 Tahun 2001.

Tabel 2.4 Daftar Jurusan Angkutan Perkotaan di Kabupaten Lombok Tengah

No.	R	u	t	e	Status Operasi													
1	Renteng - Bermis - Tengari - Perbawe - Perumnas - Sudirman - Prayitna - Pertamina - Kodim - Bermis - Renteng - PP				Tidak Beroperasi													
2	Perumnas - Perbawa - Tengari - Bermis - Renteng - Bermis - Kodim - Pertamina - Prayitna - Sudirman - Perumnas				Tidak Beroperasi													
3	R	e	n	t	e	n	g	-	P	u	y	u	n	g	-	P	P	Tidak Beroperasi

4) Angkutan Perdesaan

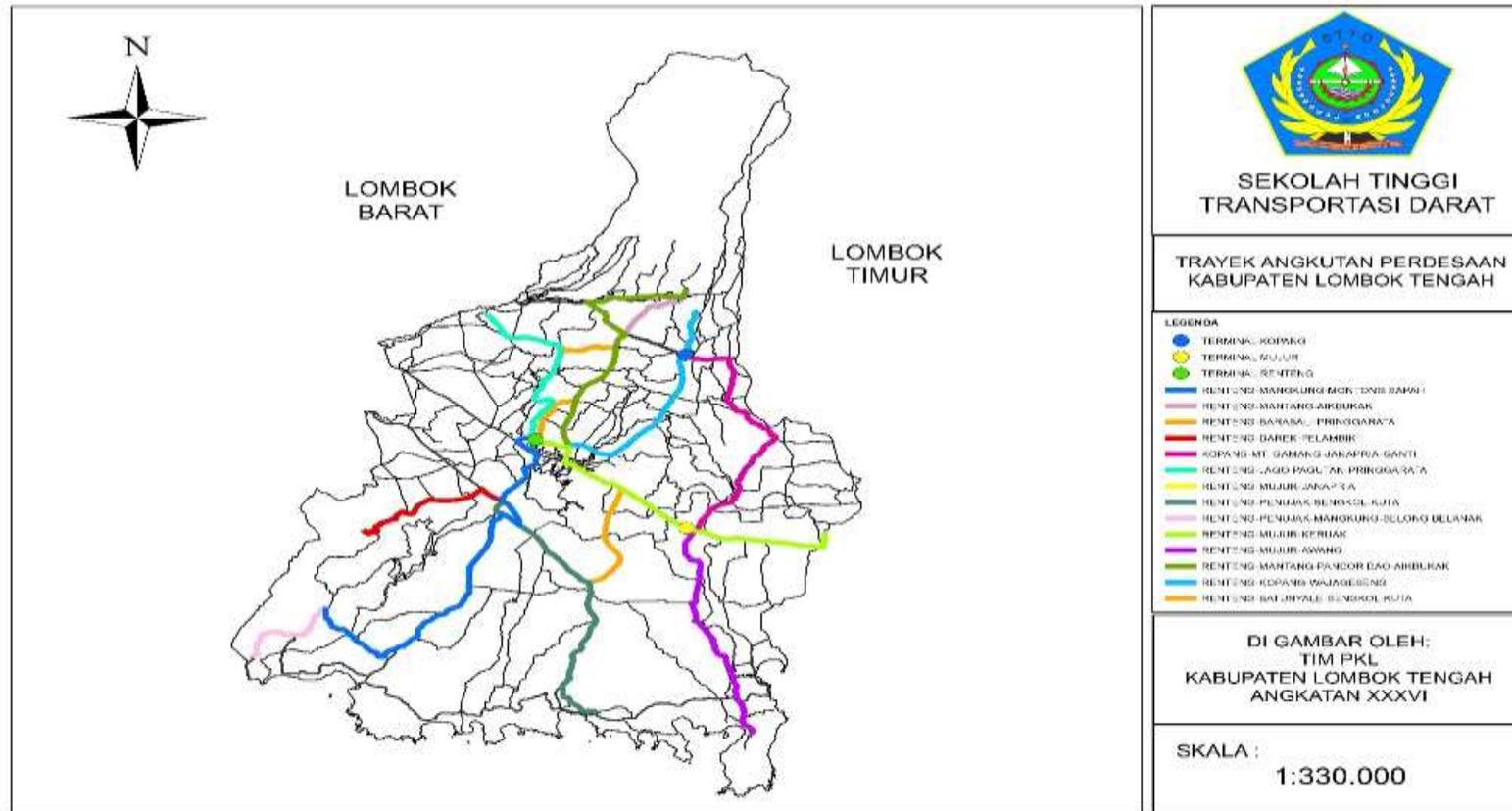
Angkutan perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan (*PM 98, 2013*). Jenis kendaraan angkutan perdesaan yang ada di Kabupaten Lombok Tengah menggunakan kendaraan jenis MPU dengan kapasitas 10 (sepuluh) orang dan dalam setiap pemberian izin trayek angkutan perdesaan diberikan oleh Badan Penanaman Modal Dan Pelayanan Perizinan Terpadu (BPMPPT) Kabupaten Lombok Tengah.

Berdasarkan Surat Keputusan Bupati Kabupaten Lombok Tengah No: 1075 Tahun 2001 tentang Jalur Trayek Angkutan Kota Dan Angkutan Perdesaan Di Kabupaten Lombok Tengah memiliki 14 trayek angkutan perdesaan yang berizin. Namun pada kondisi lapangan ditemukan bahwa seluruh trayek tersebut tidak beroperasi. Dari hasil survei didapatkan kondisi pengemudi angkutan perdesaan adalah pemilik langsung dari armada tersebut yang mencari penumpang dan cenderung melayani penumpang dengan karakter perjalanan dari pintu ke pintu (*door to door service*) tanpa melewati rute yang telah ditetapkan demi mendapatkan

keuntungan. Dengan kondisi lapangan tersebut maka jenis pelayanan angkutan perdesaan Kabupaten Lombok Tengah ialah menyimpang dari trayek tetap dan teratur. Saat ini angkutan perdesaan Kabupaten Lombok Tengah hanya melayani 3 lintasan yaitu lintasan utara (LU), lintasan timur (LT), dan lintasan selatan (LS). Pada lintasan inilah terdapat ruas-ruas jalan yang sering dilalui oleh angkutan umum untuk melayani masyarakat Kabupaten Lombok Tengah. Total jumlah armada yang diizinkan yaitu sebanyak 415 kendaraan sesuai dengan SK Bupati Kabupaten Lombok Tengah No: 1075 Tahun 2001. Namun kondisi di lapangan menunjukkan terdapat 42 kendaraan yang beroperasi tanpa izin yang melintasi beberapa ruas jalan di Kabupaten Lombok Tengah. Kendaraan ini bisa dikatakan kendaraan illegal karena beroperasi tanpa izin. Tarif yang dikenakan untuk setiap trayek yaitu sebesar Rp 13000,- untuk umum dan Rp 5000,- untuk pelajar. Namun kondisi sebenarnya, tarif tersebut ditentukan berdasarkan dengan kesepakatan (negoisasi) antara pengemudi dan penumpang. Kurangnya informasi atau identitas pada angkutan perdesaan menyulitkan masyarakat atau pengguna jasa untuk memilih dan menggunakan moda angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah.

Tabel 2.4 Daftar Trayek Angkutan Perdesaan Sesuai SK Bupati Kabupaten Lombok Tengah

No	Kode	Trayek	JARAK (KM)	TARIF UMUM	TARIF PELAJAR	JUMLAH ARMADA YANG DIIZINKAN	KAPASITAS	STATUS
1	A1	Renteng - Mantang - Aik Bukaq (PP)	23	Rp 12.000	Rp 6.000	46	10	Tidak Beroperasi
2	B	Renteng - Kopang - Wajageseng (PP)	20	Rp 10.000	Rp 5.000	76	10	Tidak Beroperasi
3	D	Kopang - Montong Gamang - Janapria - Ganti (PP)	23	Rp 12.000	Rp 6.000	22	10	Tidak Beroperasi
4	C	Renteng - Barabali - Peringgarata (PP)	15	Rp 8.000	Rp 4.000	0	10	Tidak Beroperasi
5	A2	Renteng - Mantang - Pancor Dao - Aik Bukaq (PP)	26.9	Rp 13.000	Rp 6.500	4	10	Tidak Beroperasi
6	F1	Renteng - Batunyala - Sengkol - Kuta (PP)	26.7	Rp 13.000	Rp 6.500	34	10	Tidak Beroperasi
7	F2	Renteng - Penujak - Sengkol - Kuta (PP)	26.7	Rp 13.000	Rp 6.500	52	10	Tidak Beroperasi
8	H	Renteng - Penujak - Mangkung - Selong Belanak (PP)	27	Rp 13.000	Rp 6.500	65	10	Tidak Beroperasi
9	J	Renteng - Darek - Pelambik (PP)	22.2	Rp 11.000	Rp 5.500	11	10	Tidak Beroperasi
10	H2	Renteng - Mangkung - Montong Sapah (PP)	26.4	Rp 18.000	Rp 9.000	0	10	Tidak Beroperasi
11	E2	Renteng - Mujur - Awang (PP)	24	Rp 12.000	Rp 6.000	26	10	Tidak Beroperasi
12	E1	Renteng - Mujur - Janapria (PP)	32	Rp 15.000	Rp 7.500	8	10	Tidak Beroperasi
13	EN	Renteng - Jago - Pagutan - Peringgarata (PP)	16.7	Rp 9.000	Rp 4.500	0	10	Tidak Beroperasi
14	E3	Renteng - Mujur - Ganti (Keruak) (PP)	14	Rp 8.000	Rp 4.000	71	10	Tidak Beroperasi

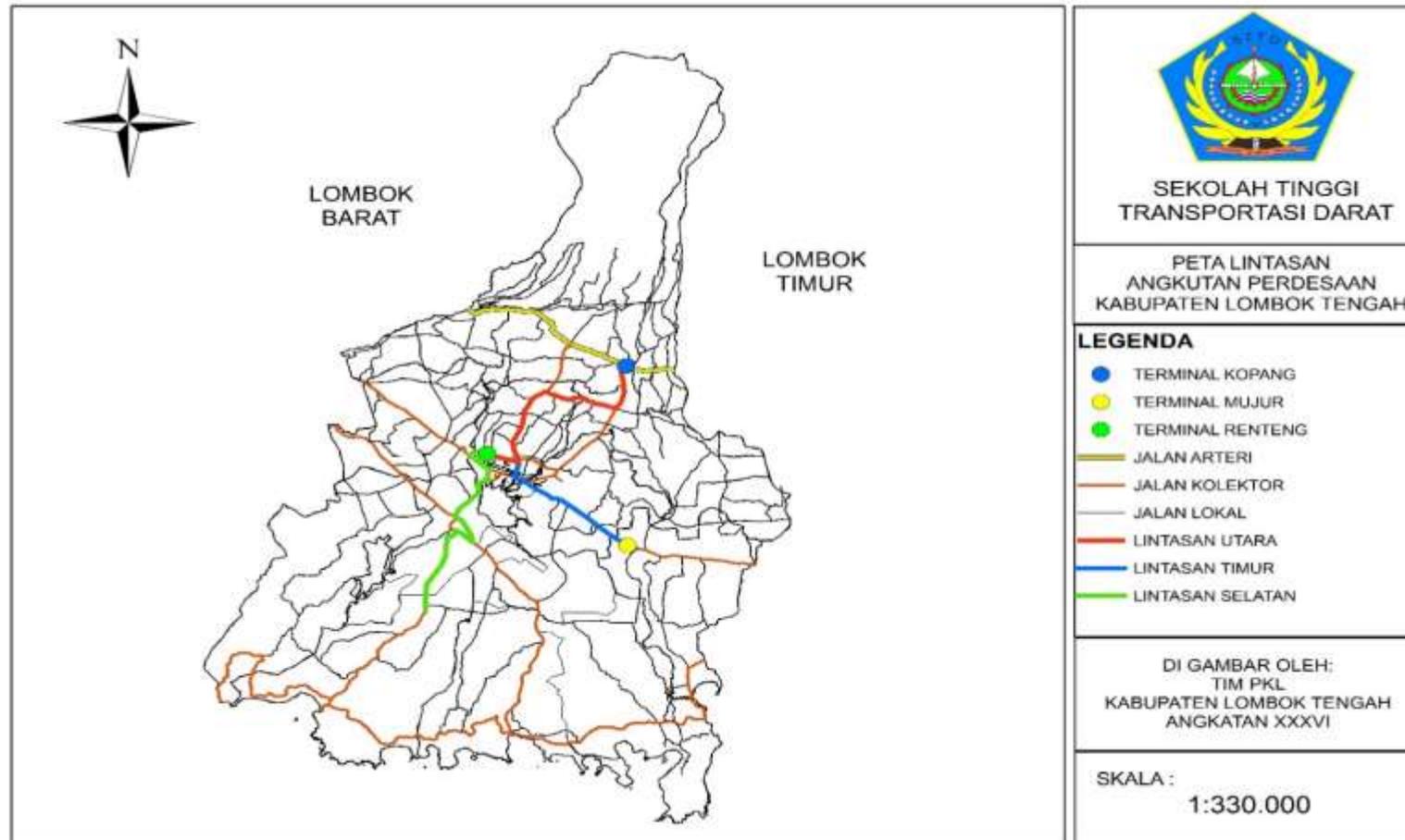


Gambar 2.7 Peta Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan Sesuai SK Bupati Kabupaten Lombok Tengah

Tabel 2.5 Hasil Inventarisasi Angkutan Perdesaan Pada Kondisi Lapangan Kabupaten Lombok Tengah

No	Lintasan	Ruas Jalan Yang Sering Dilalui	Jenis Kendaraan	Kapasitas (Orang)	Jumlah Armada Diizinkan	Sistem Pemberangkatan	Tarif (Rp)		Warna	Umur Rata-rata Kendaraan (Thn)	Instansi Pemberi Izin	Rata-rata Jam Operasi (Jam)	Zona Dilewati Trayek
							Umum	Pelajar					
1	Lintasan Utara (LU)	1. Peltawa, 2. Peta-Hebang, 3. Doda-Sempu, 4. Peta-Koprasa, 5. Peta-Koprasa	M P U	1 0	0	Tidak Terjadwal	13000	5000	Sesuai Pemilik	1 5	DISHUB Kabupaten Lombok Tengah	1 0	1,2,3,9,11
2	Lintasan Timur (LT)	1. Mentale, 2. Sula-Hazanti, 3. S. Saran, 4. U. Dewata, 5. Ayo-Sim, 6. Peta	M P U	1 0	0	Tidak Terjadwal	13000	5000	Sesuai Pemilik	1 5	DISHUB Kabupaten Lombok Tengah	1 0	1, 3, 13
No	Lintasan	Ruas Jalan Yang Sering Dilalui	Jenis Kendaraan	Kapasitas Orang	Jumlah Armada Diizinkan	Sistem Pemberangkatan	Tarif (Rp)		Warna	Umur Rata-rata Kendaraan (Thn)	Instansi Pemberi Izin	Rata-rata Jam Operasi (Jam)	Zona Dilewati Trayek
							Umum	Pelajar					

3	Lintasan Selatan (LS)	<small>1) Perintah, 2) Sesuai Jadwal, 3) Monev, 4) Papan Pelanggaran, 5) Peringkat Terendah, 6) Sanksi Administrasi</small>	M P U	1	0	0	Tidak Terjadwal	Umum	Pelajar	Sesuai Pemilik	1	5	DISHUB Kabupaten Lombok Tengah	1	0	4 , 5
---	-----------------------	---	-------	---	---	---	-----------------	------	---------	----------------	---	---	--------------------------------	---	---	-------



Gambar 2.8 Peta Lintasan Angkutan Perdesaan Pada Kondisi Lapangan Kabupaten Lombok Tengah

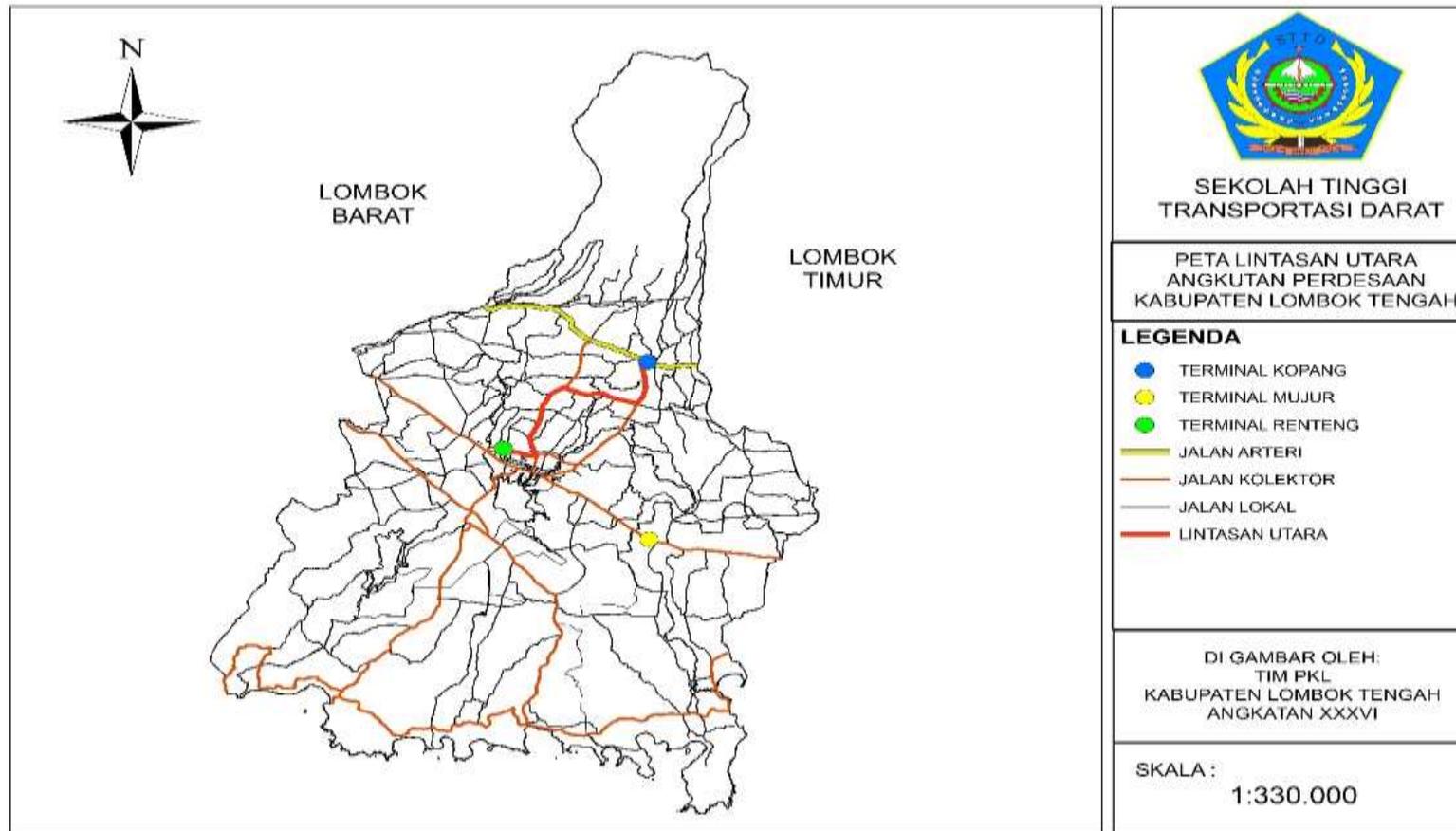
✓ Lintasan Utara

Ruas Jalan Yang Paling Sering Dilewati:

Jl. Pahlawan, Jl. Praya – Mantang, Jl. Praya – Kopang, s.d Pasar Kopang

Lintasan ini melayani wilayah Kabupaten Lombok Tengah bagian utara. Lintasan ini bukanlah lintasan yang beroperasi sesuai dengan SK Trayek yang telah ditetapkan sebelumnya, namun profil lintasan tersebut tetap di jelaskan untuk melihat kondisi sebenarnya di lapangan, dengan sebagai berikut:

- a) Tipe Kendaraan : MPU
- b) Kapasitas Kendaraan : 10 Orang
- c) Kepemilikan Kendaraan : Perseorangan
- d) Jumlah Armada : 14 Unit
- e) Umur Rata-rata : 15 Tahun
- f) Cara Pemberangkatan : Tidak Terjadwal
- g) Tarif Umum : Rp. 13.000,-
- h) Tarif Pelajar : Rp. 5.000,-
- i) Pejabat Pemberi Ijin : Bupati Kabupaten Lombok Tengah



Gambar 2.9 Peta Lintasan Utara Kabupaten Lombok Tengah

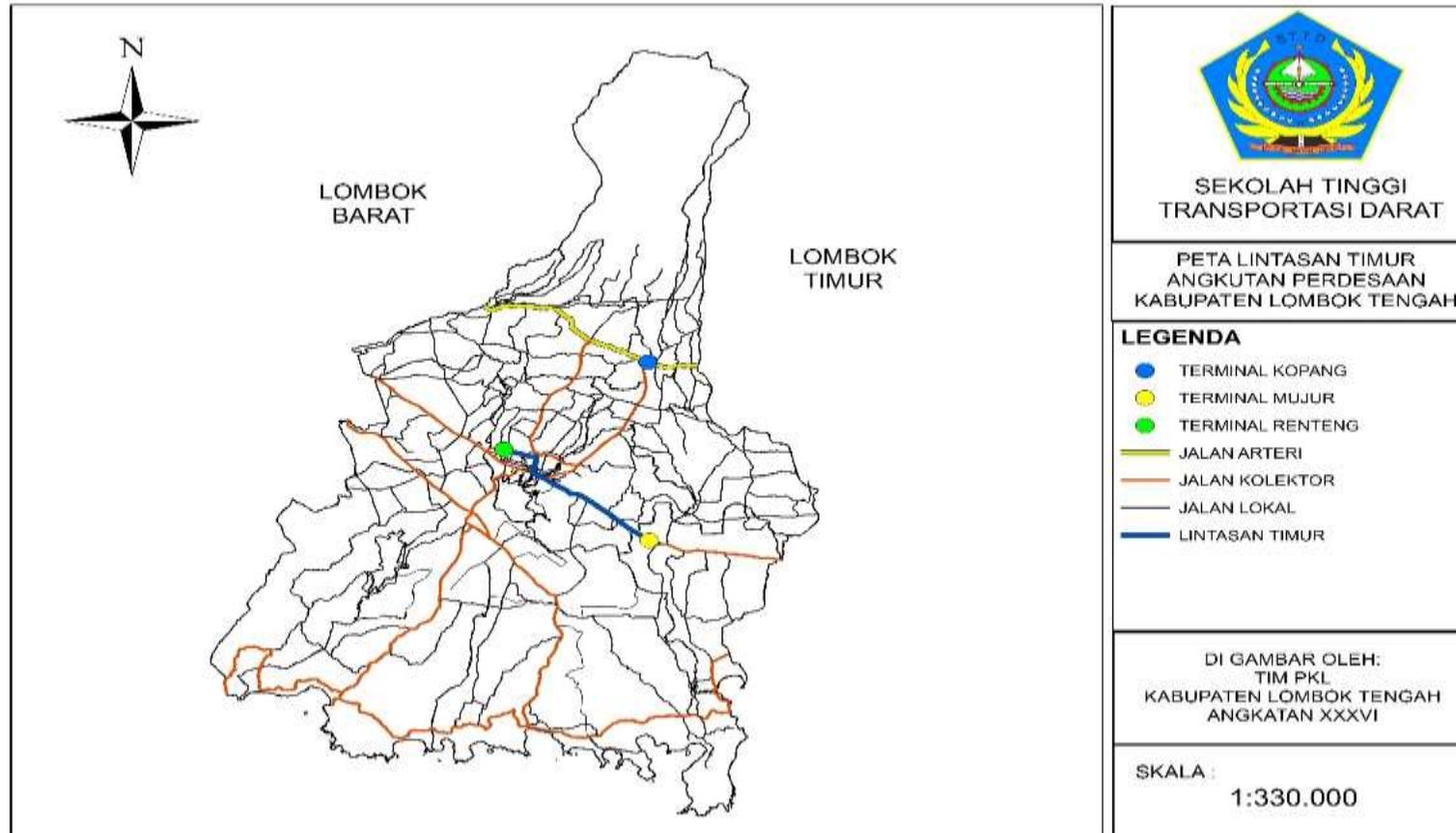
✓ Lintasan Timur (LT)

Ruas Jalan Yang Paling Dilewati:

Jl. Mandalika, Jl. Sultan Hassanudin, Jl. S. Parman, Jl. K.H. Dewantara, Jl. Haji Agus Salim, Jl. Imam Bonjol, Jl. Pejanggik, Jl. Praya – Mujur, s.d Batas Akhir Jl. Praya – Keruak

Lintasan ini melayani wilayah Kabupaten Lombok Tengah bagian timur. Lintasan ini bukanlah lintasan yang beroperasi sesuai dengan SK Trayek yang telah ditetapkan sebelumnya, namun profil lintasan tersebut tetap di jelaskan untuk melihat kondisi sebenarnya di lapangan, dengan sebagai berikut: dengan profil sebagai berikut:

- a) Tipe Kendaraan : MPU
- b) Kapasitas Kendaraan : 10 Orang
- c) Kepemilikan Kendaraan : Perseorangan
- d) Jumlah Armada : 13 Unit
- e) Umur Rata-rata : 15 Tahun
- f) Cara Pemberangkatan : Tidak Terjadwal
- g) Tarif Umum : Rp. 13.000,-
- h) Tarif Pelajar : Rp. 5.000,-
- i) Pejabat Pemberi Ijin : Bupati Kabupaten Lombok Tengah



Gambar 2.10 Peta Lintasan Timur Kabupaten Lombok Tengah

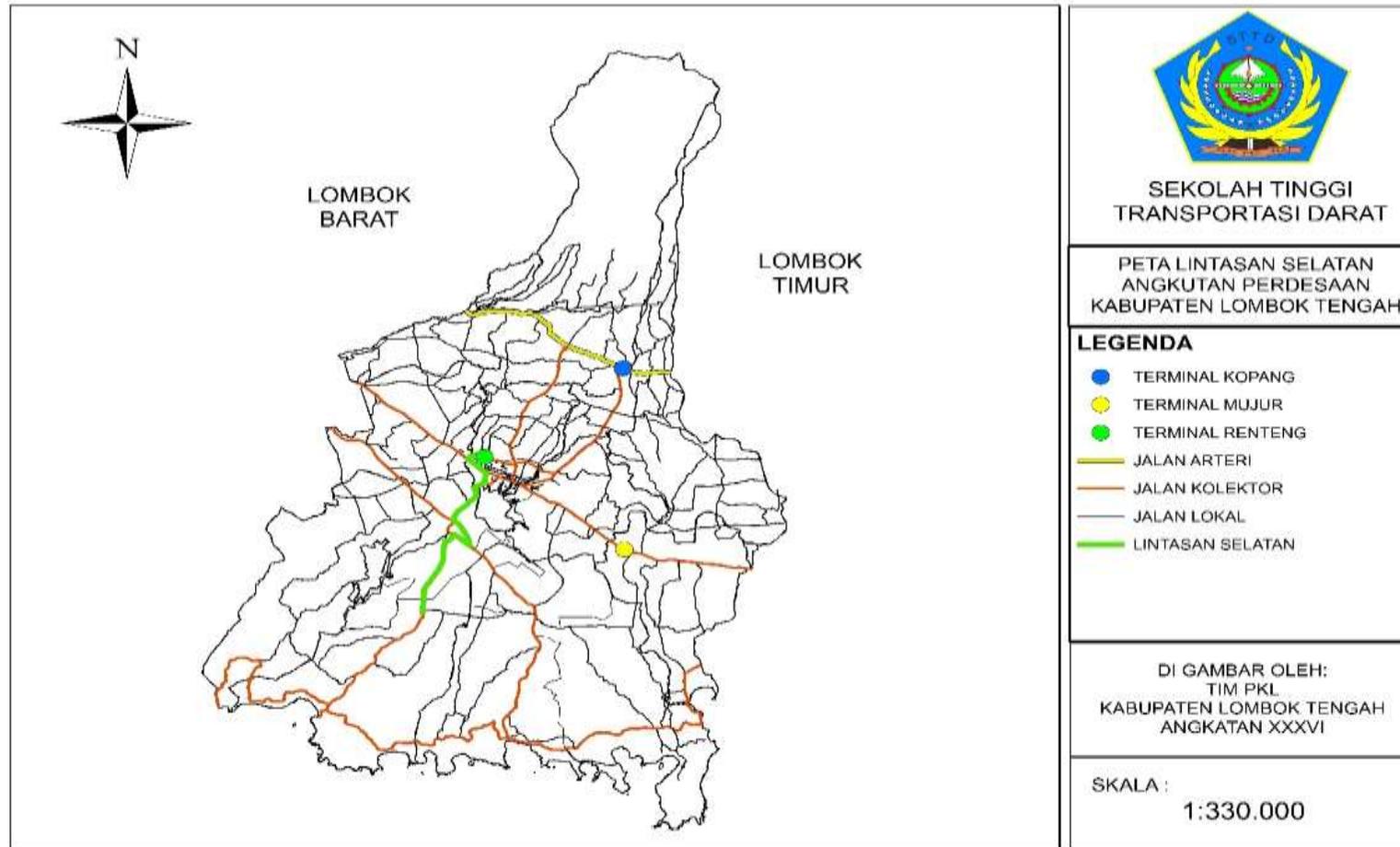
✓ Lintasan Selatan (LS)

Ruas Jalan Yang Paling Dilewati:

Jl. Perkutut, Jl. Gajah Mada, Jl. Mareje, Jl. Praya – Penujak, Jl. Penujak – Tanak Awu, s.d Batas Akhir Pasar Mangkung

Lintasan ini melayani wilayah Kabupaten Lombok Tengah bagian selatan. Lintasan ini bukanlah lintasan yang beroperasi sesuai dengan SK Trayek yang telah ditetapkan sebelumnya, namun profil lintasan tersebut tetap di jelaskan untuk melihat kondisi sebenarnya di lapangan, dengan sebagai berikut: dengan profil sebagai berikut:

- a) Tipe Kendaraan : MPU
- b) Kapasitas Kendaraan : 10 Orang
- c) Kepemilikan Kendaraan : Perseorangan
- d) Jumlah Armada : 15 Unit
- e) Umur Rata-rata : 15 Tahun
- f) Cara Pemberangkatan : Tidak Terjadwal
- g) Tarif Umum : Rp. 13.000,-
- h) Tarif Pelajar : Rp. 5.000,-
- i) Pejabat Pemberi Ijin : Bupati Kabupaten Lombok Tengah



Gambar 2.11 Peta Lintasan Selatan Kabupaten Lombok Tengah

Dari hasil survei inventarisasi sarana angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah diketahui bahwa:

- Kode Trayek
Trayek angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah tidak memiliki kode di kendaraannya, sehingga berdasarkan inventarisasi di lapangan dan informasi dari Dinas Perhubungan terkait, kami membedakannya melalui ruas jalan yang sering dilaluinya dengan lintasan utara (LU), lintasan timur (LT), dan lintasan selatan (LS).
- Jenis Kendaraan
Jenis Kendaraan yang digunakan untuk angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah merupakan jenis kendaraan MPU, yaitu pick-up carry dengan merk Suzuki.
- Kapasitas Kendaraan
Kapasitas Kendaraan yang digunakan untuk angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah berkapasitas 10 orang.
- Kepemilikan Kendaraan
Kepemilikan kendaraan angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah dimiliki oleh perseorangan.
- Jumlah armada
Angkutan Perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah memiliki jumlah armada sesuai izin sebanyak 45 kendaraan, namun kondisi di lapangan terdapat 42 kendaraan yang beroperasi secara illegal.
- Sistem Keberangkatan
Sistem Keberangkatan angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah adalah tidak terjadwal.
- Tarif
Tarif yang dikenakan untuk tiap penumpang telah ditentukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Lombok Tengah, namun pada kenyataannya tarif ditentukan berdasarkan kesepakatan (negoisasi) antara pengemudi dan penumpang.
- Warna
Warna dari angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah belum diatur, sehingga warna angkutan berbeda-beda sesuai dengan kepemilikan kendaraan.

- Waktu Operasi
Waktu operasi dari angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah untuk tiap-tiap lintasan berbeda sesuai keinginan pemilik tetapi memiliki waktu terpanjang yaitu 10 jam.
- Umur Rata-Rata Kendaraan
Umur rata-rata tiap kendaraan angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah berusia 15 tahun.
- Instansi Pemberi Izin
Instansi pemberi izin untuk angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Lombok Tengah.



Gambar 2.12 Visualisasi Angkutan Perdesaan Kabupaten Lombok Tengah

5) Angkutan Pemadu Moda

Angkutan pemadu moda adalah angkutan yang melayani dari dan/atau ke terminal, stasiun, kereta api, pelabuhan dan bandar udara kecuali dari terminal ke terminal (*KM 35, 2003*). Kabupaten Lombok Tengah sebagai daerah lintasan masih belum difasilitasi oleh angkutan pemadu moda khusus dan untuk kondisi angkutan pemadu moda terdapat hanya melintas di Kabupaten Lombok Tengah.

Tabel 2.6Daftar Angkutan Pemadu Moda Yang Melintas Di Kabupaten Lombok Tengah

NO	T R A Y E K	MERK KENDARAAN	JUMLAH ARMADA (UNIT)	D A Y A A N G K U T			
				ORANG	BARANG/KG		
1	MATARAM - BIL PP	H Y U N D A I	5	1 8	1 7	0	
2	SENGGIGI - BIL PP	H I N O	4	2 9	2 8	0	
3	SELONG - BIL PP	H I N O	2	2 9	2 7	0	
T	O	T	A	L	1 1	7 6	7 2 0



Gambar 2.13Visualisasi Angkutan Pemadu Moda Yang Melintas Di Lombok Tengah

b. Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 151 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, Kabupaten Lombok Tengah dilayani oleh jenis angkutan sebagai berikut:

1) Angkutan Taksi

Angkutan Taksi adalah angkutan orang dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi dalam kawasan perkotaan (*PM No. 46, 2014*). Untuk mendapatkan penumpang, selain menunggu panggilan dari operator perusahaan, armada taksi juga menunggu penumpang di terminal, bandara serta di beberapa hotel di Kabupaten Lombok Tengah. Masyarakat menggunakan taksi dikarenakan masih ada wilayah yang tidak terlayani angkutan umum. Sehingga penumpang membutuhkan taksi untuk melanjutkan perjalanan, terutama jika perjalanan jauh.

Jumlah armada taksi keseluruhan yang beroperasi yaitu 40 unit. Tarif yang dikenakan yaitu berdasarkan argo dan kesepakatan antara pengemudi dan penumpang.

Tabel 2.7Daftar Angkutan Taksi di Kabupaten Lombok Tengah

NO	NAMA OPERATOR	JUMLAH ARMADA (UNIT)	JENIS KENDARAAN	STATUS BEROPERASI
1	LOMBOK BARU TAKSI	4	CHEVROLET	BEROPERASI



Gambar 2.14 Visualisasi Angkutan Taksi

2) Angkutan Pariwisata

Angkutan Pariwisata adalah angkutan orang dengan menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda khusus untuk keperluan wisata serta memiliki tujuan tempat wisata (*PM No.46,2014*). Kabupaten Lombok Tengah memiliki banyak destinasi wisata, dan sudah semestinya angkutan pariwisata mendapat perhatian dari pemerintah dan masyarakat. Ditinjau dari aspek sarana, angkutan pariwisata di Kabupaten Lombok Tengah dilayani dengan kendaraan jenis *elf*, bus kecil sampai dengan bus besar. Tarif yang digunakan yaitu hasil negosiasi yang bergantung dari jarak dan jumlah hari perjalanan.

Tabel 2.8Daftar Angkutan Pariwisata di Kabupaten Lombok Tengah

NO	NAMA OPERATOR	JUMLAH ARMADA
1	EXPRESS RINJANI UTAMA	3
2	HANA TRANSPORT	4
3	SURYA KENCANA	3
4	PATRIA TAMA SEMBILAN LIMA	6
5	TRANSPORT ANDA	1 7
6	DUNIA TRANSPORT	2
NO	NAMA OPERATOR	JUMLAH ARMADA
7	RINATI	1
T o t a l		3 6



Gambar 2.15 Visualisasi Angkutan Pariwisata

3) Angkutan Sewa

Angkutan Sewa atau biasa disebut dengan Runmor Sewa atau Rental Sewa merupakan angkutan tidak dalam trayek yang berada di Kabupaten Lombok Tengah. Angkutan ini selain menunggu panggilan dari operator perusahaan biasanya juga melayani perjalanan dari pintu ke pintu, dengan atau tanpa pengemudi dalam wilayah operasi yang tidak terbatas. Biasanya angkutan sewa banyak menunggu penumpang di bandara dengan tujuan sesuai permintaan penumpang.

Tabel VI.9Daftar Angkutan Sewa di Kabupaten Lombok Tengah

NO	NAMA PERUSAHAAN	LOKASI	JENIS ARMADA	JUMLAH ARMADA (UNIT)	
1	RENT CAR JAR	P R A Y A	ELF/BUS KECIL	1	0
2	ANUGERAH RENT CAR	P R A Y A	ELF/BUS KECIL	1	1
3	LOMBOK BARU RENT CAR	P R A Y A	ELF/BUS KECIL	3	9
4	HENDRO MOTOR	P R A Y A	SEPEDA MOTOR	2	0
T	O	T	A	L	8 0



Gambar 2.16 Visualisasi Angkutan Sewa

c. Angkutan Paratransit (Pendukung)

Angkutan Paratransit adalah layanan angkutan umum dari pintu ke pintu dengan kendaraan penumpang berkapasitas 2-5 orang, meskipun tujuan setiap penumpang berbeda-beda. Paratransit tidak memiliki trayek dan atau jadwal tetap, dan dapat dimanfaatkan oleh setiap orang berdasarkan suatu ketentuan tertentu (misalnya tarif, rute, pola pelayanan) dan dapat disesuaikan dengan keinginan penumpang.

1) Ojek

Ojek berperan penting dalam mobilitas masyarakat terutama untuk daerah-daerah yang tidak dilayani oleh angkutan umum. Sampai saat ini belum tersedia peraturan undang-undang yang mengatur bahwa ojek bukan angkutan umum. Namun pada kenyataannya orang-orang lebih banyak memilih untuk menggunakan ojek karena mudahnya akses ke wilayah-wilayah yang belum terlayani oleh angkutan umum. Untuk penumpang yang diangkut umumnya berjumlah satu orang. Keberadaan ojek ini juga merupakan salah satu sumber lapangan pekerjaan masyarakat Kabupaten Lombok Tengah sehingga ojek masih aktif beroperasi. Tarif yang dikenakan kepada penumpang didasarkan pada jarak dan kesepakatan antara pengemudi ojek dengan penumpang. Selain itu ojek dapat digunakan saat pengguna jasa harus tiba ditempat tujuan dengan cepat karena angkutan umum di Kabupaten Lombok Tengah sering di gunakan untuk mengangkut barang-barang dari pasar.



Gambar 2.17 Visualisasi Ojek

2) Cidomo

Cidomo merupakan salah satu jenis pendukung (paratransit) dengan menggunakan kendaraan tidak bermotor yang beroperasi di Kabupaten Lombok Tengah. Sistem operasi cidomo tidak terjadwal dan tidak teratur. Wilayah pelayanan cidomo tersebar ke seluruh daerah khususnya di pasar-pasar setiap kecamatan. Tarif yang digunakan yaitu tarif kesepakatan antara pengemudi cidomo dan penumpang berdasarkan jarak sama seperti tarif ojek. Kepemilikan cidomo merupakan kepemilikan perseorangan.



Gambar 2.18 Visualisasi Cidomo

d. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum dibagi menjadi 2, diantaranya SPM Angkutan Umum Dalam Trayek dan SPM Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek.

1) SPM Angkutan Umum Dalam Trayek

Persyaratan Penyelenggaraan angkutan umum dalam trayek mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan. SPM Angkutan Umum Dalam Trayek di Kabupaten Lombok Tengah Berdasarkan PM 98 Tahun 2013, meliputi:

a. Angkutan Perdesaan

Tabel 2.10 Daftar Kondisi Pelayanan Angkutan Perdesaan Di Kabupaten Lombok Tengah Sesuai Dengan PM 98 Tahun 2013

I N D I K A T O R		L I N T A S A N		
		U T A R A	T I M U R	S E L A T A N
1	K e a m a n a n			
	Tanda Pengenal Awak Kendaraan	X	X	X
	Informasi Trayek dan Identitas Kendaraan	X	X	X
2	K e s e l a m a t a n			
	P e n g e m u d i	S E H A T	S E H A T	S E H A T
	L a m p u S e n t e r	X	X	X
	Pintu Keluar Masuk Penumpang	√	√	√
	B a n	√	√	√
	Rel Kordon (Gorden) di Jendela	X	X	X
	Alat Pembatas Kecepatan	√	√	√
	Pegangan Tangan (Hand Grip)	√	√	√
	Pintu Keluar Masuk Penumpang Sekurang-kurangnya Untuk Bus Sedang	√	√	√
	Alat Pemukul/Pemecah Kaca (Martil)	X	X	X
	Alat Pemadam Api Ringan (APAR)	X	X	X
	Kelistrikan Untuk Audio Visual yang Memenuhi SNI	√	√	√
	S a b u k K e s e l a m a t a n	X	X	X
	Pengecekan Terhadap Kendaraan yang Akan Dioperasikan	√	√	√
	I N D I K A T O R	L I N T A S A N		
		U T A R A	T I M U R	S E L A T A N
	Dana Pertanggung Wajib Kecelakaan Penumpang	√	√	√
Dana Pertanggung Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan	√	√	√	

3	K e n y a m a n a n			
	Kapasitas Angkut	1 0	1 0	1 0
	Fasilitas Sirkulasi Udara	√	√	√
	Fasilitas Kebersihan	X	X	X
	Pengatur Suhu Ruangan	X	X	X
	Larangan Merokok	X	X	X
4	K e t e r j a n g k a u a n			
	Aksesibilitas	√	√	√
	Tarif	Rp 13,000	Rp 13,000	Rp 13,000
5	K e s e t a r a a n			
	Pelayanan Prioritas	PELAJAR - UMUM	PELAJAR - UMUM	PELAJAR - UMUM
6	K e t e r a t u r a n			
	Informasi Pelayanan	X	X	X
	Kinerja Operasional	√	√	√

2) SPM Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek

a. Angkutan Untuk Keperluan Wisata

Tabel 2.11 Data Kondisi Pelayanan Angkutan Pariwisata di Kabupaten Lombok Tengah Berdasarkan PM 46 Tahun 2014

NO.	INDIKATOR	NAMA PERUSAHAAN						
		PT. EXPRESS RINJANI UTAMA	HANA TRANSPORT	PO. SURYA KENCANA	PATRIA TAMA SEMBILAN LIMA	TRANSPORT ANDA	DUNIA TRANSPORT	RINATI
1	KEAMANAN							
	Identitas Pengemudi	√	√	√	√	√	√	√
	Identitas Kendaraan	√	√	√	√	√	√	√
	Daftar Penumpang (Manifes)	√	√	√	√	√	√	√
	Informasi Gangguan Keamanan	X	X	X	X	X	X	X
	Kaca Film	√	√	√	√	√	√	√
2	KESELAMATAN							
	Pengemudi	√	√	√	√	√	√	√
	Lampu Senter	√	√	√	√	√	√	√
	Fasilitas Kesehatan	X	X	X	X	X	X	X
	Pintu Darurat	√	√	√	√	√	√	√
	Rata-rata Umur Kendaraan	6	8	8	10	8	8	10
	Pool	√	√	√	√	√	√	√
	Pengecekan Kendaraan yang Akan Dioperasikan	√	√	√	√	√	√	√
	Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas	√	√	√	√	√	√	√

NO.	INDIKATOR	NAMA PERUSAHAAN						
		PT. EXPRESS RINJANI UTAMA	HANA TRANSPORT	PO. SURYA KENCANA	PATRIA TAMA SEMBILAN LIMA	TRANSPORT ANDA	DUNIA TRANSPORT	RINATI
3	KENYAMANAN							
	Kapasitas Angkut	49	49	31	49	49	49	31
	<i>Fasilitas Utama</i>							
	> Pengatur Suhu Ruangan	√	√	√	√	√	√	√
	> Bagasi	√	√	√	√	√	√	√
	> Fasilitas Kebersihan	√	√	√	√	√	√	√
	<i>Fasilitas Tambahan</i>							
	> Sarana Visual Audio di Ruang Penumpang	√	√	√	√	√	√	√
	> Gorden	√	√	√	√	√	√	√
> Larangan Merokok	√	√	√	√	√	√	√	
4	KETERJANGKAUAN							
	Aksesibilitas	√	√	√	√	√	√	√
5	KESETARAAN							
	Pelayanan Prioritas							
	Ruang Penyimpanan Kursi Roda	X	X	X	X	X	X	X
6	KETERATURAN							
	Waktu Perjalanan	Disesuaikan Permintaan						

b. Angkutan Carter

Tabel 2.12 Data Kondisi Pelayanan Angkutan Carter di Kabupaten Lombok Tengah Berdasarkan PM 46 Tahun 2014

NO	INDIKATOR	NAMA PERUSAHAAN			
		RENT CAR JAR	ANUGERAH RENT CAR	LOMBOK BARU RENT CAR	HENDRO MOTOR
1	KEAMANAN				
	Identitas Kendaraan	√	√	√	√
2	KESELAMATAN				
	Pengemudi	√	√	√	√
	Fasilitas Kesehatan	X	X	X	X
	Fasilitas Penyimpanan dan Pemeliharaan Kendaraan (Pool)	√	√	√	√
	Pengecekan Terhadap Kendaraan Yang Akan Dioperasikan	√	√	√	√
	Umur Kendaraan	8	7	5	4
3	KENYAMANAN				
	Kapasitas Angkut	1 2	1 2	1 2	2
	Larangan Merokok	X	X	X	X
4	KETERJANGKAUAN				
	Aksesibilitas	√	√	√	√
5	KESETARAAN				
	Pelayanan Prioritas	X	X	X	X
6	KETERATURAN				
	Informasi Pelayanan	√	√	√	√

Kondisi angkutan carter di Kabupaten Lombok Tengah berdasarkan penilaian diatas telah memenuhi standar dengan baik. Kekurangan terdapat pada pelayanan kesehatan yaitu tidak tersedianya kotak P3K atau peralatan kesehatan lainnya untuk kesehatan penumpang. Data diatas didapatkan dengan melakukan wawancara terhadap pengemudi angkutan carter dan mengecek langsung kondisi kendaraan yang tersedia.

2. Prasarana Angkutan Umum

Prasarana Angkutan Umum merupakan sarana transportasi pelayanan publik yang digunakan masyarakat secara bersama-sama. Dari hasil survei prasarana angkutan umum di Kabupaten Lombok Tengah diperoleh informasi tentang keberadaan prasarana angkutan yang selanjutnya ditampilkan dalam bentuk peta berupa peta jaringan trayek angkutan umum, data fasilitas terminal dan tempat henti (halte/shelter), dan tempat henti angkutan umum.

a. Terminal Angkutan Umum

Terminal penumpang adalah pangkalan kendaraan umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan yang terpadu dan pengawasan angkutan diselenggarakan Terminal penumpang (*PM No.132, 2015*). Terminal penumpang dibagi menjadi 3 tipe, yaitu terminal tipe A, terminal tipe B, dan terminal tipe C. Penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan harus mempunyai fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

Terminal penumpang terbagi menjadi 3 tipe, yakni:

- 1) Terminal Tipe A merupakan Terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antarkota antarprovinsi, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/atau angkutan perdesaan(*PM No. 132, 2015*).
- 2) Terminal Tipe B merupakan Terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan/atau angkutan perdesaan(*PM No. 132, 2015*).
- 3) Terminal Tipe C merupakan Terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan(*PM No. 132, 2015*).

Kabupaten Lombok Tengah memiliki 3 (tiga) terminal yang melayani kegiatan lalu lintas masyarakat. Yaitu Terminal Renteng dengan Tipe B yang terletak di Jalan Mandalika, Terminal Kopang dengan Tipe C yang terletak di Jalan Bung Hatta dan Terminal Mujur dengan Tipe C yang terletak di Jalan Raya Praya – Mujur.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Terminal Transportasi Jalan suatu terminal penumpang harus mempunyai fasilitas utama antara lain:

- a. Jalur Keberangkatan kendaraan;
- b. Jalur Kedatangan kendaraan;
- c. Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
- d. Tempat Parkir Kendaraan;
- e. Fasilitas pengelolaan Lingkungan hidup;
- f. Perlengkapan Jalan;
- g. Fasilitas penggunaan teknologi;
- h. Media informasi;
- i. Penanganan pengemudi;
- j. Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus;
- k. Fasilitas pengawasan keselamatan;
- l. Jalur kedatangan penumpang;
- m. Ruang tunggu keberangkatan;
- n. Ruang pembelian tiket;
- o. Ruang pembeli tiket untuk bersama;
- p. Outlet pembelian tiket secara online (*single outlet ticketing online*);
- q. Pusat informasi;
- r. Papan perambuan dalam terminal;
- s. Papan pengumuman;
- t. Layanan bagasi;
- u. Ruang penitipan barang;
- v. Tempat berkumpul darurat; dan
- w. Jalur evakuasi bencana dalam terminal.

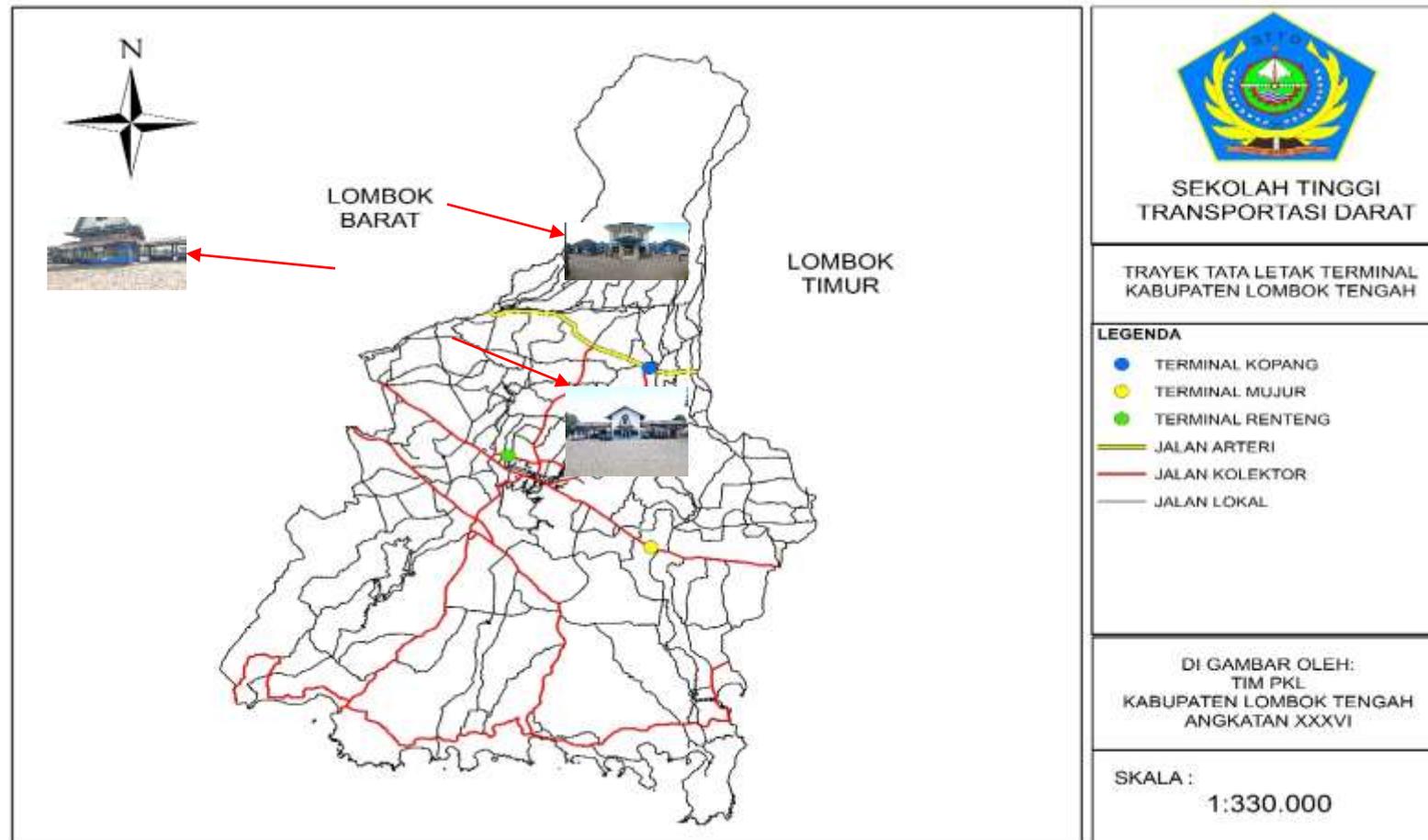
Fasilitas penunjang antara lain:

- a. fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui;
- b. fasilitas keamanan;
- c. fasilitas pelayanan keamanan;
- d. fasilitas awak kendaraan;
- e. fasilitas *ramp check*;
- f. fasilitas pengendapan kendaraan;
- g. fasilitas bengkel yang diperuntukan bagi operasional bus;
- h. fasilitas kesehatan;
- i. fasilitas peribadatan;

- j. tempat transit penumpang (*hall*);
- k. alat pemadam kebakaran; dan/atau
- l. fasilitas umum.

Fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada huruf l meliputi:

- a. toilet;
- b. fasilitas *park and ride*;
- c. tempat istirahat awak kendaraan;
- d. fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan;
- e. fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang;
- f. fasilitas kebersihan, perawatan terminal, dan *janitor*;
- g. fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum;
- h. fasilitas perdagangan, pertokoan, kantin pengemudi;
- i. area merokok;
- j. fasilitas restoran;
- k. fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM);
- l. fasilitas pengantar barang (*trolley* dan tenaga angkut);
- m. fasilitas telekomunikasi dan area jaringan internet;
- n. fasilitas penginapan;
- o. fasilitas keamanan;
- p. ruang anak-anak;
- q. media pengaduan layanan; dan/atau
- r. fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan.



Gambar 2.19 Peta Tata Letak Terminal di Kabupaten Lombok Tengah

1) Terminal Renteng Praya

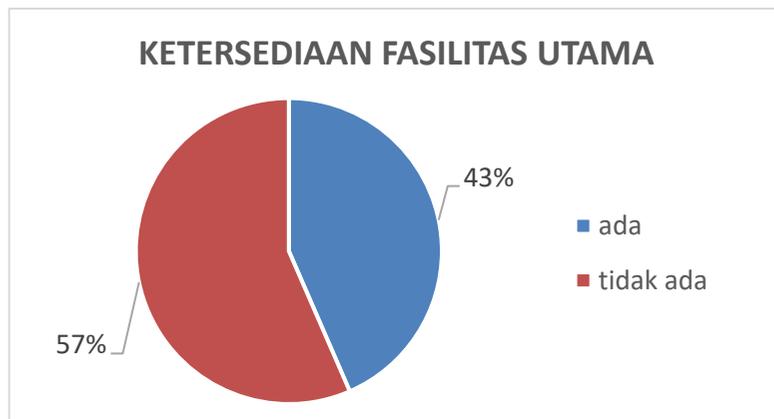
Dari hasil survei inventarisasi yang dilakukan, Kabupaten Lombok Tengah hanya memiliki satu Terminal Tipe B yaitu Terminal Renteng Praya. Terminal ini berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan kota dan/atau angkutan perdesaan serta angkutan antar kota dalam provinsi yang baru dioperasikan pada Januari 2017.

Terminal Renteng Praya terletak di Jalan Mandalika, Kecamatan Praya, Kabupaten Lombok Tengah dengan luas 15.000 m². Kondisi terminal saat ini tidak lagi terawat dan tidak berfungsi sebagaimana mestinya ini diperburuk dengan kondisinya yang kumuh akibat seringkali digunakan sebagai tempat berjualan sebab lokasinya yang bersampingan dengan Pasar Renteng. Oleh karena itu, kondisi di lapangan ditemukan tidak semua angkutan perdesaan masuk Terminal Renteng karena letaknya yang langsung bersampingan dengan Pasar Renteng sehingga sebagian besar angkutan perdesaan ngetem di depan Pasar Renteng.

Tabel VI.13 Data Fasilitas Terminal Renteng Berdasarkan PM 40 Tahun 2015

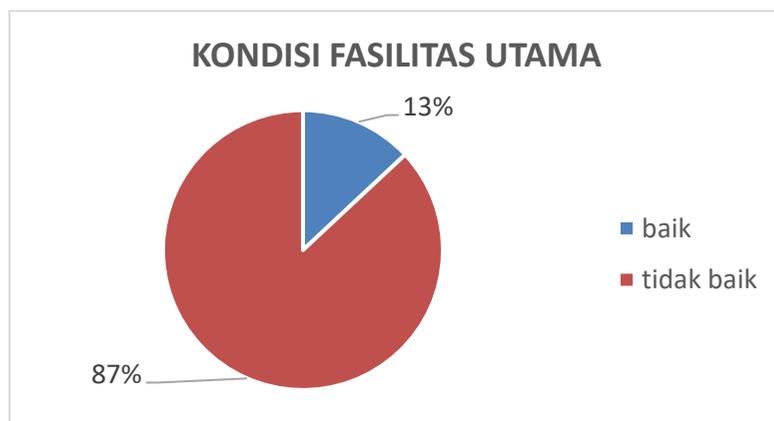
NO.	F A S I L I T A S	Ketersediaan		K o n d i s i		Pemanfaatan	
		A d a	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
A .	F A S I L I T A S U T A M A						
1	Jalur Keberangkatan Kendaraan	√			√	√	
2	Jalur Kedatangan Kendaraan	√			√	√	
3	Ruang Tunggu Penumpang, Pengantar, dan/atau Penjemput	√			√	√	
4	Tempat Parkir Kendaraan	√			√	√	
5	Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup (<i>waste management</i>)		√				
6	P e r l e n g k a p a n J a l a n		√				
7	Fasilitas Penggunaan Teknologi		√				
8	M e d i a I n f o r m a s i	√			√	√	
9	Penanganan Pengemudi	√					
1 0	Pelayanan Pengguna Terminal Dari Perusahaan Bus (<i>customer service</i>)		√				
1 1	Fasilitas Pengawasan Keselamatan	√					
1 2	Jalur Kedatangan Penumpang	√					
1 3	Ruang Tunggu Keberangkatan (boarding)	√					
1 4	R u a n g P e m b e l i a n T i k e t		√				
1 5	Ruang Pembelian Tiket Untuk Bersama		√				
1 6	Outlet Pembelian Tiket Secara Online (<i>single outlet ticketing online</i>)		√				
1 7	Pusat Informasi (<i>Information Center</i>)	√		√		√	
NO	F A S I L I T A S	Ketersediaan		K o n d i s i		Pemanfaatan	
		A d a	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
1 8	Papan Perambuan Dalam Terminal (<i>Signage</i>)		√				

19	Papan Pengumuman	√			√	√	
20	Layanan Bagasi (<i>Lost and Found</i>)		√				
21	Ruang Penitipan Barang (<i>lockers</i>)		√				
22	Tempat Berkumpul Darurat (<i>Assembly Point</i>)		√				
23	Jalur Evakuasi Bencana Dalam Terminal		√				
B . FASILITAS PENUNJANG							
1	Fasilitas Penyandang Cacat dan Ibu Hamil atau Menyusui		√				
2	Fasilitas Keamanan (<i>checking point/metal detector/CCTV</i>)		√				
3	Fasilitas Pelayanan Keamanan		√				
4	Fasilitas Istirahat Awak Kendaraan	√				√	
5	Fasilitas <i>ramp check</i>		√				
6	Fasilitas Pengendapan Kendaraan		√				
7	Fasilitas Bengkel yang Diperuntukan Bagi Operasional Bus		√				
8	Fasilitas Kesehatan	√					
9	Fasilitas Peribadatan	√				√	
10	Tempat Transit Penumpang (<i>hall</i>)		√				
11	Alat Pemadam Kebakaran	√					
C . Fasilitas Umum							
1	T o i l e t	√				√	
2	Fasilitas <i>park and ride</i>		√				
3	Tempat Istirahat Awak Kendaraan	√				√	
4	Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan		√				
5	Fasilitas Pemantau Kualitas Udara dan Gas Buang		√				
6	Fasilitas Kebersihan, Perawatan Terminal, dan Janitor	√					
7	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum		√				
8	Fasilitas Perdagangan, Pertokoan, Kantin Pengemudi	√				√	
9	A r e a M e r o k o k		√				
10	Fasilitas Restoran	√			√	√	
11	Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM)		√				
12	Fasilitas Pengantar Barang (trolley dan tenaga angkut)		√				
13	Fasilitas Telekomunikasi dan Area Dengan Jaringan Internet		√				
14	Fasilitas Penginapan		√				
15	Fasilitas Keamanan		√				
NO	F A S I L I T A S	Ketersediaan		K o n d i s i		Pemanfaatan	
		Ada	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
16	R u a n g A n a k - a n a k		√				
17	Media Pengaduan Layanan		√				



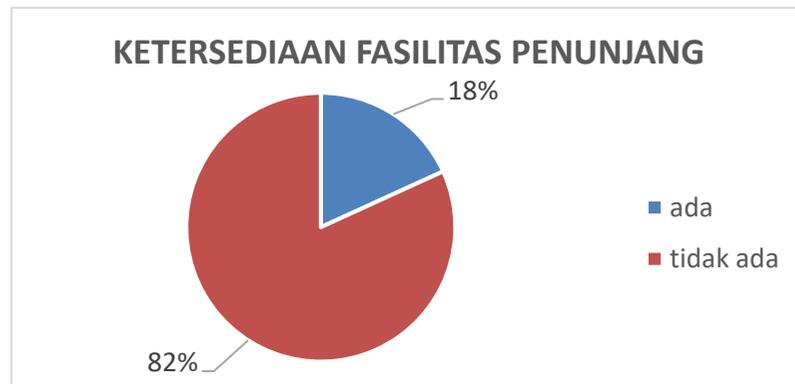
Gambar 2.20 Persentase Ketersediaan Fasilitas Utama Terminal Renteng

Dapat diketahui dari persentase diatas bahwa ketersediaan Fasilitas Utama pada Terminal Tipe B Renteng Kabupaten Lombok Tengah sudah memenuhi SPM untuk Persentase ketersediaannya yaitu 57% yang menyatakan ada pada indikator fasilitas utama terminal dan 43% menyatakan tidak ada.



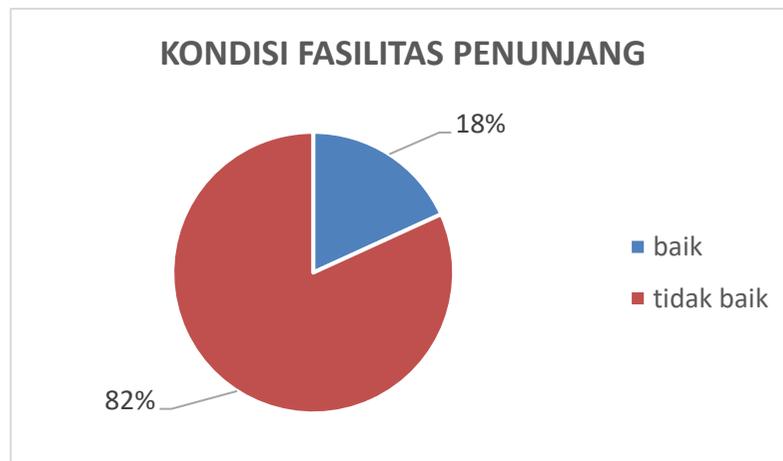
Gambar 2.21 Persentase Kondisi Fasilitas Utama Terminal Renteng

Dapat diketahui dari persentase diatas bahwa kondisi fasilitas utama pada Terminal Tipe B Renteng yaitu sudah memenuhi SPM terminal karena persentase kondisinya yaitu hanya 87% yang menyatakan kondisinya baik dan 13% yang menyatakan kondisinya buruk.



Gambar VI.22 Persentase Ketersediaan Fasilitas Penunjang Terminal Renteng

Dilihat dari persentase diatas Ketersediaan fasilitas penunjang Terminal Tipe B RentengKabupaten Lombok Tengah sudah memenuhi SPM yaitu sebanyak 82% menyatakan ada dan 18% menyatakan tidak ada pada indikator kondisi fasilitas pendukung terminal.

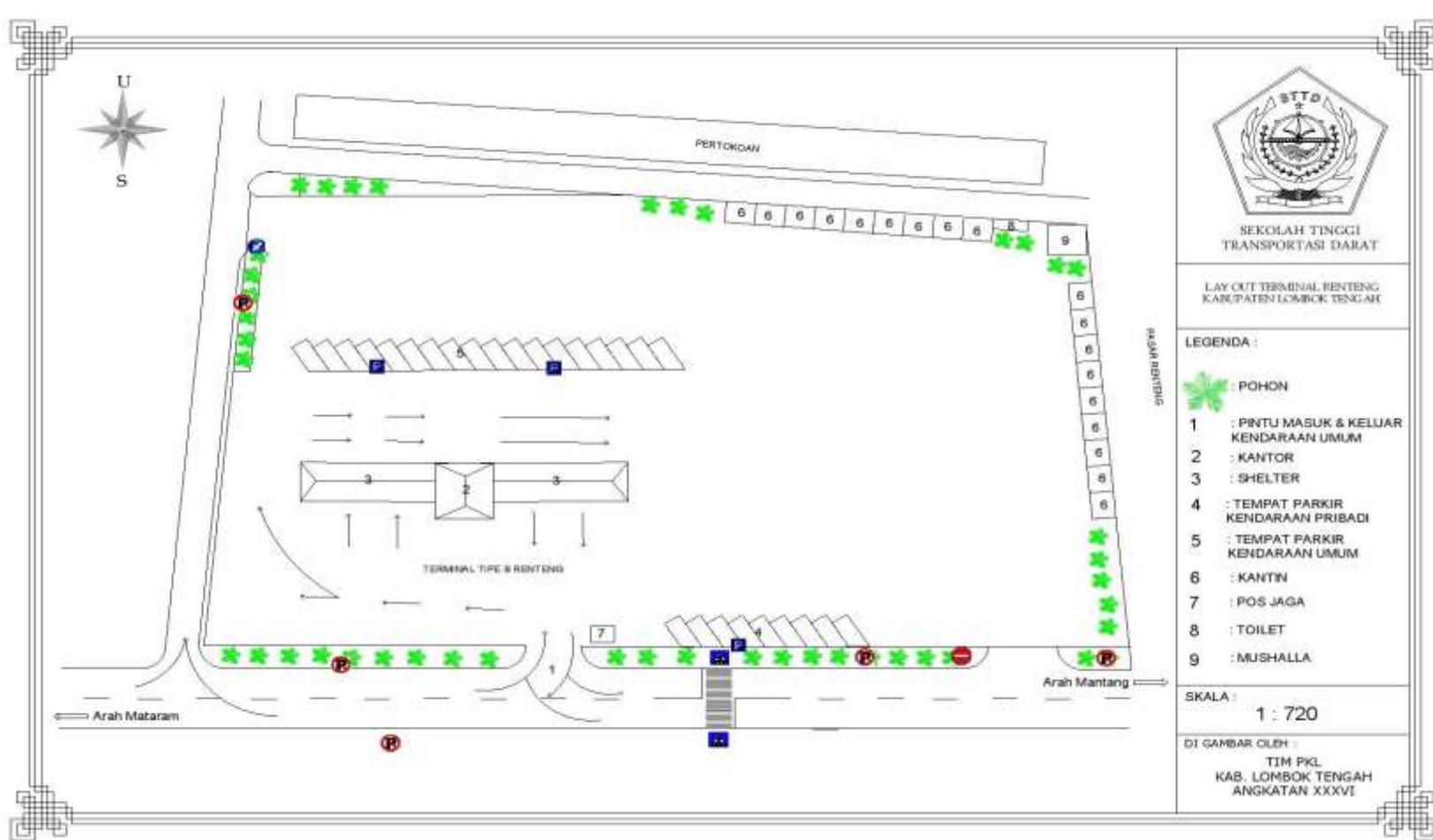


Gambar 2.23 Persentase Kondisi Fasilitas Penunjang Terminal Renteng

Dilihat dari persentase diatas kondisi fasilitas penunjang Terminal Tipe B RentengKabupaten Lombok Tengahsudah memenuhi SPM yaitu sebanyak 82% menyatakan baik dan 18% menyatakan tidak baik pada indikator kondisi fasilitas penunjang terminal.



Gambar 2.24 Visualisasi Fasilitas di Terminal Renteng



Gambar 2.25 Layout Sirkulasi Terminal Renteng

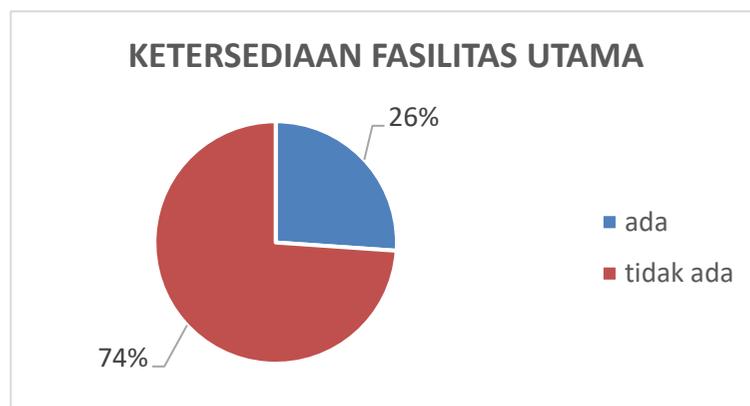
2) Terminal Kopang

Terminal Kopang merupakan terminal tipe C yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan perdesaan yang terletak di Jalan Bung Hatta, Kecamatan Kopang, Kabupaten Lombok Tengah dengan luas sebesar 5.472 m². Namun, kondisi di lapangan tidak semua angdes masuk Terminal Kopang karena letaknya yang langsung berdampingan dengan Pasar Jelajok Kopang sehingga sebagian besar angdes ngetem di depan Pasar Jelajok Kopang.

Tabel 2.14 Data Fasilitas Terminal Kopang Berdasarkan PM 40 Tahun 2015

NO.	F A S I L I T A S	Ketersediaan		K o n d i s i		P e m a n f a a t a n	
		Ada	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
A . F A S I L I T A S U T A M A							
1	Jalur Keberangkatan Kendaraan	√			√	√	
2	Jalur Kedatangan Kendaraan	√			√	√	
3	Ruang Tunggu Penumpang, Pengantar, dan/atau Penjemput	√			√	√	
4	Tempat Parkir Kendaraan	√			√	√	
5	Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup (<i>waste management</i>)		√		√		√
6	Perlengkapan Jalan		√		√		√
7	Fasilitas Penggunaan Teknologi		√		√		√
8	M e d i a I n f o r m a s i	√			√		√
9	Penanganan Pengemudi	√			√		√
1 0	Pelayanan Pengguna Terminal Dari Perusahaan Bus (<i>customer service</i>)		√		√		√
1 1	Fasilitas Pengawasan Keselamatan	√		√			√
1 2	Jalur Kedatangan Penumpang	√		√		√	
1 3	Ruang Tunggu Keberangkatan (boarding)	√		√		√	
1 4	Ruang Pembelian Tiket		√		√		√
1 5	Ruang Pembelian Tiket Untuk Bersama		√		√		√
1 6	Outlet Pembelian Tiket Secara Online (<i>single outlet ticketing online</i>)		√		√		√
1 7	Pusat Informasi (<i>Information Center</i>)		√		√		√
1 8	Papan Perambuan Dalam Terminal (<i>Signage</i>)		√		√		√
NO.	F A S I L I T A S	Ketersediaan		K o n d i s i		P e m a n f a a t a n	
		Ada	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
1 9	Papan Pengumuman	√			√	√	
2 0	Layanan Bagasi (<i>Lost and Found</i>)		√		√		√
2 1	Ruang Penitipan Barang (<i>lockers</i>)		√		√		√
2 2	Tempat Berkumpul Darurat (<i>Assembly Point</i>)		√		√		√
2 3	Jalur Evakuasi Bencana Dalam Terminal		√		√		√
B . F A S I L I T A S P E N U N J A N G							
1	Fasilitas Penyandang Cacat dan Ibu Hamil atau Menyusui		√		√		√
2	Fasilitas Keamanan (<i>checking point/metal detector/CCTV</i>)		√		√		√
3	Fasilitas Pelayanan Keamanan		√		√		√
4	Fasilitas Istirahat Awak Kendaraan	√		√		√	

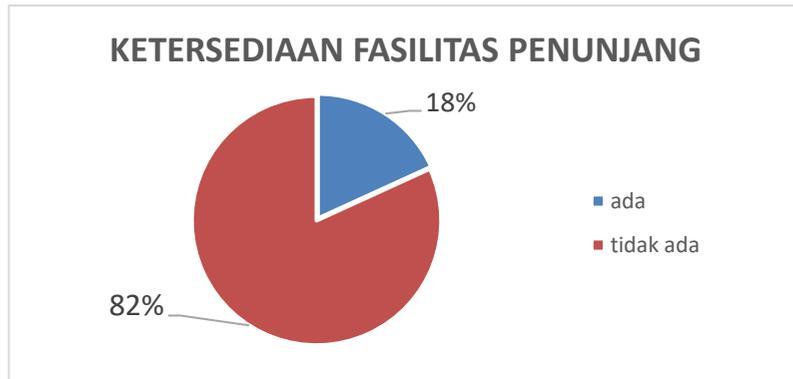
5	Fasilitas <i>ramp check</i>		√		√		√
6	Fasilitas Pengendapan Kendaraan		√		√		√
7	Fasilitas Bengkel yang Diperuntukan Bagi Operasional Bus		√		√		√
8	Fasilitas Kesehatan		√		√		√
9	Fasilitas Peribadatan	√		√		√	
10	Tempat Transit Penumpang (<i>hall</i>)		√		√		√
11	Alat Pemadam Kebakaran		√		√		√
C . F A S I L I T A S I T A S U M U M							
1	T o i l e t	√			√	√	
2	Fasilitas <i>park and ride</i>		√		√		√
3	Tempat Istirahat Awak Kendaraan	√		√		√	
4	Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan		√		√		√
5	Fasilitas Pemantau Kualitas Udara dan Gas Buang		√		√		√
6	Fasilitas Kebersihan, Perawatan Terminal, dan Janitor		√		√		√
7	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum		√		√		√
8	Fasilitas Perdagangan, Pertokoan, Kantin Pengemudi	√			√	√	
9	A r e a M e r o k o k		√		√		√
10	Fasilitas Restoran	√			√	√	
NO.	F A S I L I T A S	Ketersediaan		K o n d i s i		P e m a n f a a t a n	
		Ada	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
11	Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM)		√		√		√
12	Fasilitas Pengantar Barang (trolley dan tenaga angkut)		√		√		√
13	Fasilitas Telekomunikasi dan Area Dengan Jaringan Internet		√		√		√
14	Fasilitas Penginapan		√		√		√
15	Fasilitas Keamanan		√		√		√
16	Ruang Anak-anak		√		√		√
17	Media Pengaduan Layanan		√		√		√



Gambar 2.26 Persentase Ketersediaan Fasilitas Utama Terminal Kopang

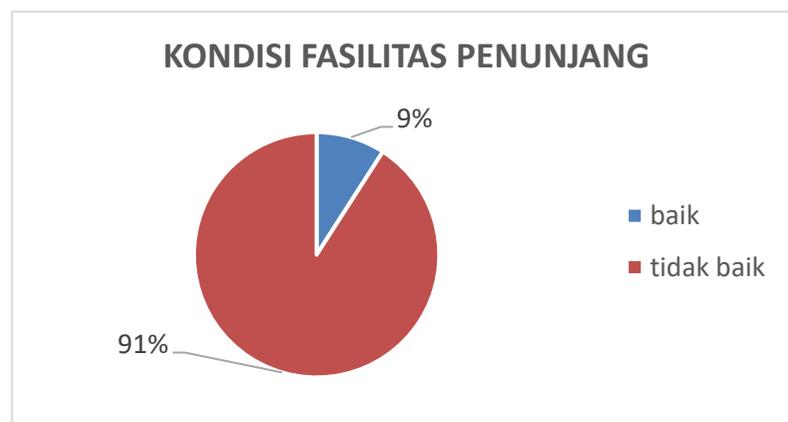
Dapat diketahui dari persentase diatas bahwa ketersediaan Fasilitas Utama pada Terminal Tipe C Kopang Kabupaten Lombok Tengah sudah memenuhi SPM untuk

persentase ketersediaannya yaitu 74% yang menyatakan ada pada indikator fasilitas utama terminal dan 26% menyatakan tidak ada.



Gambar 2.27 Persentase Ketersediaan Fasilitas Penunjang Terminal Kopang

Dilihat dari persentase diatas ketersediaan fasilitas penunjang Terminal Tipe C Kopang Kabupaten Lombok Tengah sudah memenuhi SPM yaitu sebanyak 82% menyatakan ada dan 18% menyatakan tidak ada pada indikator kondisi fasilitas pendukung terminal.



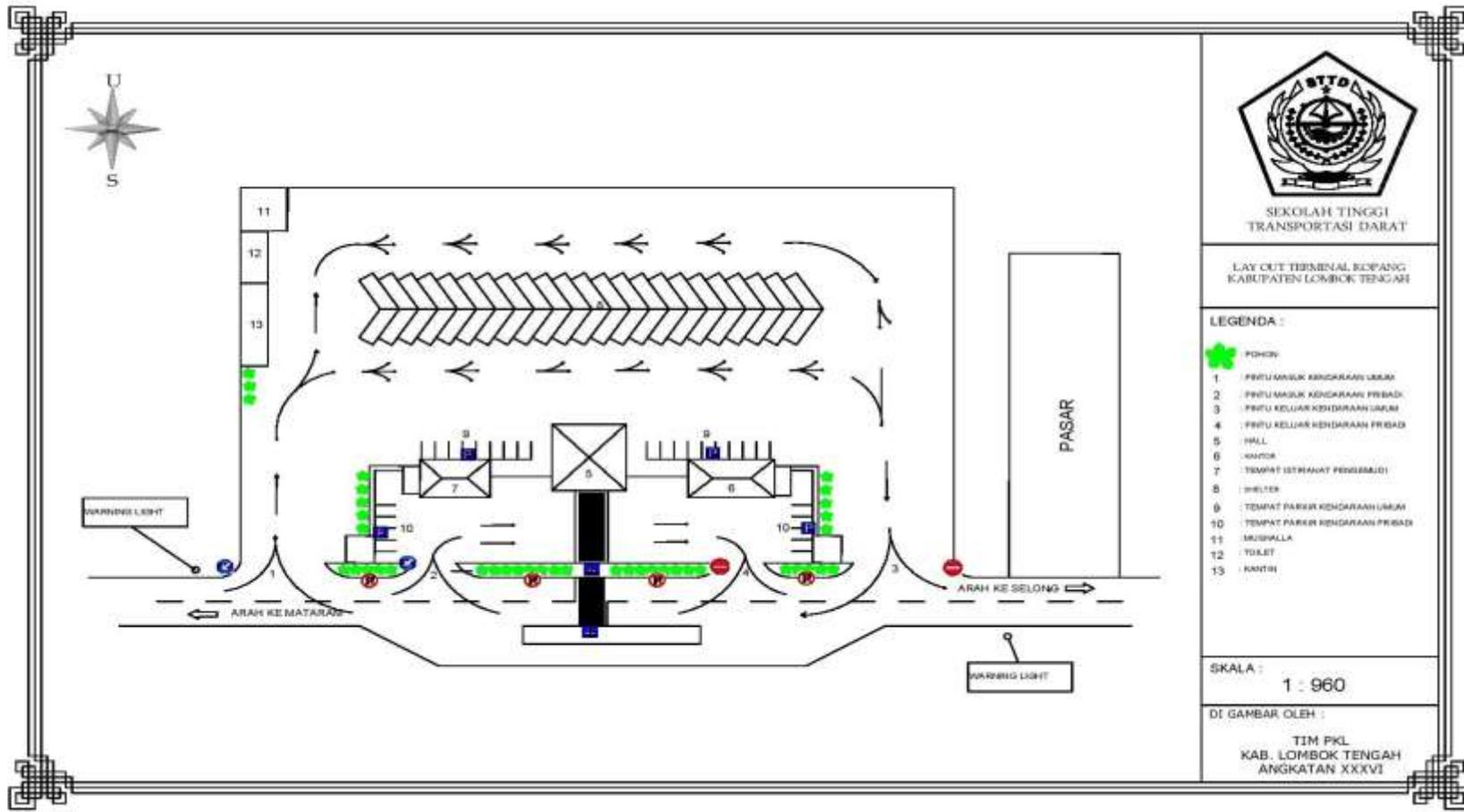
Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Lombok Tengah 2017

Gambar 2.28 Persentase Kondisi Fasilitas Penunjang Terminal Kopang

Dilihat dari persentase diatas kondisi fasilitas penunjang Terminal Tipe C Kopang Kabupaten Lombok Tengah sudah memenuhi SPM yaitu sebanyak 50% menyatakan baik dan 50% menyatakan tidak baik pada indikator kondisi fasilitas penunjang terminal.



Gambar 2.29 Visualisasi Fasilitas di Terminal Kopang



Gambar 2.30 Layout Sirkulasi Terminal Kopang

3) Terminal Mujur

Terminal Mujur merupakan terminal tipe C yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan perdesaan yang terletak di Jalan Raya Praya - Mujur, Kecamatan Praya Timur, Kabupaten Lombok Tengah dengan luas sebesar 2.200 m². Namun, kondisi lapangan tidak semua angkutan perdesaan masuk Terminal Mujur karena letaknya yang dekat dengan Pasar Mujur sehingga sebagian besar angkutan perdesaan tersebut ngetem di depan Pasar Mujur.

Tabel 2.15 Data Fasilitas Terminal Mujur Berdasarkan PM 40 Tahun 2015

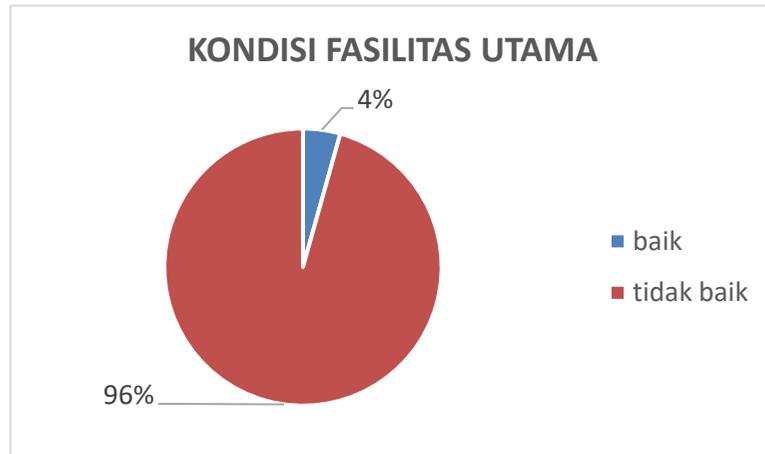
NO	F A S I L I T A S	Keberadaan		K o n d i s i		P e m a n f a a t a n	
		Ada	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
A .	F A S I L I T A S			U T A M A			
1	Jalur Keberangkatan Kendaraan	√			√		√
2	Jalur Kedatangan Kendaraan	√			√		√
3	Ruang Tunggu Penumpang, Pengantar, dan/atau Penjemput	√			√		√
4	Tempat Parkir Kendaraan	√		√		√	
5	Fasilitas Pengelolaan Lingkungan Hidup (<i>waste management</i>)		√				
6	Perlengkapan Jalan		√				
7	Fasilitas Penggunaan Teknologi		√				
8	Media Informasi	√			√		√
9	Penanganan Pengemudi	√			√		√
1 0	Pelayanan Pengguna Terminal Dari Perusahaan Bus (<i>customer service</i>)		√				
1 1	Fasilitas Pengawasan Keselamatan	√			√		√
1 2	Jalur Kedatangan Penumpang	√			√	√	
1 3	Ruang Tunggu Keberangkatan (boarding)		√				
1 4	Ruang Pembelian Tiket		√				
1 5	Ruang Pembelian Tiket Untuk Bersama		√				
1 6	Outlet Pembelian Tiket Secara Online (<i>single outlet ticketing online</i>)		√				
1 7	Pusat Informasi (<i>Information Center</i>)	√			√		√
1 8	Papan Perambuan Dalam Terminal (<i>Signage</i>)		√				
1 9	Papan Pengumuman		√				
NO.	F A S I L I T A S	Ketersediaan		K o n d i s i		P e m a n f a a t a n	
		Ada	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
2 0	Layanan Bagasi (<i>Lost and Found</i>)		√				
2 1	Ruang Penitipan Barang (<i>lockers</i>)		√				
2 2	Tempat Berkumpul Darurat (<i>Assembly Point</i>)		√				
2 3	Jalur Evakuasi Bencana Dalam Terminal		√				
B .	F A S I L I T A S	P E N U N J A N G					
1	Fasilitas Penyandang Cacat dan Ibu Hamil atau Menyusui		√				

2	Fasilitas Keamanan (<i>checking point/metal detector/CCTV</i>)		√				
3	Fasilitas Pelayanan Keamanan		√				
4	Fasilitas Istirahat Awak Kendaraan	√			√	√	
5	Fasilitas <i>ramp check</i>		√				
6	Fasilitas Pengendapan Kendaraan		√				
7	Fasilitas Bengkel yang Diperuntukan Bagi Operasional Bus		√				
8	Fasilitas Kesehatan	√			√		√
9	Fasilitas Peribadatan	√			√	√	
10	Tempat Transit Penumpang (<i>hall</i>)		√				
11	Alat Pemadam Kebakaran	√			√		√
C .	F A S I L I T A S						
1	T o i l e t	√			√	√	
2	Fasilitas park and ride		√				
3	Tempat Istirahat Awak Kendaraan	√			√	√	
4	Fasilitas Pereduksi Pencemaran Udara dan Kebisingan		√				
5	Fasilitas Pemantau Kualitas Udara dan Gas Buang		√				
6	Fasilitas Kebersihan, Perawatan Terminal, dan Janitor	√			√	√	
7	Fasilitas Perbaikan Ringan Kendaraan Umum		√				
8	Fasilitas Perdagangan, Pertokoan, Kantin Pengemudi	√			√	√	
9	A r e a M e r o k o k		√				
10	Fasilitas Restoran	√			√	√	
11	Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM)		√				
12	Fasilitas Pengantar Barang (trolley dan tenaga angkut)		√				
NO.	F A S I L I T A S	Ketersediaan		K o n d i s i		P e m a n f a a t a n	
		A d a	T i d a k	B a i k	T i d a k B a i k	S e s u a i F u n g s i	T i d a k S e s u a i F u n g s i
13	Fasilitas Telekomunikasi dan Area Dengan Jaringan Internet		√				
14	Fasilitas Penginapan		√				
15	Fasilitas Keamanan		√				
16	R u a n g A n a k - a n a k		√				
17	Media Pengaduan Layanan		√				



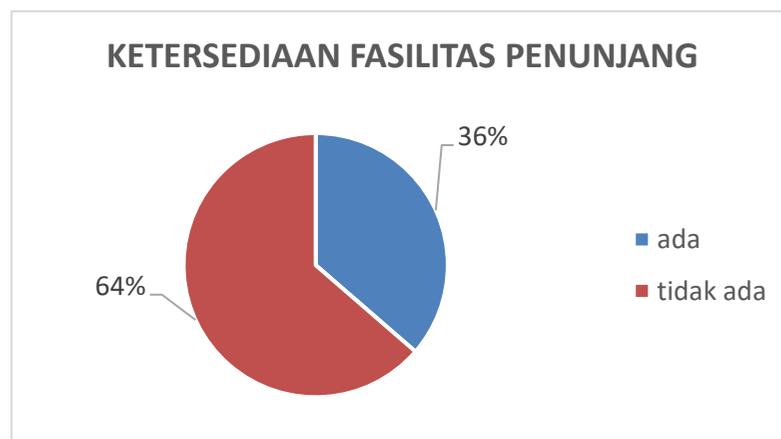
Gambar VI.31 Persentase Ketersediaan Fasilitas Utama Terminal Mujur

Dapat diketahui dari persentase diatas bahwa ketersediaan Fasilitas Utama pada Terminal Tipe C MujurKabupaten Lombok Tengahsudah memenuhi SPM untuk persentase ketersediaannya yaitu 61% yang menyatakan ada pada indikator fasilitas utama terminal dan 39% menyatakan tidak ada.



Gambar 2.32 Persentase Kondisi Fasilitas Utama Terminal Mujur

Dapat diketahui dari persentase diatas bahwa kondisi fasilitas utama pada Terminal Tipe C Mujuryaitu sudah memenuhi SPM terminal karena persentase kondisinya yaitu hanya 96% yang menyatakan kondisinya baik dan 4% yang menyatakan kondisinya buruk.



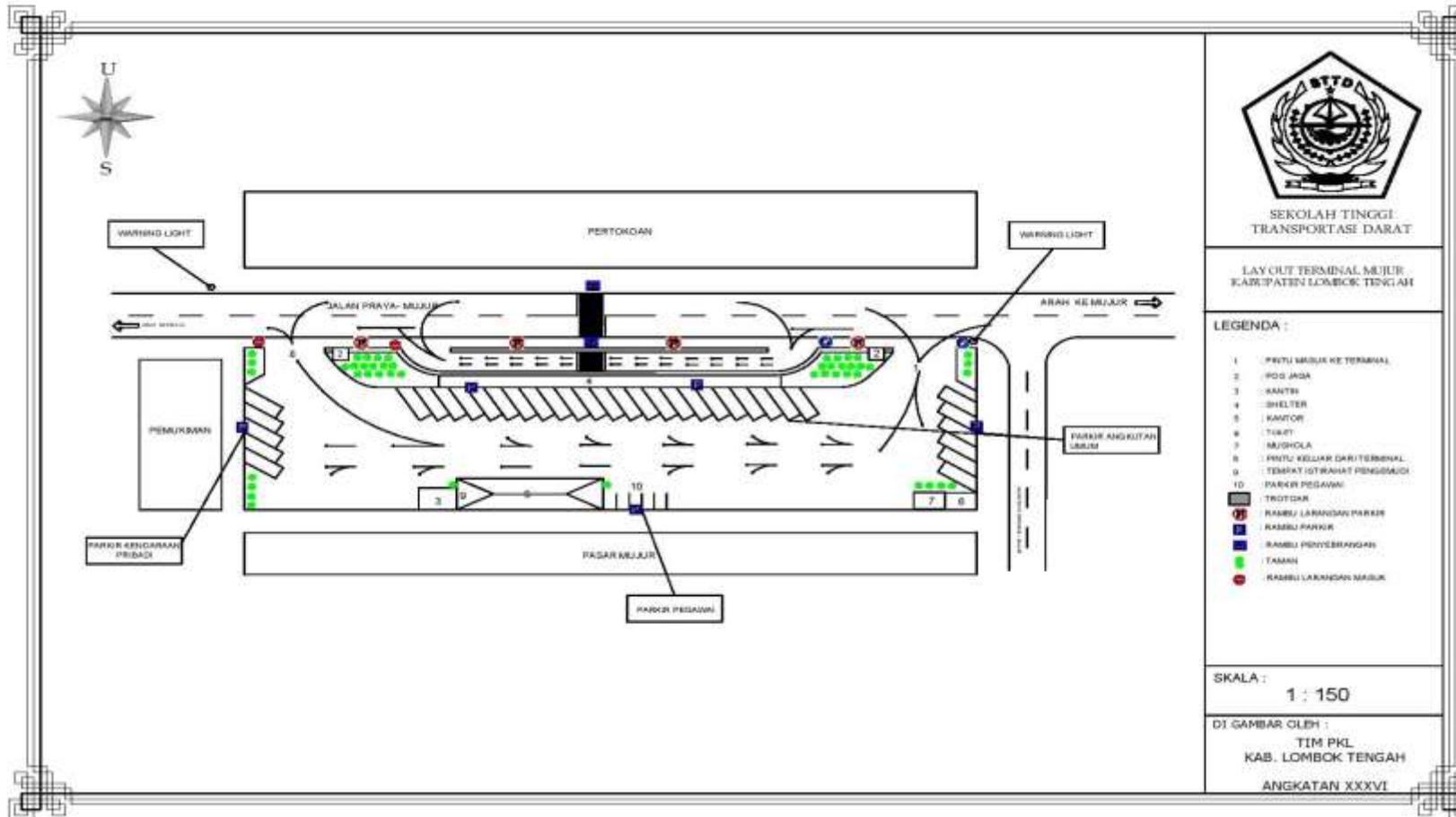
Gambar 2.33 Persentase Ketersediaan Fasilitas Penunjang Terminal Mujur

Dilihat dari persentase diatas Ketersediaan fasilitas penunjang Terminal Tipe C MujurKabupaten Lombok Tengah sudah memenuhi SPM yaitu sebanyak 64% menyatakan ada dan 36% menyatakan tidak ada pada indikator kondisi fasilitas pendukung terminal.

Dilihat dari persentase diatas kondisi fasilitas penunjang Terminal Tipe C MujuKabupaten Lombok Tengahsudah memenuhi SPM , namun permasalahannya adalah pemanfaatan terminal yang tidak digunakan sebagaimana mestinya. Para sopir tidak mematuhi aturan untuk masuk ke terminal karena memang tidak ada penumpang yang naik dari terminal.



Gambar 2.34 Visualisasi Fasilitas di Terminal Mujur



7

Gambar 2.35 *Layout* Sirkulasi Terminal Muju

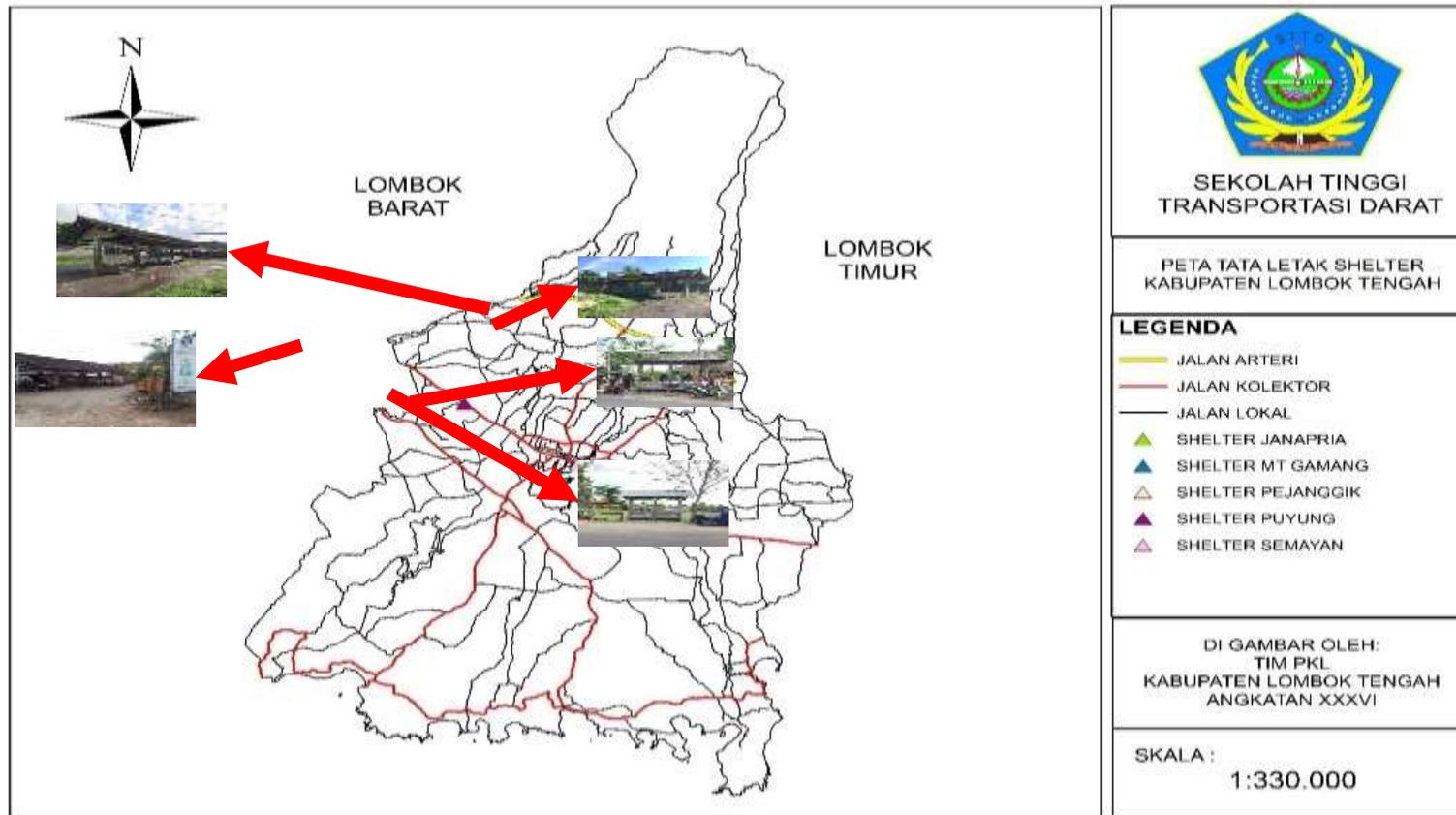
b. Shelter

Shelter adalah tempat pemberhentian kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Selain itu, shelter merupakan kantong penumpang. Kabupaten Lombok Tengah memiliki 7 shelter yang terdaftar dari Kabupaten Lombok Tengah Dalam Angka.

Ketujuh shelter tersebut yaitu:

1. Shelter Mt. Gamang;
2. Shelter Puyung;
3. Shelter Pejanggik;
4. Shelter Wajageseng;
5. Shelter Darek;
6. Shelter Pringgarata;
7. Shelter Semayan.

Dari hasil inventarisasi Tim PKL Kabupaten Lombok Tengah diperoleh 5 shelter yang masih bisa teridentifikasi, yaitu shelter Janapria, shelter Mt. Gamang, shelter Pejanggik, shelter Puyung dan shelter Semayan. Kelima shelter tersebut masih dapat diinventarisasi walaupun kondisinya sudah sangat tidak layak, pernyataan ini kami justifikasi dengan melihat pada ketersediaan fasilitas pendukung seperti tong sampah, dan informasi yang tidak terdapat pada setiap shelter yang tersisa.



Gambar 2.36 Peta Tata Letak Shelter di Kabupaten Lombok Tengah

Tabel VI.16 Fasilitas dan Gambar Shelter di Kabupaten Lombok Tengah

No	Jenis Prasarana	Letak Lokasi	Dimensi		Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Gambar	
						Ada	Tidak	Baik	Buruk		
1	Shelter Janapria	Jalan Janapria – Ganti (Di Depan Pasar Janapria)	Panjang	8 m	Papan Nama / Identitas Halte		✓				
					Rambu Petunjuk		✓				
			Lebar	3 m	Papan Informasi Trayek		✓				
					Lampu Penerangan		✓				
			Tinggi	4 m	Tempat Duduk	✓			✓		
					Kanopi	✓			✓		
			Lebar Tempat Duduk	4 m	Telepon		✓				
Tempat Sampah		✓									
Tinggi Tempat Duduk	60 cm	Pagar		✓							
		Papan Pengumuman		✓							
2	Shelter Mt. Gamang	Jalan H. Moh. Saleh (Simpang 4)	Panjang	8 m	Papan Nama / Identitas Halte		✓				
					Rambu Petunjuk		✓				
			Lebar	3 m	Papan Informasi Trayek		✓				
					Lampu Penerangan		✓				
			Tinggi	4 m	Tempat Duduk		✓				
					Kanopi	✓				✓	
			Lebar Tempat Duduk	4 m	Telepon		✓				
Tempat Sampah		✓									
Tinggi Tempat Duduk	60 cm	Pagar		✓							
		Papan Pengumuman		✓							
No	Jenis Prasarana	Letak Lokasi	Dimensi		Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Gambar / :	

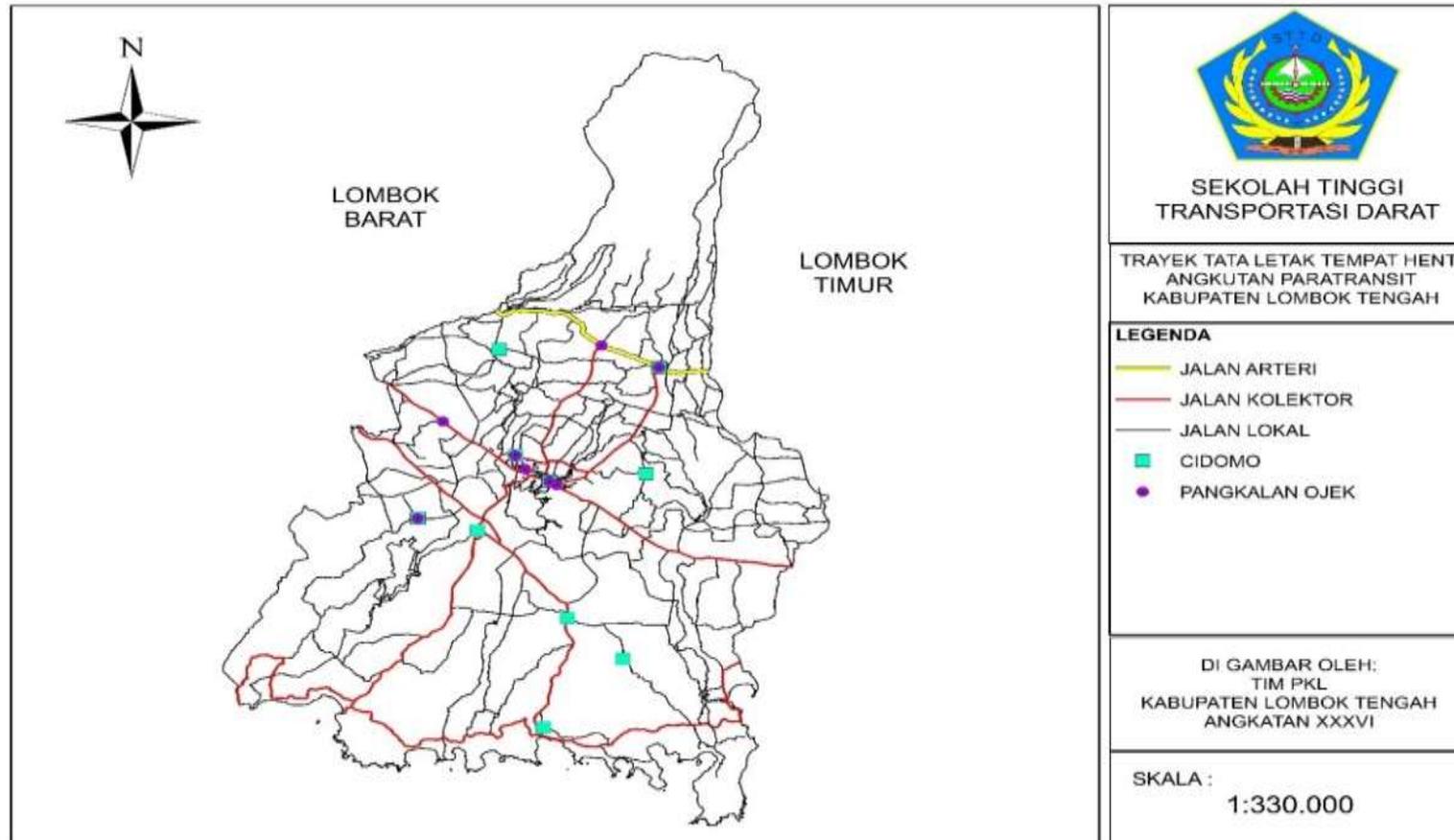
No	Jenis Prasarana	Letak Lokasi	Dimensi		Fasilitas	Keterangan		Kondisi		Gambar
						Ada	Tidak	Baik	Buruk	
3	Shelter Pejangik	Jalan Pejangik (Di Depan SMK Negeri 1 Praya Tengah)	Panjang	4 m	Papan Nama / Identitas Halte		√			
					Rambu Petunjuk		√			
			Lebar	2,5 m	Papan Informasi Trayek		√			
					Lampu Penerangan		√			
			Tinggi	3 m	Tempat Duduk	√		√		
					Kanopi	√			√	
			Lebar Tempat Duduk	3,5 m	Telepon		√			
Tempat Sampah		√								
Tinggi Tempat Duduk	50 cm	Pagar		√						
		Papan Pengumuman		√						
4	Shelter Puyung	Jalan Raden Puguh	Panjang	8 m	Papan Nama / Identitas Halte		√			
					Rambu Petunjuk		√			
			Lebar	3 m	Papan Informasi Trayek		√			
					Lampu Penerangan		√			
			Tinggi	4 m	Tempat Duduk	√		√		
					Kanopi	√		√		
			Lebar Tempat Duduk	4 m	Telepon		√			
Tempat Sampah		√								
Tinggi Tempat Duduk	60 cm	Pagar		√						
		Papan Pengumuman		√						
5	Shelter Semayan	Persimpangan Jalan Pahlawan	Panjang	4 m	Papan Nama / Identitas Halte		√			
		Rambu Petunjuk				√				

			Lebar	2,5 m	Papan Informasi Trayek		√		
					Lampu Penerangan		√		
			Tinggi	3 m	Tempat Duduk	√			√
					K a n o p i	√			√
			Lebar Tempat Duduk	3,5 m	T e l e p o n		√		
					Tempat Sampah		√		
			Tinggi Tempat Duduk	50 cm	P a g a r		√		
					Papan Pengumuman		√		



c. Tempat Henti Angkutan Paratransit (Pendukung)

Kabupaten Lombok Tengah terdapat tempat henti yang masih berfungsi sebagai tempat hentinya angkutan paratransit (pendukung) yaitu ojek dan cidomo, baik untuk menunggu ataupun menurunkan dan menaikkan penumpang. Tempat yang dijadikan tempat henti di Kabupaten Lombok Tengah, seperti di sisi persimpangan jalan dan pasar. Untuk tempat henti cidomo tersebar ke beberapa titik lokasi pasar dan persimpangan jalan, begitu pula dengan pangkalan ojek. Beberapa pasar tersebut yaitu Pasar Renteng, Pasar Sengkol, Pasar Jelajok Kopang, Pasar Karang Bulayak, Pasar Penujak, serta Pasar Pringgarata. Berikut adalah peta tempat yang menurut fungsinya telah menjadi tempat henti.



Gambar 2.37 Peta Tata Letak Tempat Henti Angkutan Paratransit

Tabel 2.17Tempat Henti Angkutan Paratransit di Kabupaten Lombok Tengah

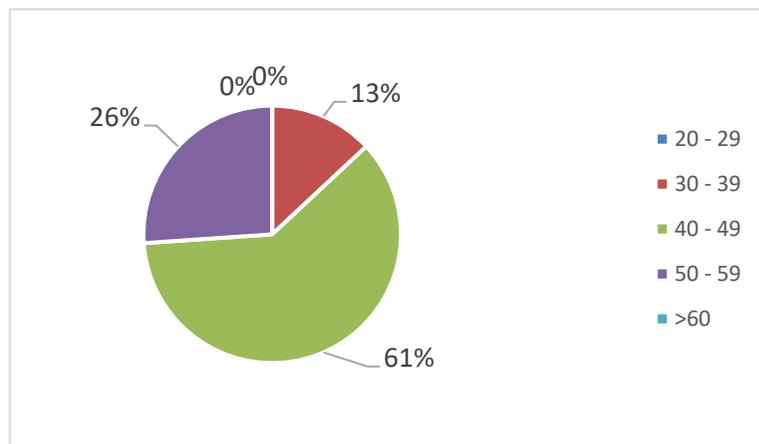
No	Jenis Prasarana	L e t a k L o k a s i	G a m b a r
1 .	Pangkalan Ojek	Di Setiap Pasar dan Persimpangan	
2 .	Pangkalan Cidomo	Di Setiap Pasar dan Beberapa Persimpangan	

B. KARAKTERISTIK PENGEMUDI DI KABUPATEN LOMBOK TENGAH

Karakteristik Pengemudi ini dapat diketahui dengan melakukan survei wawancara pengemudi. Survei ini dilakukan bersamaan dengan survei inventarisasi sarana dan prasarana angkutan umum. Dari survei wawancara pengemudi didapat data-data sebagai berikut:

Indikator-indikator yang diperoleh dari hasil survei tersebut adalah:

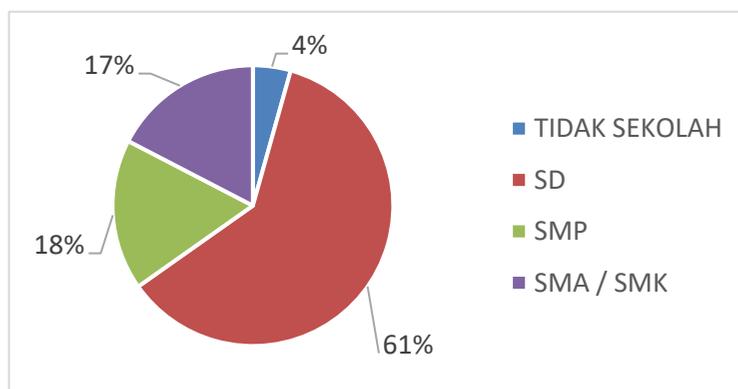
1. Umur Pengemudi



Gambar 2.38 Grafik Persentase Umur Pengemudi

Berdasarkan grafik diatas dapat disimpulkan rata-rata umur pengemudi angkutan umum di Kabupaten Lombok Tengah berkisar antara 40 – 49 tahun yaitu 61%. Dari data ini menggambarkan usia pengemudi sudah sesuai dengan batas kepemilikan surat ijin mengemudi (17 tahun).

2. Pendidikan Terakhir Pengemudi



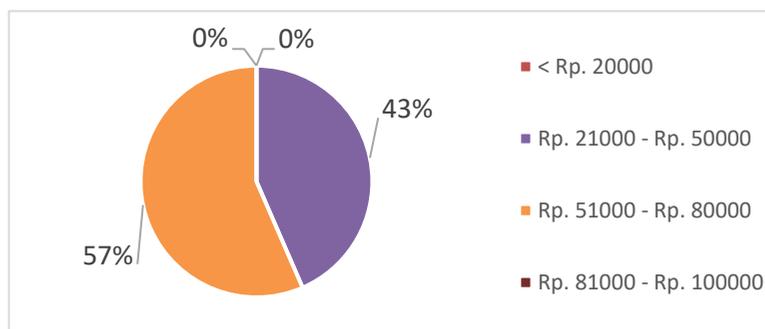
Gambar 2.39 Grafik Persentase Tingkat Pendidikan Pengemudi

Grafik diatas menjelaskan karakteristik pendidikan terakhir pengemudi angkutan umum di Kabupaten Lombok Tengah. Dari data hasil survei wawancara maka didapat data sebagai berikut, yaitupersentase tertinggi pendidikan terakhir pengemudi adalah lulusan SD yaitu sebesar 61%.

3. Kelengkapan Administrasi Pengemudi

Berdasarkan hasil survei wawancara pengemudi dapat disimpulkan bahwa kelengkapan administrasi pengemudi di Kabupaten Lombok Tengah sudah sangat baik, hal ini ditunjukkan oleh tingkat persentase kepemilikan SIM dan STNK sebesar 100%. Kondisi ini menunjukkan bahwa pengemudi memenuhi persyaratan secara hukum dengan legalisasi Surat Izin Mengemudi (SIM), namun tidak semua pengemudi memiliki ijin usaha, hal ini perlu diperhatikan lebih lanjut oleh instansi terkait surat perizinan usaha.

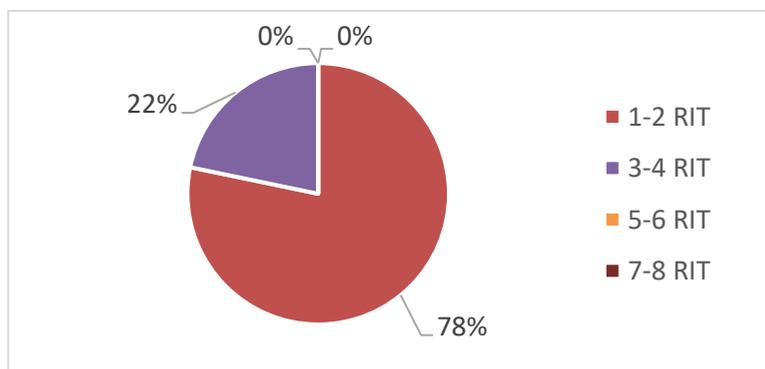
4. Pendapatan Per Hari Pengemudi



Gambar 2.40 Grafik Persentase Pendapatan Per Hari Pengemudi

Persentase pendapatan pengemudi ini merupakan pendapatan bersih yang didapat pengemudi dalam seharinya, yaitu yang tertinggi sebesar 57% berkisar antara Rp.51.000 – Rp. 80.000.

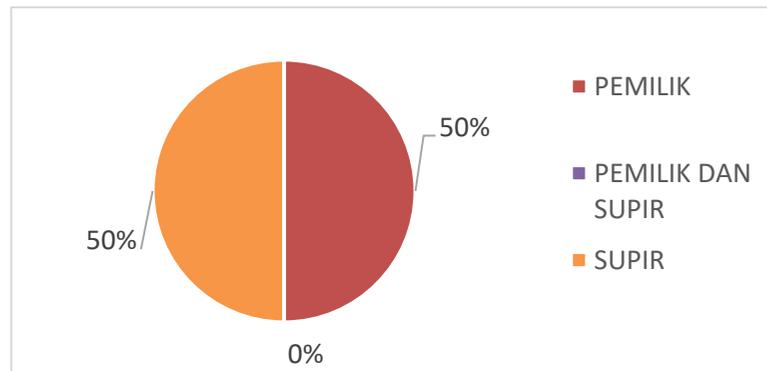
5. Perolehan Rit Per Hari Pengemudi



Gambar 2.41 Grafik Persentase Perolehan RIT Per Hari Pengemudi

Persentase perolehan ritmasing-masing lintasan berbeda namun dari data hasil survei wawancara pengemudi didapatkan bahwa persentase tertinggi jumlah perolehan rit perharinya yaitu 1-2 rit.

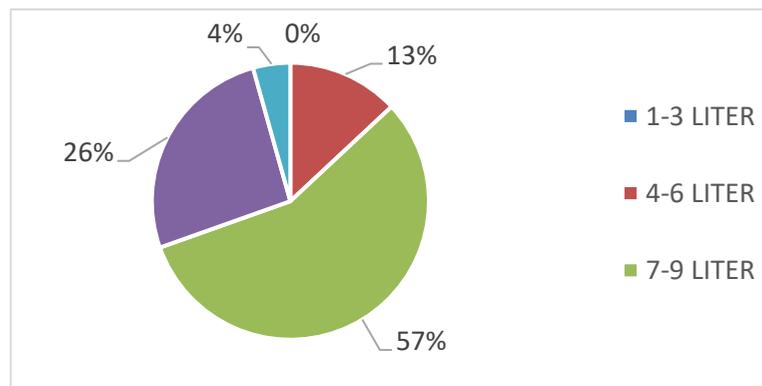
6. Perawatan Kendaraan



Gambar 2.42 Grafik Persentase Perawatan Kendaraan Pengemudi

Perawatan kendaraan pada angkutan perdesaan di sebagian besar dilakukan oleh pemilik, hal ini menunjukkan bahwa kepemilikan kendaraan angkutan perdesaan ini merupakan kepemilikan pribadi sehingga perawatan kendaraan menjadi tanggung jawab sendiri.

7. Konsumsi BBM Per Hari



Gambar 2.43 Grafik Persentase Konsumsi BBM Per Hari Pengemudi

Persentase penggunaan BBM perhari pengemudi setelah di rata-ratakan paling banyak 7-9 liter. Namun konsumsi BBM ini seharusnya tidak dapat disamaratakan karena panjang tiap trayek berbeda dan akselerasi kendaraan yang berbeda sehingga BBM yang dikeluarkan juga akan berbeda.

Dari hasil wawancara kepada pengemudi didapat beberapa keluhan dan masukan dari terkait penyelenggaraan operasional angkutan perdesaan sebagai berikut:

1. Penertiban kendaran *pick-up* plat hitam;
2. Banyaknya motor pribadi;
3. Harga jasa ratarata terlalu mahal;
4. Perlu adanya badan/organda yang menyematani dengan pemerintah;
5. Peremajaan armada;
6. Perlu adanya perhentian khusus untuk menaik turunkan penumpang;
7. Adanya jaminan sosial dan kesehatan bagi keluarga pengemudi;
8. Adanya tarif minimal yang sesuai kebutuhan biaya operasional kendaraan.

C. KARAKTERISTIK PENUMPANG ANGKUTAN UMUM

Analisa data hasil survei wawancara dapat dilakukan dengan menghitung Persentase tingkat perpindahan moda suatu rute kota yang meliputi:

- Persentase untuk yang tidak pindah
- Persentase untuk 1 kali pindah
- Persentase untuk 2 kali pindah
- Persentase untuk lebih dari 2 kali pindah

Berdasarkan survei wawancara yang dilakukan terhadap penumpang angkutan perdesaan Kabupaten Lombok Tengah, didapat jumlah penumpang yang naik angkutan umum di Kabupaten Lombok Tengah dan berhasil diwawancarai sebanyak 110 penumpang. 110 penumpang ini terbagi kedalam 3 lintasan angkutan perdesaan dengan rincian 37 penumpang lintasan utara, 34 penumpang lintasan timur, dan 39 penumpang lintasan selatan. Namun untuk jumlah hasil wawancara tetap diinput sebanyak 30 per lintasan, sedangkan jumlah lainnya digunakan sebagai data cadangan apabila terdapat data hasil survei yang tidak valid.

Dari hasil wawancara penumpang dapat diperoleh data berikut:

Tabel 2.18 Jumlah Responden yang Diwawancarai

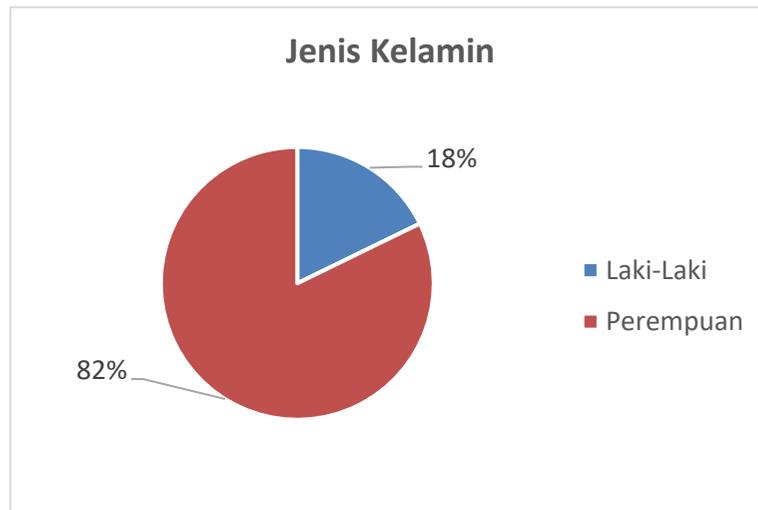
L I N T A S A N	JENIS ANGKUTAN	SAMPLE
Lintasan Utara (LU)	P E R D E S A A N	3 0
Lintasan Timur (LT)		3 0
Lintasan Selatan (LS)		3 0

Tabel 2.19 Hasil Analisa Perpindahan Angkutan Per Trayek

NO	LINTASAN	JUMLAH HASIL WAWANCARA	JUMLAH		PERPINDAHAN SEBELUM			PERPINDAHAN SESUDAH			PERSENTASE			PERSENTASE PINDAH (%)	
			PINDAH	TIDAK PINDAH	1X	2X	> 2X	1X	2X	> 2X	TIDAK PINDAH	1X	2X		>3x
1	UTARA	30	7	23	7	0	0	7	0	0	77%	23%	0	0	23%
2	TIMUR	30	4	26	4	0	0	4	0	0	87%	13%	0	0	13%
3	SELATAN	30	5	25	5	0	0	5	0	0	83%	17%	0	0	17%

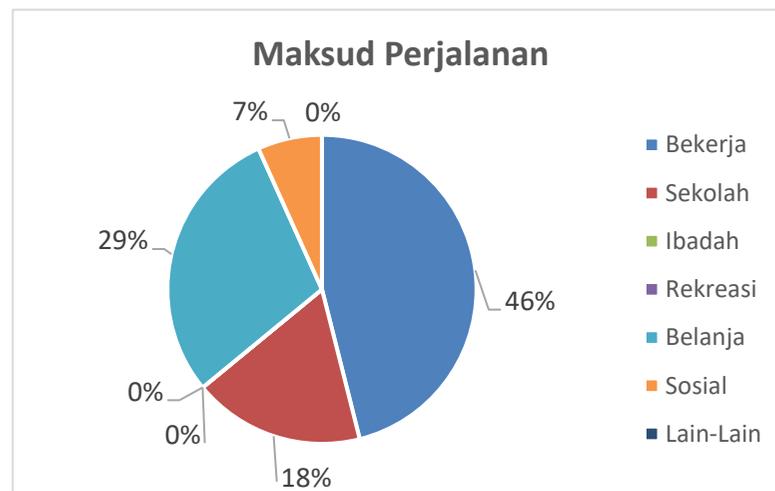
Dari hasil analisis survei wawancara dapat disimpulkan bahwa tingkat perpindahan tertinggi pada angkutan dengan jumlah 110 sampel yang melakukan perpindahan dari jumlah keseluruhan 7 sampel dengan proporsi sebesar 23%, maka dapat disimpulkan dari hasil analisis tingkat perpindahan

sudah baik karena sudah memenuhi standar *World Bank* yaitu tidak adanya penumpang yang berpindah kendaraan lebih dari 2 kali.



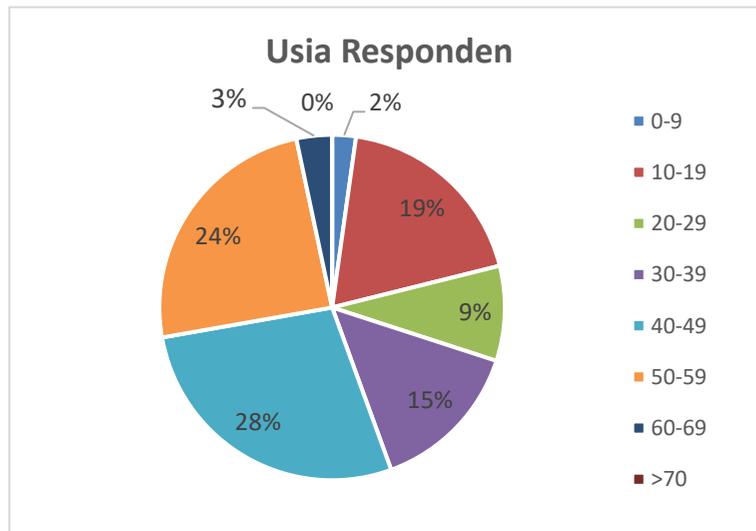
Gambar 2.44 Grafik Persentase Jenis Kelamin Menggunakan Angkutan umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa jenis kelamin pengguna angkutan umum yang paling tinggi yaitu perempuan dengan persentase sebanyak 82% dan 18% untuk laki-laki.



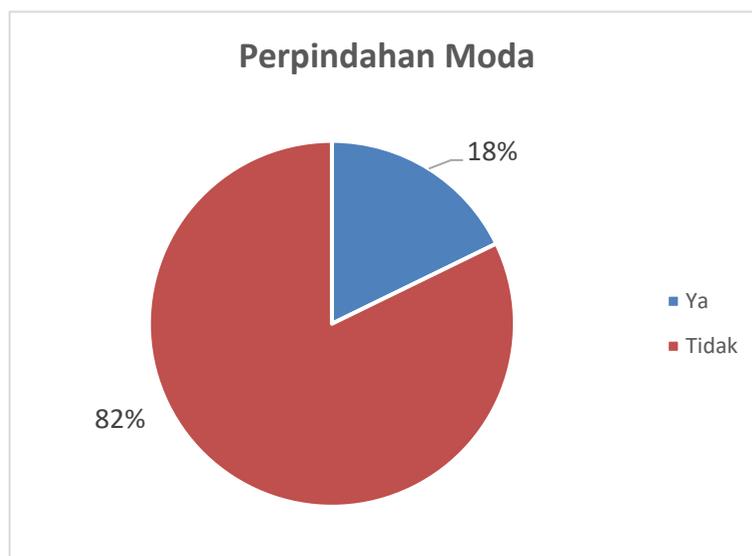
Gambar 2.45 Grafik Persentase Maksud Perjalanan

Dilihat dari diagram diatas bahwa maksud perjalanan menggunakan angkutan umum paling tinggi adalah bekerja yaitu sebesar 46%, dengan pekerjaan yang sebagian besar adalah pedagang.



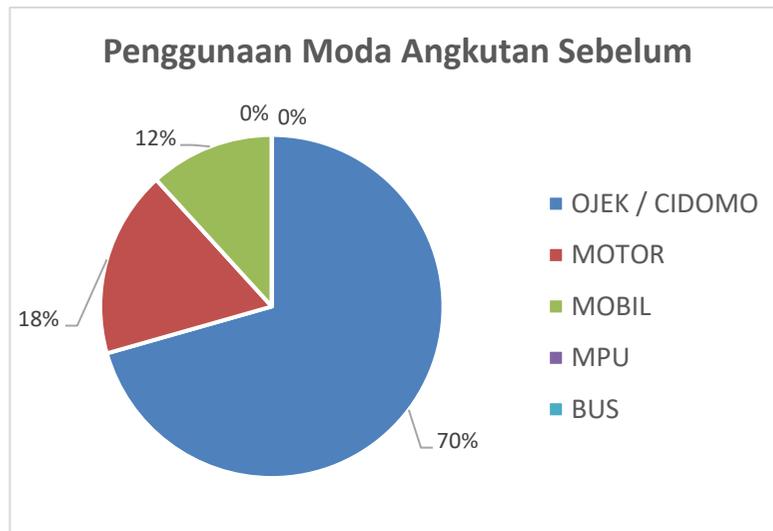
Gambar 2.46 Grafik Persentase Usia Responden

Dilihat dari diagram diatas bahwa usia responden yang menggunakan angkutan umum paling tinggi adalah 40-49 tahun, dan yang paling sedikit adalah 0-9 tahun.



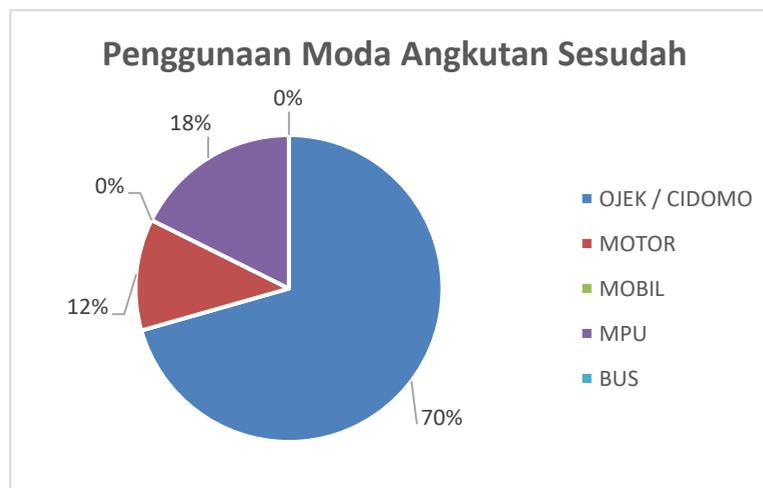
Gambar 2.47 Grafik Persentase Perpindahan Moda

Dilihat dari diagram diatas bahwa sebesar 82% orang yang menggunakan angkutan umum melakukan perpindahan moda, sedangkan 18% sisanya tidak melakukan perpindahan moda.



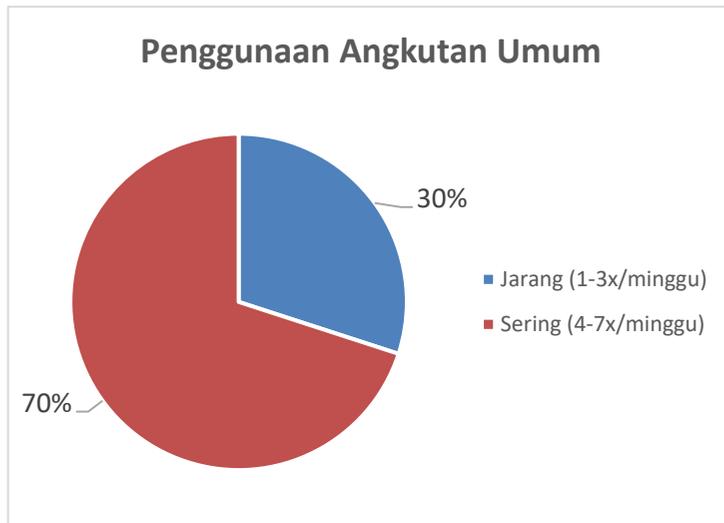
Gambar 2.48 Grafik Persentase Moda yang Digunakan Sebelum Menggunakan Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa jenis kendaraan yang paling tinggi digunakan responden sebelum melakukan perpindahan yaitu jenis kendaraan ojek/cidomo yaitu sebesar 70% dan yang terendah yaitu jenis kendaraan mobil sebesar 12%.



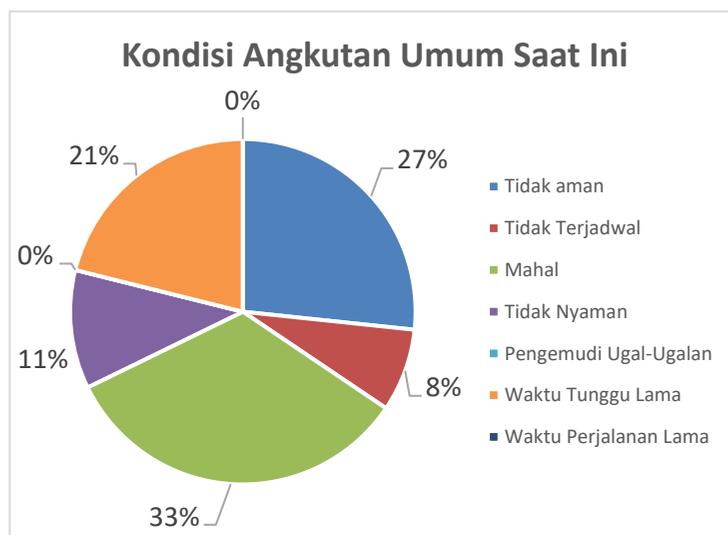
Gambar 2.49 Grafik Persentase Moda yang Digunakan Sesudah Menggunakan Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa jenis kendaraan yang paling tinggi digunakan responden setelah melakukan perpindahan yaitu jenis kendaraan ojek/cidomo sebesar 70%.



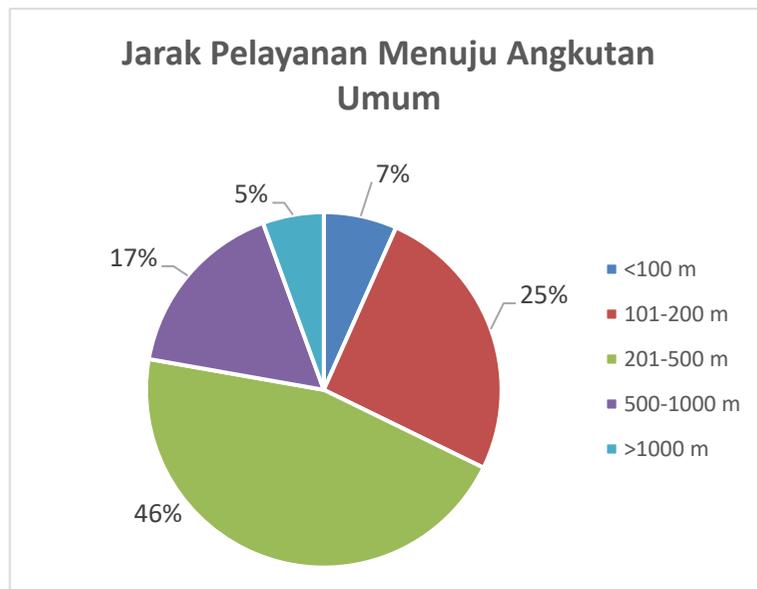
Gambar 2.50 Grafik Persentase Penggunaan Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa persentase penggunaan angkutan umum masyarakat Kabupaten Lombok Tengah sebesar 70% sering menggunakan angkutan umum yaitu sebanyak 4-7 kali dalam seminggu.



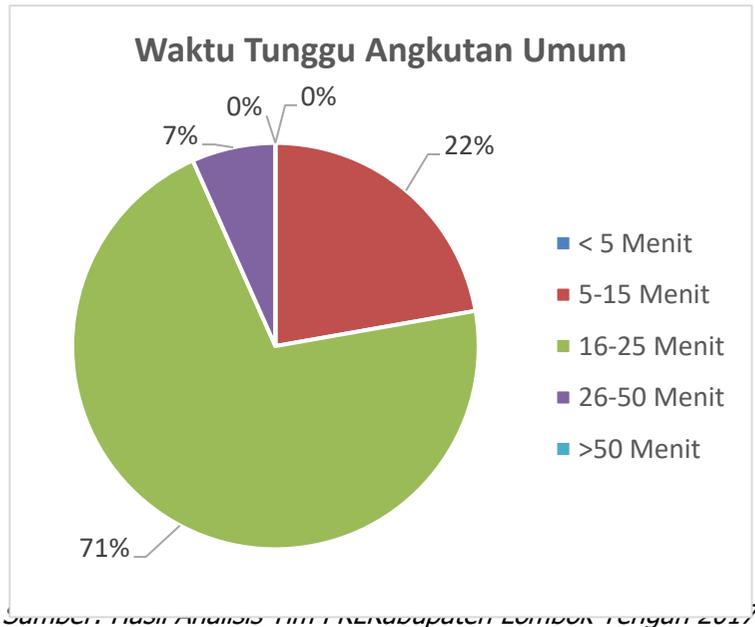
Gambar 2.51 Grafik Persentase Kondisi Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa kondisi angkutan umum yang paling tinggi untuk saat ini tarif yang mahal yaitu 33%. Hal ini menunjukkan kinerja angkutan umum menurun terutama dilihat dari segi penumpang.



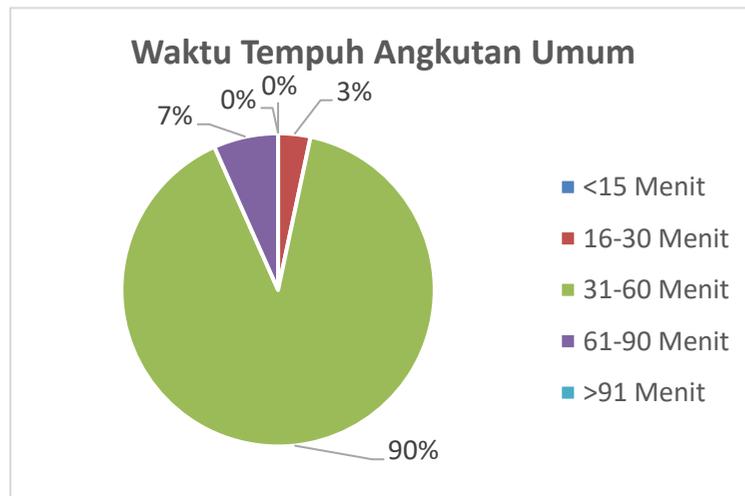
Gambar 2.52Jarak Pelayanan Menuju Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa persentase jarak pelayanan menuju angkutan umum terbesar adalah 46% yaitu sejauh 201-500 m. Sedangkan terendah adalah 5% yaitu sejauh >1000 m.



Gambar 2.53Grafik Persentase Waktu Tunggu Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa waktu menunggu angkutan umum tertinggi yaitu 71% yaitu 16-25 menit.



Gambar 2.54 Grafik Persentase Waktu Tempuh Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa waktu tempuh tertinggi pengguna angkutan umum sebesar 57% dengan waktu 31 menit sampai dengan 60 menit.

Dari hasil wawancara penumpang didapat beberapa keluhan dan masukan tentang angkutan perdesaan saat ini sebagai berikut:

1. Armada diberi tanda atau kode agar mudah dikenali asal dan tujuannya;
2. Armada dijaga kebersihannya dan dihias agar dapat menarik penumpang;
3. Tarif agar lebih murah;
4. Disediakan angkutan yang terjadwal dan tepat waktu;
5. Disediakan tempat henti agar tidak berhenti disembarang tempat;
6. Waktu menunggu yang terlalu lama;
7. Perlu penambahan waktu operasi.

Dari karakteristik penumpang tersebut dapat menghasilkan suatu peta kontur, matriks asal tujuan penumpang, serta garis perjalanan angkutan umum (*desire line*).

1. Peta Kontur

Apabila jaringan angkutan umum pengoperasiannya baik, maka tempat-tempat yang mempunyai jarak yang sama dari CBD akan memiliki kesamaan kemudahan pencapaian angkutan untuk menuju CBD. Tetapi pada prakteknya biasanya tidak selalu sama untuk tiap-tiap rute angkutan umum pada suatu kota/kabupaten. Untuk mengetahui seberapa tingkat kemudahan dengan menggunakan angkutan umum tersebut, maka perlu dilakukan analisis terhadap rute jaringan angkutan umum yang ada, yaitu dengan menggunakan Peta Kontur Waktu.

Berikut merupakan 3 variabel yang memengaruhi unsur jaringan pelayanan dan aspek operasional pelayanan angkutan umum sehingga dapat menghasilkan suatu peta kontur angkutan umum, yaitu:

a. Waktu Bejalan Kaki

Yaitu waktu berjalan kaki menuju halte atau tempat angkutan umum. Diukur berdasarkan jarak terdekat antara pusat grid dengan rute terdekat, untuk wilayah Kabupaten Lombok hasil survey menunjukkan kecepatan berjalan kaki masyarakatnya yaitu 6 km/jam atau 100 meter/menit.

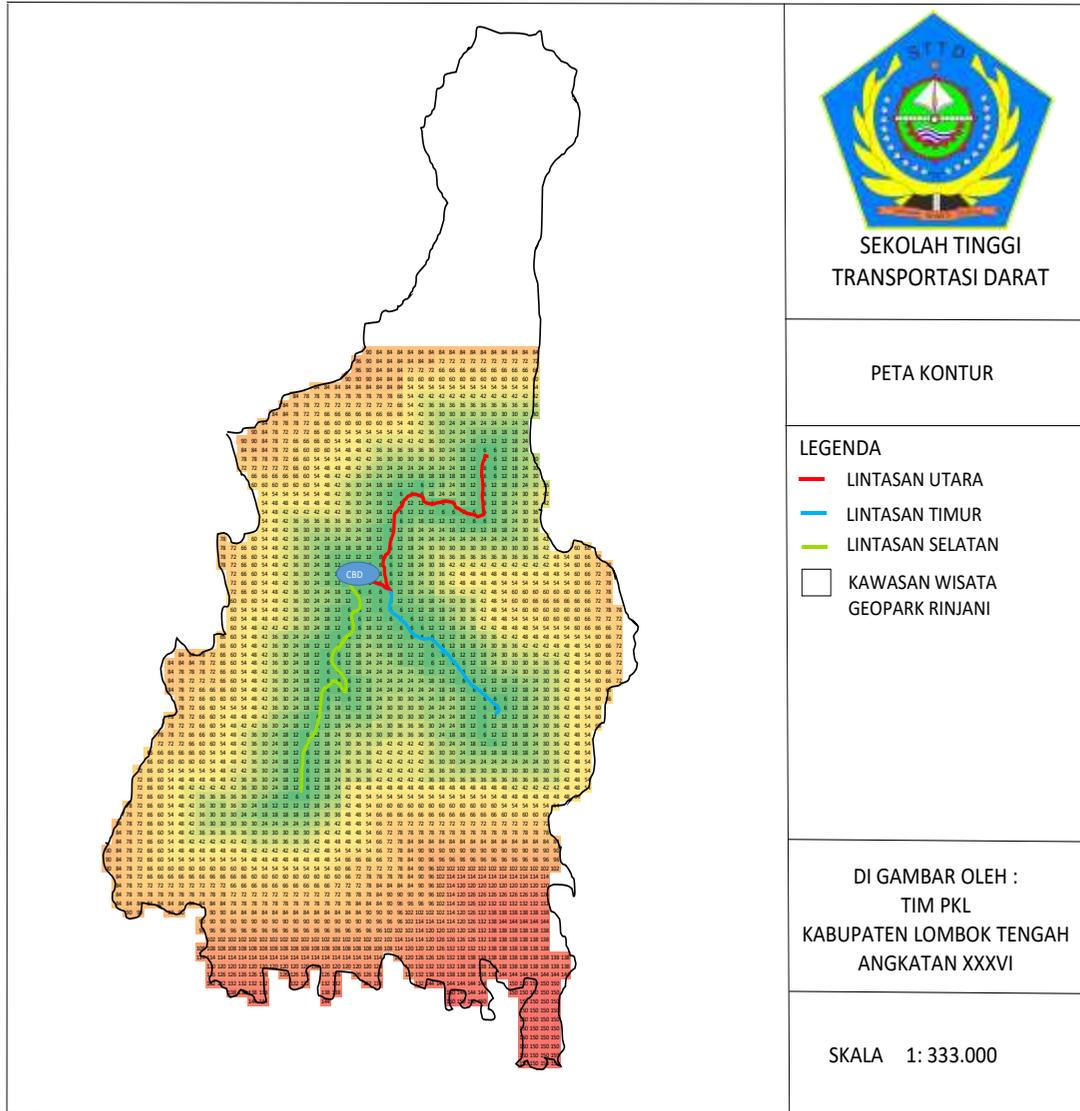
b. Waktu menunggu Angkutan Umum

Yaitu waktu yang digunakan pada saat menunggu angkutan umum. Waktu menunggu angkutan umum diperoleh dari setengah headway. Dan headway dihitung dari frekuensi kendaraan angkutan umum.

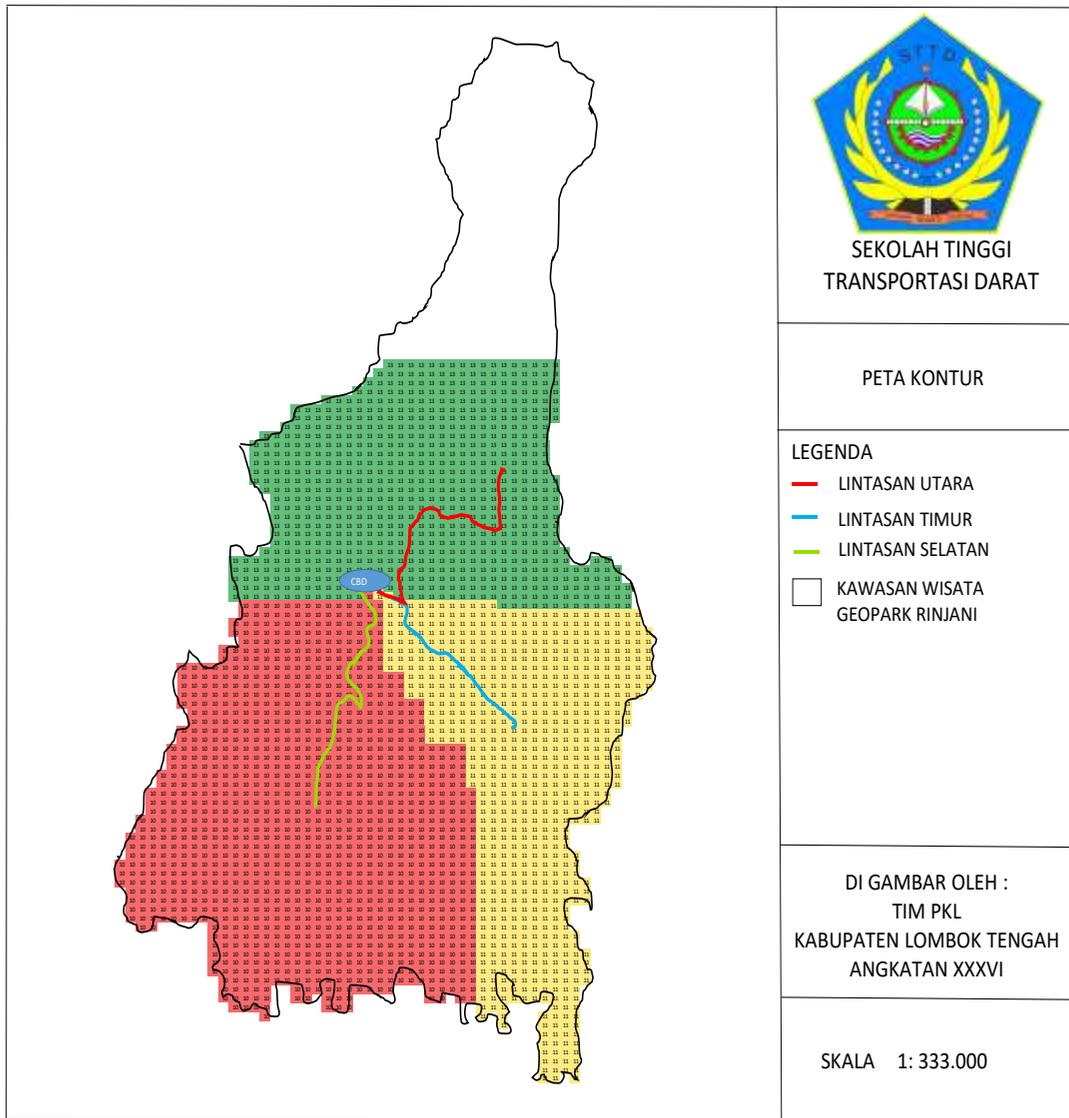
c. Waktu di Dalam Kendaraan

Yaitu waktu pada saat penumpang didalam kendaraan sampai dengan menuju CBD. Besarnya waktu dalam kendaraan dipengaruhi oleh kecepatan kendaraan untuk menghitung waktu dalam kendaraan ini khusus di Kabupaten Lombok Tengah digunakan interval waktu 20 menit, dimana perjalanan setiap 20 menit ditandai pada rute yang dilalui dikarenakan kondisi lalu lintas yang cukup rendah sehingga kecepatan berada pada rata-rata angka 30 km/jam.

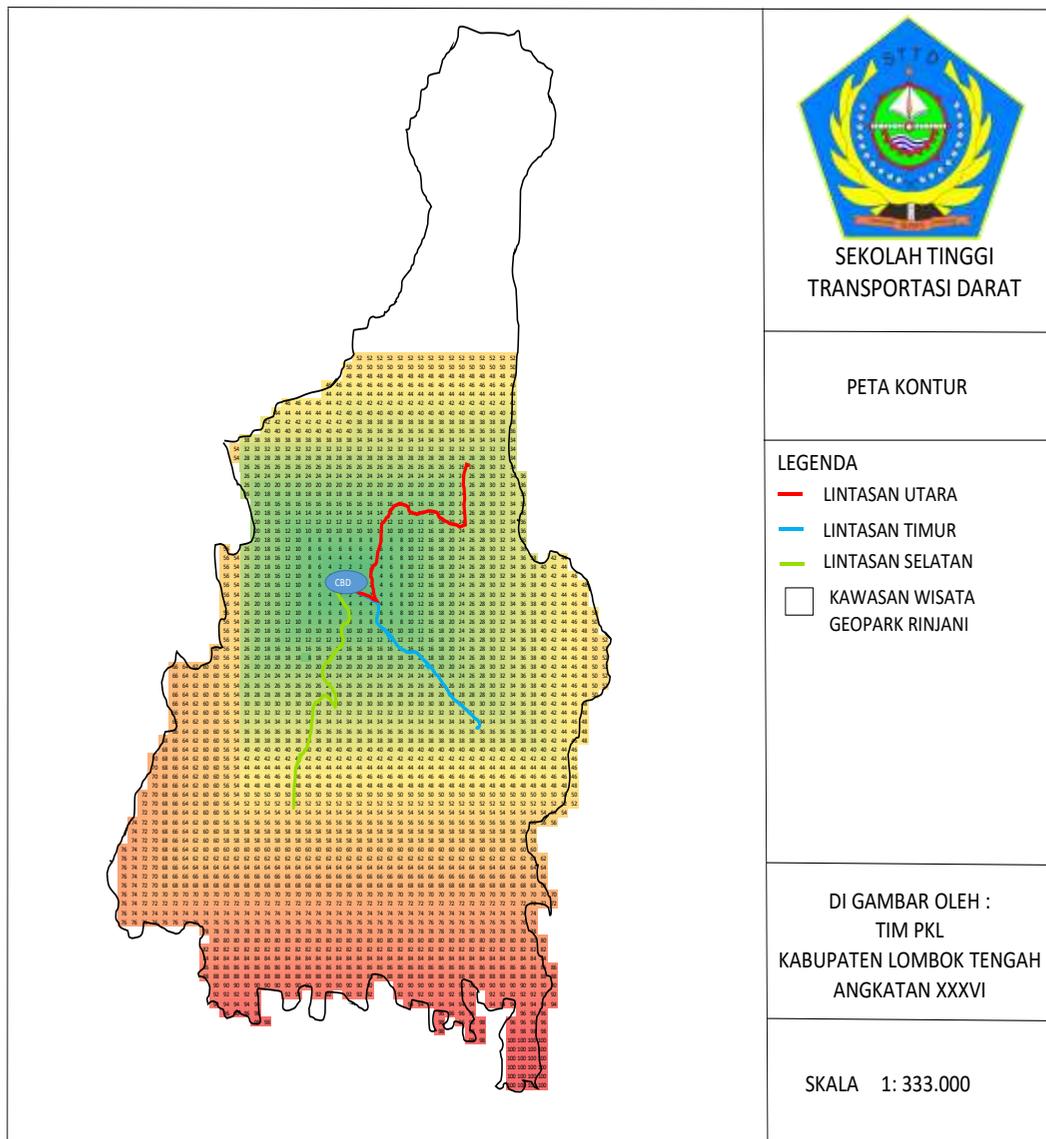
Dalam peta kontur terlihat daerah-daerah tidak dilalui angkutan umum dimana masyarakat pada daerah-daerah ini harus berjalan kaki dengan jarak yang lebih dari jarak rata-rata atau menggunakan moda lain sebelum menuju daerah pelayanan angkutan sehingga waktu perjalanan menjadi lebih lama. Berikut adalah hasil peta kontur waktu total perjalanan yang masuk CBD yang diperoleh dari tiga variabel diatas.



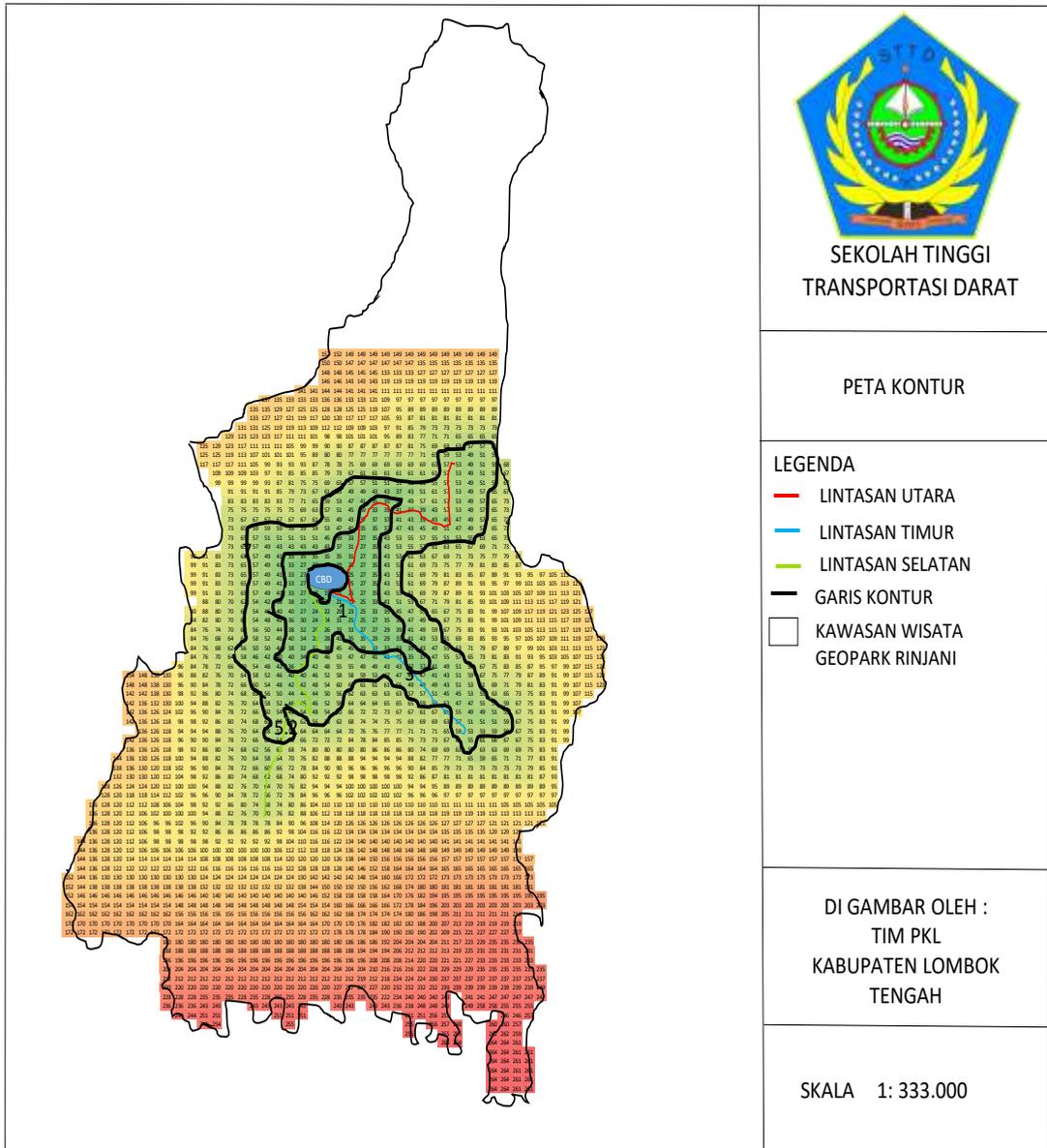
Gambar 2.55 Peta Kontur Waktu Berjalan Kaki Menuju Angkutan Umum



Gambar 2.56 Peta Kontur Waktu Menunggu Angkutan Umum



Gambar 2.57 Peta Kontur Waktu Di Dalam Kendaraan Angkutan Umum



Gambar 2.58 Peta Aksesibilitas Angkutan Umum

Berikut merupakan penjelasan terkait peta kontur angkutan perdesaan Kabupaten Lombok Tengah:

- a. Pada **Gambar 2.55** menunjukkan peta kontur berjalan kaki menuju angkutan umum. Warna hijau pada peta menandakan wilayah tersebut memiliki kondisi waktu berjalan kaki baik yang terdapat di wilayah Praya, Praya Tengah dan beberapa wilayah selatan seperti Sengkol yang terdiri dari permukiman, kawasan perdagangan serta pendidikan sehingga memiliki indeks keinginan melakukan perjalanan menuju angkutan dengan berjalan kaki masih baik. Warna kuning menunjukkan bahwa masyarakat yang berjalan kaki dengan jarak dibawah dari rata-rata kebawah masih cukup baik wilayah ini terdiri dari permukiman yang juga didominasi lahan hijau sedangkan warna merah menunjukkan wilayah tersebut memiliki pelayanan yang sulit diakses dengan berjalan kaki terdiri dari wilayah lahan kosong hingga pegunungan serta pinggiran pantai yang belum terlayani angkutan umum.
- b. Pada **Gambar 2.56** menunjukkan peta kontur menunggu angkutan umum dimana terdapat warna merah, kuning, dan hijau yang hanya digunakan untuk membedakan wilayah pelayanan angkutan di Kabupaten Lombok Tengah yang terdiri dari tiga lintasan juga memiliki waktu tunggu kendaraan berbeda yaitu untuk lintasan utara sebesar 13 menit yang paling lama karena tata guna lahan yang lebih padat yaitu terdiri dari pemukiman, pertokoan, pasar dan beberapa sekolah, lintasan timur 11 menit dengan tata guna lahan permukiman dan perdagangan dan lintasan selatan 10 menit dengan tata guna lahan perdagangan dan lahan hijau.
- c. Pada **Gambar 2.57** menunjukkan peta kontur waktu di dalam kendaraan angkutan umum, dimana warna hijau pada waktu perjalanan memiliki arti bahwa waktu perjalanan tersebut masih sesuai dengan standar dimana untuk wilayah Kabupaten Lombok Tengah waktu perjalanan ini berkisar diantara 30-60 menit. Sedangkan warna kuning menandakan waktu berada pada posisi mendekati batas 60 menit dan warna merah menandakan waktu perjalanan melebihi waktu maksimum yaitu 60 menit. Dalam menghitung *journey time* ini interval yang digunakan adalah setiap 20 menit dimana setiap perjalanan selama 20 menit, 40 menit, 60 menit dan seterusnya diberi tanda pada lintasan yang dilalui.
- d. Pada **Gambar 2.58** menunjukkan peta kontur waktu dari waktu berjalan kaki, waktu tunggu dan waktu perjalanan dengan angkutan umum. Waktu terlama berada pada wilayah lintasan selatan untuk menuju CBD yang

berada pada zona 4 yang memiliki tata guna lahan permukiman dengan lahan kosong dan jaringan jalan yang berliku dan kontur tanah yang cukup bervariasi sehingga mempengaruhi kecepatan kendaraan. Didalam peta kontur waktu juga dapat terlihat daerah-daerah yang tidak terlayani angkutan umum seperti wilayah pinggiran zona 6, 7, 8, 10, 12 serta zona hutan wisata (*geopark*) yang tidak dilalui angkutan umum sehingga masyarakat harus berjalan kaki atau menggunakan kendaraan lain untuk menuju daerah yang dilalui angkutan umum sehingga waktu total perjalanannya sangat lama.

- e. Pada **Gambar 2.59** menunjukkan garis kontur yang terbentuk dari hasil peta aksesibilitas yang diwakilkan oleh kerapatan garis, apabila garis yang menunjukkan total dari jumlah waktu berjalan kaki, dalam kendaraan dan waktu menungguberada pada jarak yang sama dari CBD maka peta tersebut memiliki perbedaan kemudahan pencapaian angkutan umum dari CBD. Pada peta diatas kondisi yang ada memperlihatkan kerenggangan garis pada gambar yang cukup signifikan sehingga dapat dikatakan aksesibilitasnya relatif cukup baik walaupun pelayanannya masih belum memenuhi standar yang ditetapkan. Angka 20, 40 dan 60 adalah interval yang digunakan untuk mengukur setiap 20 menit di manakah posisi perjalanan berada, 40 menit, dan 60 menit. Zona terjauh atau dengan indeks aksesibilitas yang buruk sesuai dengan peta adalah lintasan yang mengarah ke selatan. Disusul oleh timur dan terbaik untuk lintasan utara.

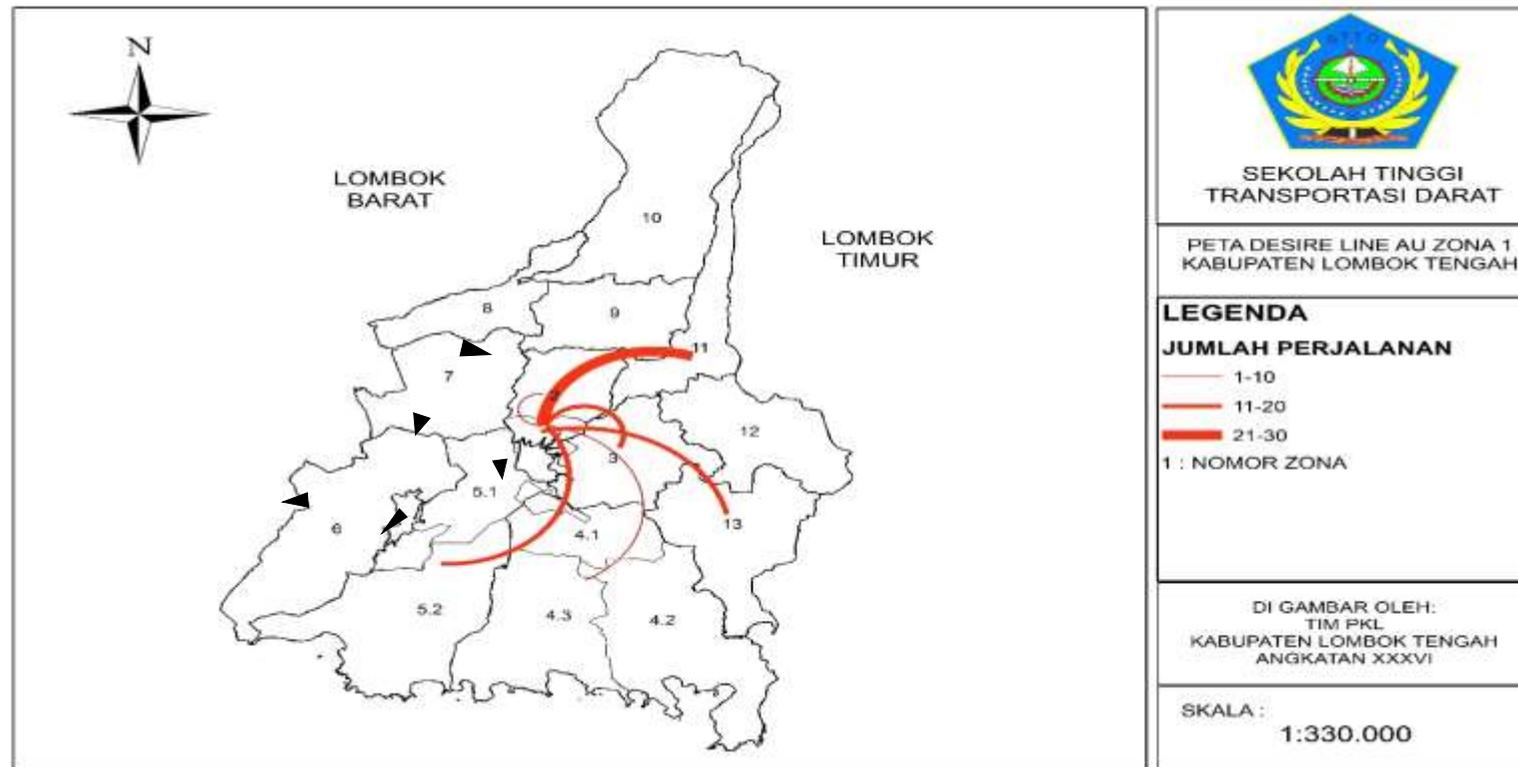
2. Matrik Asal Tujuan Penumpang

Bangkitan dan tarikan perjalanan penumpang angkutan umum dalam matriks asal paling besar berada di zona 1, ini dikarenakan zona 1 menjadi awal dari perjalanan angkutan umum yang sekaligus juga merupakan pusat perdagangan. Perjalanan yang tinggi terjadi di zona 2 yang merupakan zona yang didominasi oleh kawasan pendidikan, perumahan, dan beberapa pasar terdapat di zona ini. Perjalanan tertinggi berikutnya adalah zona 11, zona 11 didominasi oleh kawasan pasar. Kemudian diikuti oleh zona 3 yang masih didominasi oleh kawasan permukiman dan perdagangan, selanjutnya dari zona 13 yang memiliki kawasan pasar sehingga menjadi potensi penggunaan angkutan umum yang cukup banyak dan terakhir dari zona 5 yang masih didominasi oleh kawasan perdagangan, sekolah dan juga permukiman.

Selain itu pada 5 zona yang tidak terlayani angkutan memang tidak terdapat perjalanan yang berasal maupun menuju daerah tersebut walaupun wilayah tersebut memiliki beberapa kawasan pemukiman yang tersebar, zona ini terdiri dari zona 6, 7, 8, 10, dan 12 dengan kondisi tata guna lahan terus mengalami perkembangan dan perubahan kedepannya wilayah ini harus terlayani dengan angkutan umum sehingga nantinya masyarakat yang tinggal di daerah ini terpenuhi kebutuhan akan transportasinya yang mampu menggerakkan pembangunan di daerah tersebut. Karakteristik tata guna lahan ditemui sangat mempengaruhi hasil dari analisa matriks asal dan tujuan penumpang yang dapat dilihat pada tabel dan peta desire line berikut:

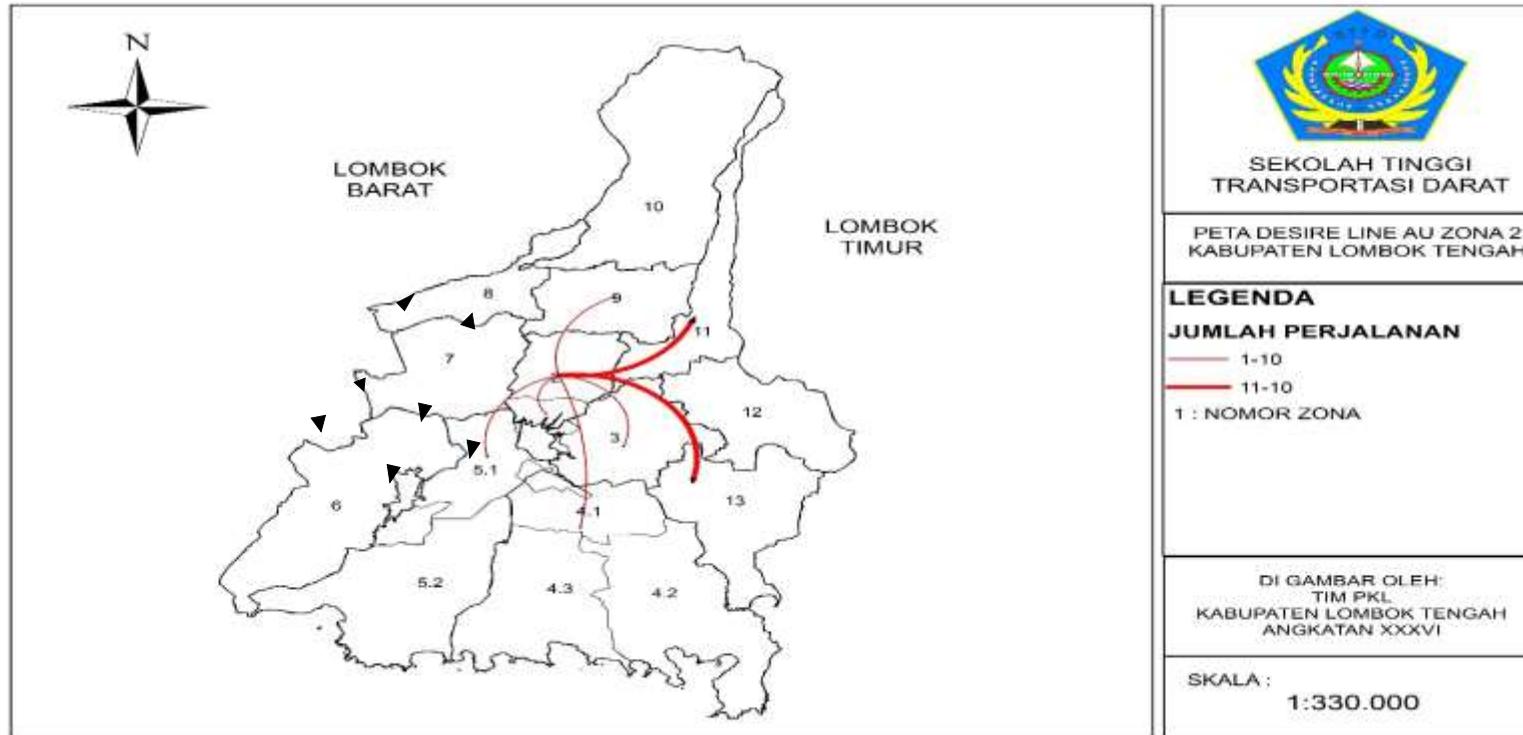
3. Garis Keinginan Penumpang (*Desire Line*)

a) Peta *Desire Line* Zona 1



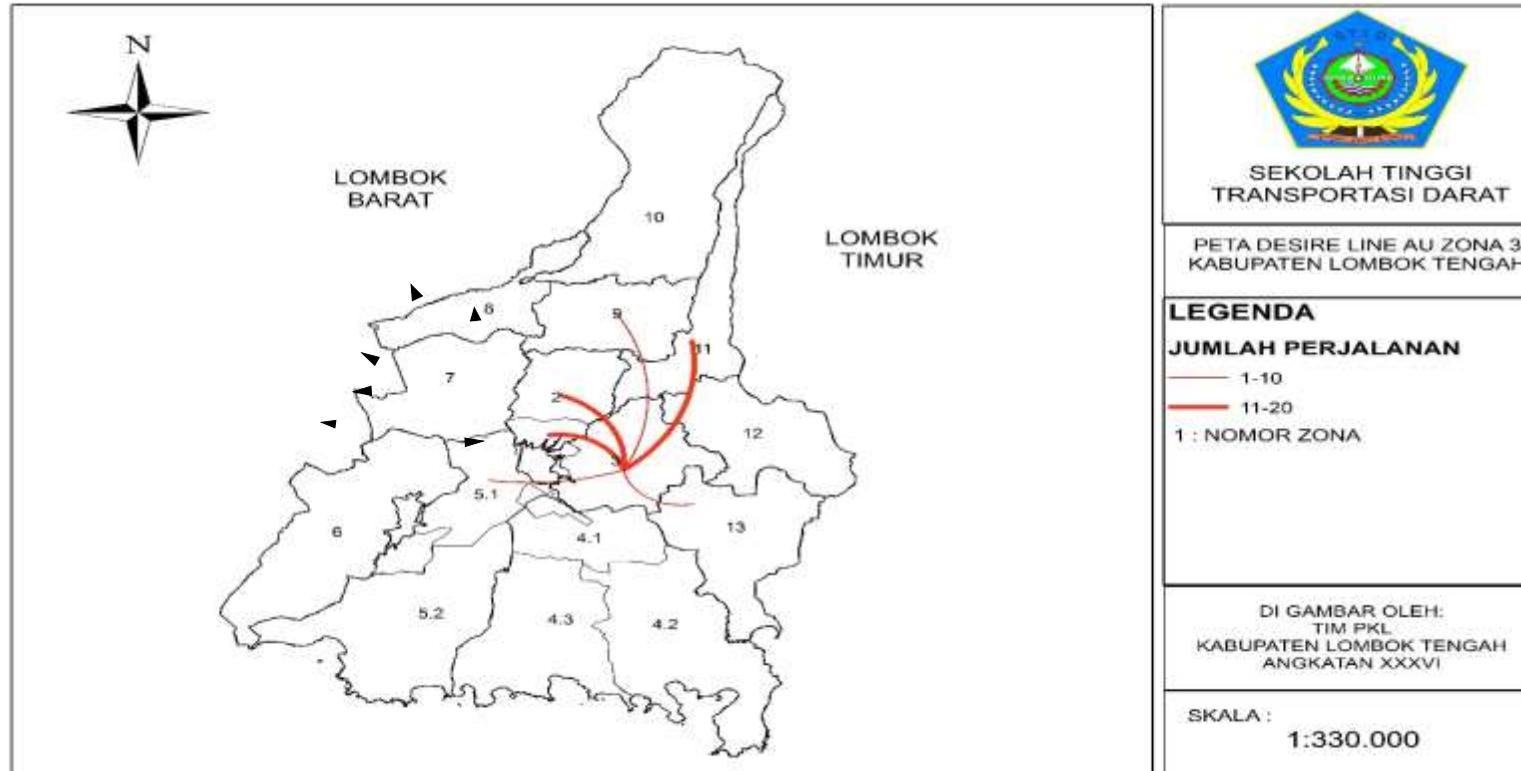
Gambar 2.60 Peta *Desire Line* Angkutan Umum Zona 1

b) Peta *Desire Line* Zona 2



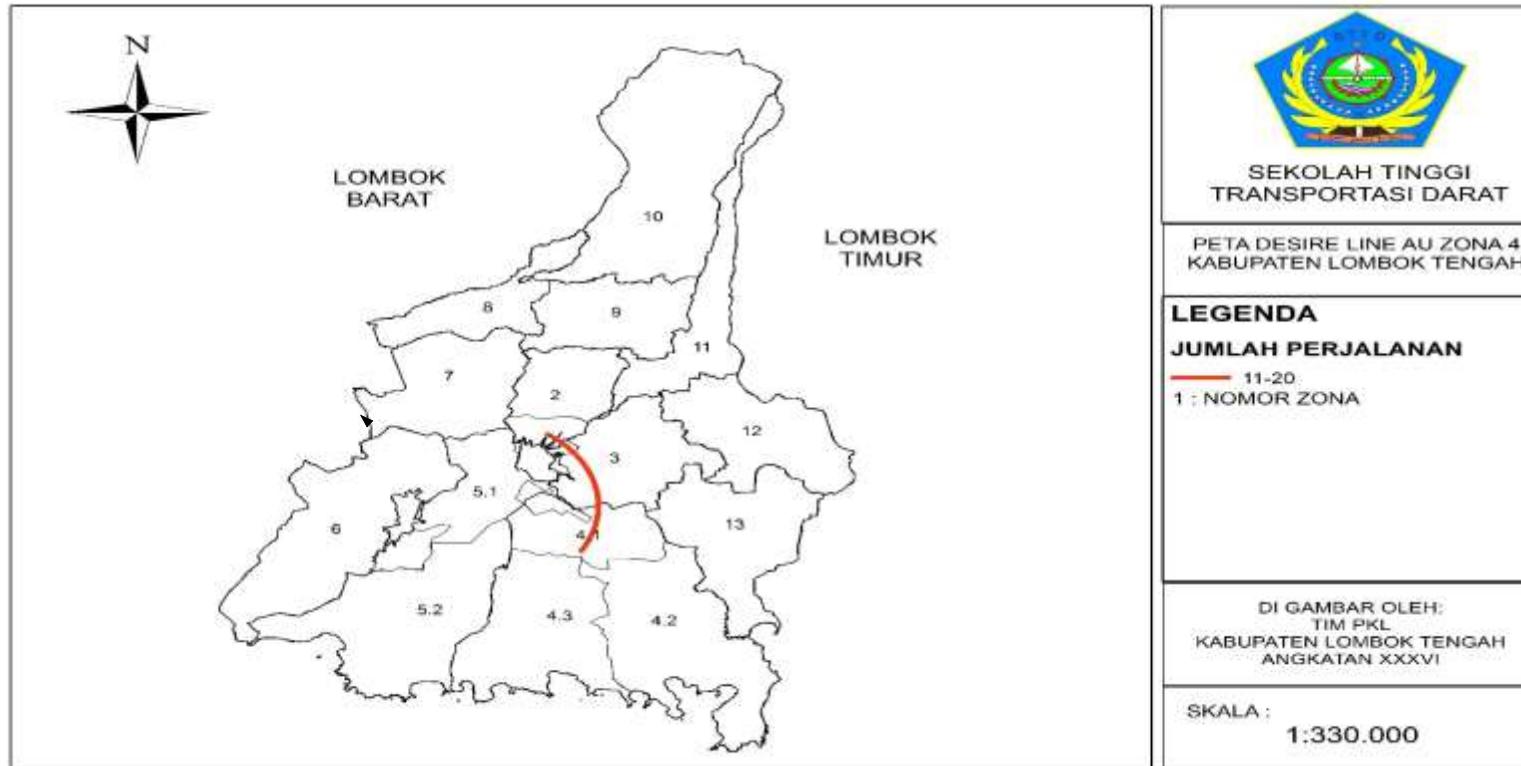
Gambar 2.61 Peta *Desire Line* Angkutan Umum Zona 2

c) Peta *Desire Line* Zona 3



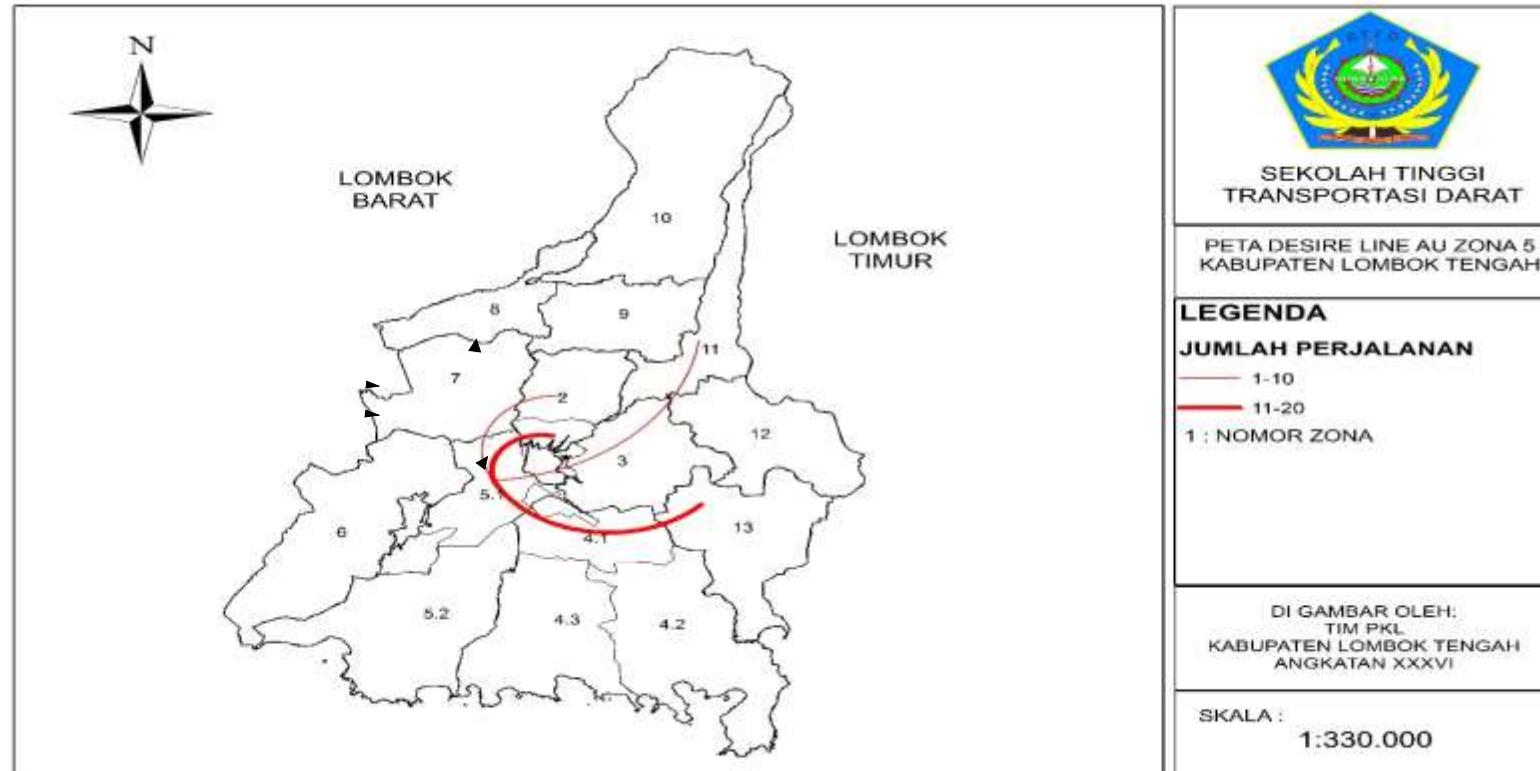
Gambar 2.62 Peta *Desire Line* Angkutan Umum Zona 3

d) Peta *Desire Line* Zona 4



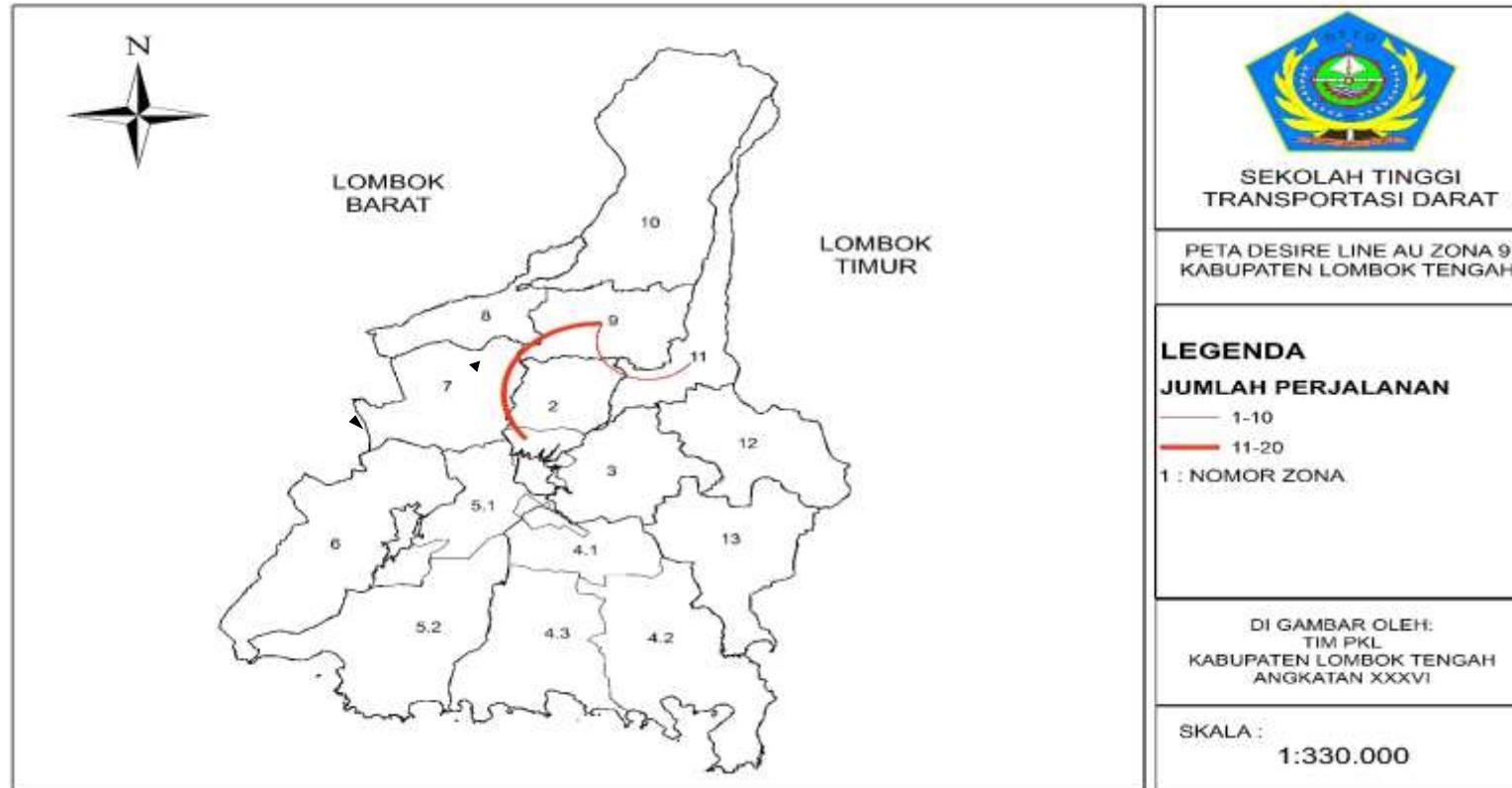
Gambar 2.63 Peta *Desire Line* Angkutan Umum Zona 4

e) Peta *Desire Line* Zona 5



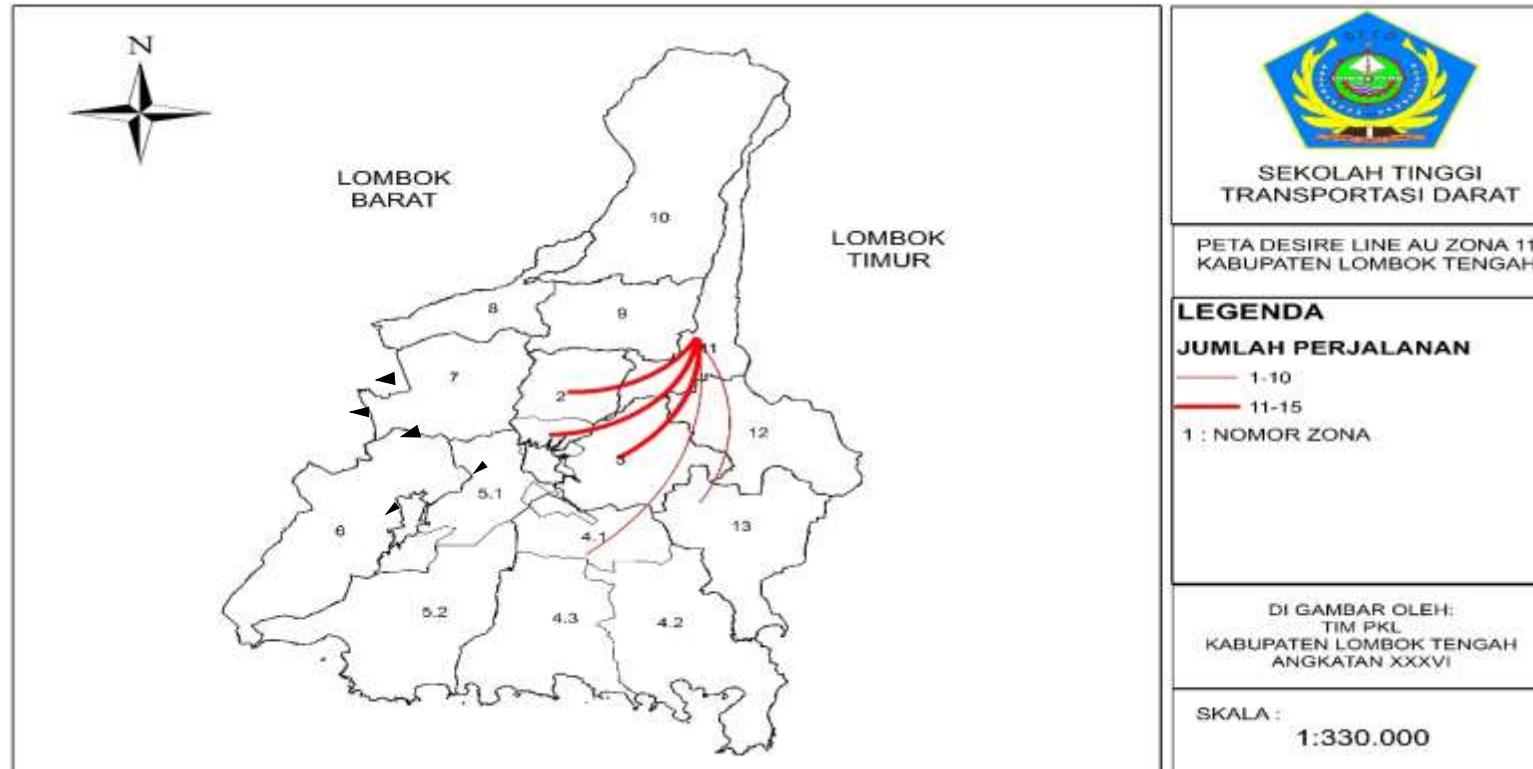
Gambar 2.64 Peta *Desire Line* Angkutan Umum Zona 5

f) Peta *Desire Line* Zona 9



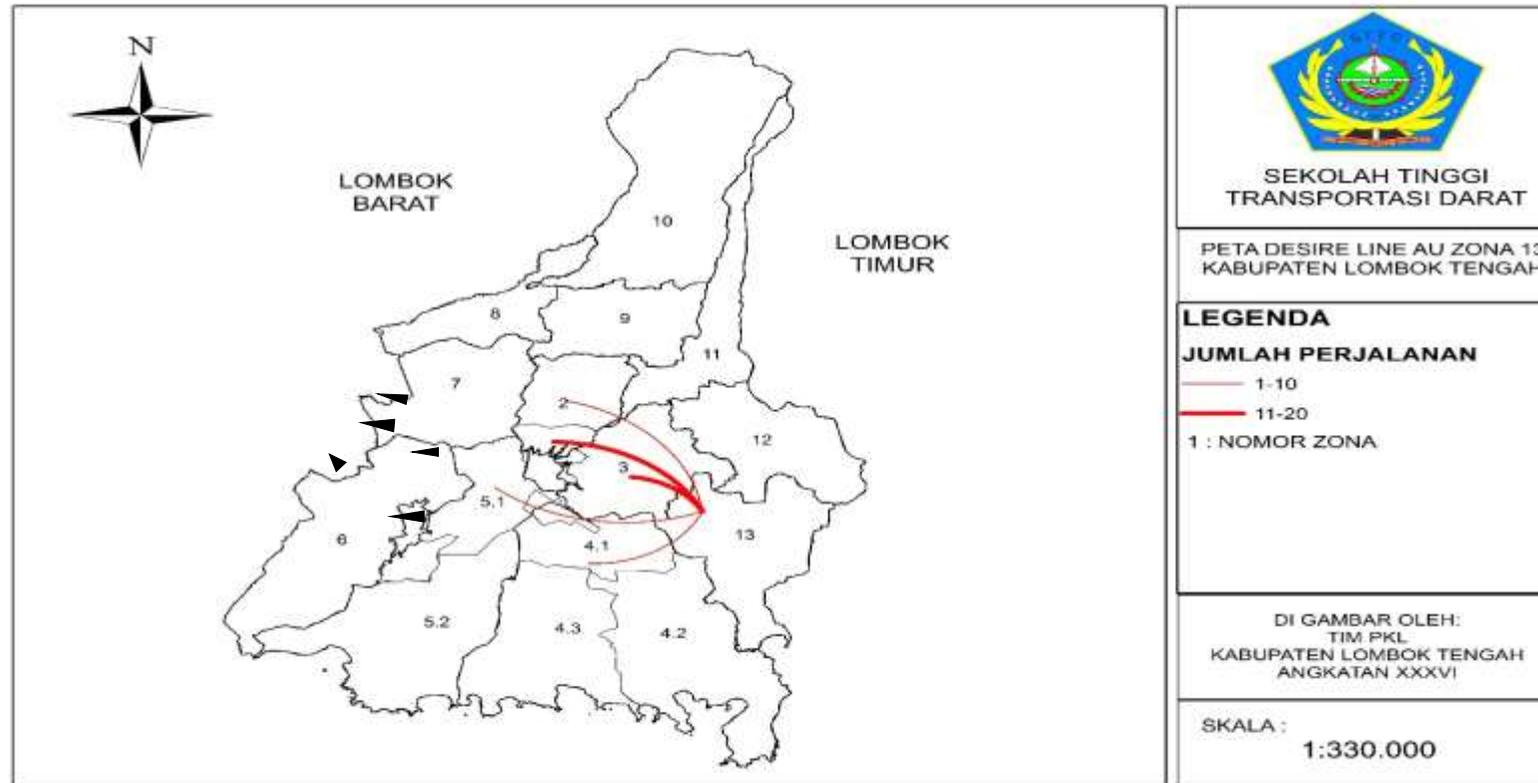
Gambar 2.65 Peta *Desire Line* Angkutan Umum Zona 9

g) Peta *Desire Line* Zona 11



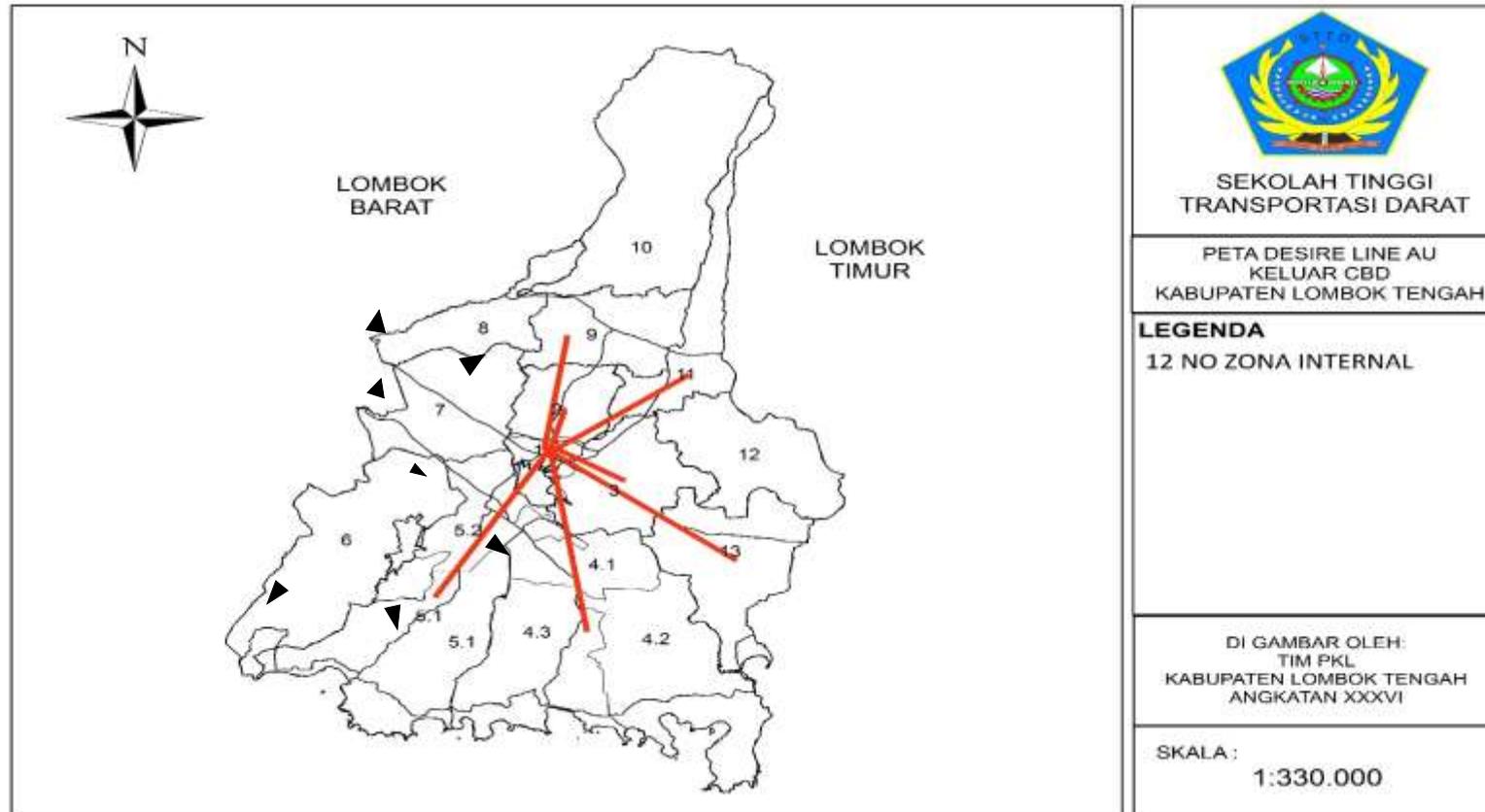
Gambar 2.66 Peta *Desire Line* Angkutan Umum Zona 11

h) Peta *Desire Line* Zona 13



Gambar 2.67 Peta *Desire Line* Angkutan Umum Zona 13

i. Peta *Desire Line* Angkutan Umum Keluar CBD

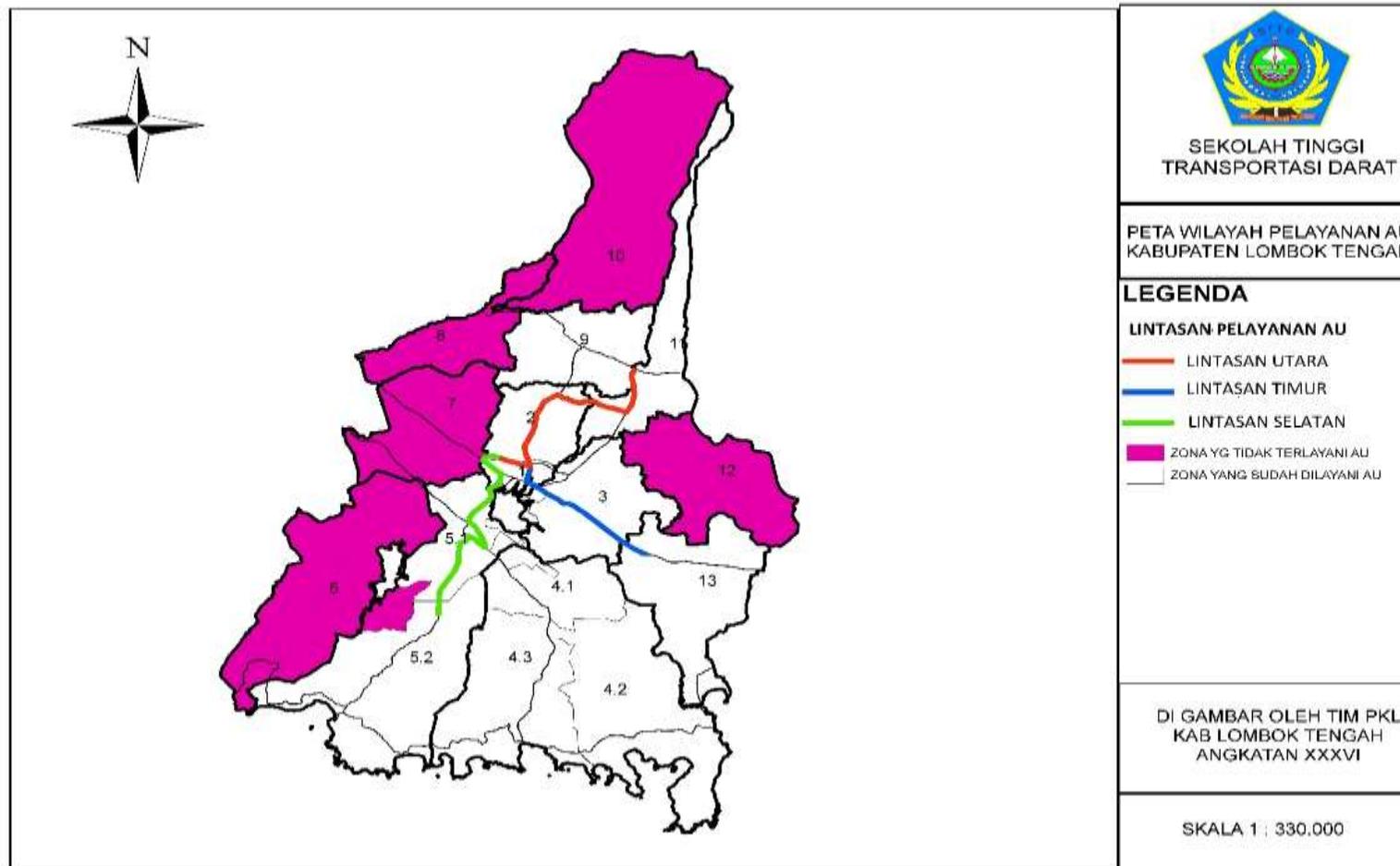


Gambar 2.68 Peta *Desire Line* Angkutan Keluar CBD

D. KARAKTERISTIK OPERASIONAL ANGKUTAN UMUM

1. Daerah Pelayanan Angkutan Umum

Berdasarkan batas administrasi kecamatan Kabupaten Lombok Tengah terdapat 5 kecamatan dari 13 kecamatan yang belum terlayani oleh angkutan umum yaitu sebesar 38%. Yaitu Kecamatan Praya Barat Daya (Zona 6), Kecamatan Jonggat (Zona 7), Kecamatan Pringgarata (Zona 8), Kecamatan Batukliang Utara (Zona 10), dan Kecamatan Janapria (Zona 12). Zona yang belum terlayani angkutan umum memiliki pola tata guna lahan yang merupakan lahan hijau selain itu juga karena belum terbangunnya zona dengan jaringan jalan yang mampu dilalui angkutan sehingga belum ada pelayanan angkutan umum pada daerah tersebut.



Gambar 2.69 Peta Zona Pelayanan Angkutan Umum Kabupaten Lombok Tengah

2. Tingkat Pelayanan

Untuk menilai pelayanan angkutan umum tidak dapat dilakukan pada trayek karena sifat angkutannya yang menyimpang dari trayek tetap dan teratur untuk itu kami menggunakan lintasan yang memudahkan dalam melihat pelayanan ruas jalan yang dilayani angkutan umum. Sehingga penilaian dilakukan terhadap 10 ruas jalan yang paling sering dilalui angkutan umum berdasarkan jusifikasi dari survei pencacahan lalu lintas (*traffic counting*) di ruas-ruas jalan yang ada di Kabupaten Lombok Tengah.

a. Tingkat Operasi Kendaraan

Tingkat operasi kendaraan merupakan perbandingan antara jumlah kendaraan yang beroperasi pada saat survei dengan jumlah kendaraan menurut ijin dalam bentuk persentase. Lintasan yang memiliki nilai tingkat operasi kendaraan rendah berarti lintasan tersebut mempunyai kualitas yang buruk.

Tabel 2.22 Persentase Tingkat Operasi Angkutan Perdesaan Sesuai SK Bupati No: 1075 Tahun 2001

NO.	JENIS ANGKUTAN	NO. TRAYEK	JUMLAH ARMADA		TINGKAT OPERASI
			OPERASI	I Z I N	
1	PERDESAAN	A 1	0	4 6	0 %
2		B	0	7 6	0 %
3		D	0	2 2	0 %
4		C	0	0	0 %
5		A 2	0	4	0 %
6		F 1	0	3 4	0 %
7		F 2	0	5 2	0 %
8		H	0	6 5	0 %
9		J	0	1 1	0 %
1 0		H 2	0	0	0 %
1 1		E 2	0	2 6	0 %
1 2		E 1	0	8	0 %
1 3		E N	0	0	0 %
1 4		E 3	0	7 1	0 %

Tingkat operasi kendaraan di Kabupaten Lombok Tengah sesuai dengan SK Bupati Kabupaten Lombok Tengah yaitu seluruhnya sebesar 0%, dikarenakan kondisi di lapangan kendaraan tidak ada yang berjalan sesuai trayek yang telah ditetapkan. Namun data

kendaraan di lapangan tetap disajikan sesuai dengan lintasan yang ada. Dimana masih terdapat 14 kendaraan untuk lintasan utara, 13 kendaraan untuk kendaraan timur, dan 15 kendaraan untuk lintasan selatan.

b. Frekuensi

Frekuensi diperoleh dari menghitung banyaknya kendaraan yang melewati titik survei statis ruas jalan pada satuan waktu tertentu dinyatakan dalam kendaraan per jam.

Tabel 2.23 Frekuensi Rata-rata (kend/jam)

FREKUENSI ANGKUTAN PERDESAAN (Kend/Jam)											
NO	Nama Jalan	WEEKDAY					WEEKEND				
		Peak Pagi	Off Peak	Peak Siang	Peak Sore	Rata-Rata	Peak Pagi	Off Peak	Peak Siang	Peak Sore	Rata-Rata
1	Mandalika	6	3	4	2	4	4	2	4	2	3
2	Sultan Hassanudin	5	2	4	3	4	3	1	3	3	3
3	Praya - Kopang	5	1	3	2	3	4	1	2	2	2
3	Imam Bonjol	4	1	3	1	2	4	1	1	3	2
5	Praya-Mantang	3	1	3	2	2	4	1	2	1	2
6	Pejanggik	4	2	4	2	3	1	1	2	1	1
7	Praya - Penujak	4	2	3	1	3	2	1	1	3	2
8	Penujak - Tanak Awu	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
9	Praya - Mujur	3	1	3	1	2	4	1	1	1	2
10	Sengkol - Tanak Awu	3	1	2	1	2	3	1	1	3	2

Berdasarkan hasil analisis diperoleh data frekuensi kendaraan tertinggi waktu sibuk periode hari kerja terdapat pada Jl. Mandalika dan Jl. Sultan Hasanudin yaitu 4 kend/jam karena ruas jalan ini merupakan kawasan terminal dan permukiman, frekuensi terendah terdapat pada Jl. Penujak – Tanak Awu yaitu 1 kend/jam karena ruas jalan ini merupakan tata guna lahan kosong dan jarang permukiman. Sedangkan frekuensi tertinggi waktu sibuk periode hari libur terdapat pada Jl. Mandalika dan Jl. Sultan Hasanudin yaitu 3 kend/jam, frekuensi terendah terdapat pada Jl. Pejanggik dan Jl. Penujak – Tanak Awu yaitu 1 kend/jam karena merupakan kawasan pendidikan dan lahan kosong.

c. Waktu Antar Kendaraan (*Headway*)

Waktu *headway* (jarak antar kendaraan) yang semakin lama akan menyebabkan waktu menunggu angkutan umum yang semakin lama juga.

Tabel 2.24 Headway Rata-rata

HEADWAY ANGKUTAN PERDESAAN (MENIT)											
NO	Nama Jalan	WEEKDAY					WEEKEND				
		Peak Pagi	Off Peak	Peak Siang	Peak Sore	Rata-Rata	Peak Pagi	Off Peak	Peak Siang	Peak Sore	Rata-Rata
1	Mandalika	10	20	15	30	16	15	30	15	30	20
2	Sultan Hassanudin	12	30	15	20	17	20	60	20	20	24
3	Praya - Kopang	12	60	20	30	22	15	60	30	30	27
4	Imam Bonjol	15	60	20	60	27	15	60	60	20	27
5	Praya-Mantang	20	60	20	30	27	15	60	30	60	30
6	Pejanggik	15	30	15	30	20	60	60	30	60	48
7	Praya - Penujak	15	30	20	60	24	30	60	60	20	34
8	Penujak - Tanak Awu	30	60	60	60	48	60	60	60	60	60
9	Praya - Mujur	20	60	20	60	30	15	60	60	60	34
10	Sengkol - Tanak Awu	20	60	30	60	34	20	60	60	20	30

Dari tabel diatas, dapat diketahui bahwa waktu dari satu kendaraan ke kendaraan lainnya yang tercepat pada periode hari kerja adalah pada Jl. Mandalika dengan waktu 16 menit karena merupakan merupakan kawasan terminal dan pasar dan terlama adalah pada Jl. Penujak – Tanak Awu dengan waktu 48 menit. Sedangkan yang tercepat pada periode hari libur adalah ruas Jl. Mandalika dengan waktu 20 menit dan terlama adalah pada ruas Jl. Pejanggik dengan waktu 60 menit.

d. Faktor Muat (Load Factor)

Faktor muat merupakan perbandingan antara jumlah penumpang yang berada didalam kendaraan dengan kapasitas kendaraan dalam bentuk persentase. Dimana faktor muat ini diperoleh dari pencatatan terhadap jumlah penumpang saat kendaraan melewati titik survei. Penumpang lebih senang dengan faktor muat yang rendah yang dapat diartikan bahwa selalu ada tersedia tempat duduk dan perjalanannya lebih nyaman pada tingkat pemuatan yang rendah.

Untuk pelayanan yang dikatakan baik apabila faktor muat pada jam sibuk pagi adalah 70% dari kapasitas kendaraan. Apabila suatu kendaraan yang melintas di suatu ruas jalan pada jam sibuk pagi kurang

dari 70%, maka pelayanan di ruas jalan tersebut tidak ada masalah dari segi faktor muat.

Tabel 2.25 Load Factor Rata-rata

LOAD FACTOR ANGKUTAN PERDESAAN (%)																			
NO	Nama Jalan	WEEKDAY										WEEKEND							
		Peak Pagi		Off Peak		Peak Siang		Peak Sore		Rata-Rata	Peak Pagi		Off Peak		Peak Siang		Peak Sore		Rata-Rata
		Pnp	LF%	Pnp	LF%	Pnp	LF%	Pnp	LF%		Pnp	LF%	Pnp	LF%	Pnp	LF%	Pnp	LF%	
1	Mandalika	2	20%	2	20%	3	30%	2	20%	23%	3	30%	1	10%	4	40%	2	20%	25%
2	Sultan Hassanudin	3	30%	1	10%	2	20%	2	20%	20%	2	20%	2	20%	3	30%	1	10%	20%
3	Praya - Kopang	2	20%	1	10%	3	30%	1	10%	18%	3	30%	1	10%	3	30%	1	10%	20%
4	Imam Bonjol	3	30%	2	20%	1	10%	1	10%	18%	2	20%	1	10%	3	30%	1	10%	18%
5	Praya-Mantang	3	30%	1	10%	2	20%	1	10%	18%	1	10%	1	10%	2	20%	2	20%	15%
6	Pejanggik	2	20%	1	10%	3	30%	1	10%	18%	3	30%	2	20%	1	10%	2	20%	20%
7	Praya - Penujak	2	20%	2	20%	1	10%	2	20%	18%	2	20%	2	20%	2	20%	1	10%	18%
8	Penujak - Tanak Awu	1	10%	1	10%	2	20%	1	10%	13%	2	20%	2	20%	1	10%	0	0%	13%
9	Praya - Mujur	2	20%	1	10%	2	20%	1	10%	15%	3	30%	1	10%	1	10%	2	20%	18%
10	Sengkol - Tanak Awu	2	20%	1	10%	2	20%	1	10%	15%	3	30%	1	10%	1	10%	1	10%	15%

Berdasarkan hasil analisis survei yang telah dilakukan diperoleh data *load factor* rata-rata tiap ruas jalan. Untuk *load factor* rata-rata tertinggi pada periode hari kerja yaitu pada Jl. Mandalika sebesar 23% karena ruas jalan tersebut merupakan kawasan terminal dan pasar dan yang terendah terdapat pada Jl. Penujak – Tanak Awu sebesar 13%. Sedangkan *load factor* rata-rata tertinggi pada periode akhir pekan yaitu terdapat pada Jl. Mandalika sebesar 25% dan terendah terdapat pada Jl. Penujak – Tanak Awu sebesar 13%.

E. KINERJA ANGKUTAN UMUM

Dalam mengevaluasi kinerja angkutan umum dalam trayek tetap kita meninjau dari 3 (tiga) sudut pandang yaitu kebutuhan pengguna jasa atau penumpang, operator dan pemerintah, hal tersebut dikarenakan kebutuhan masing-masing sudut pandang berbeda. Namun untuk Kabupaten Lombok Tengah Kinerja angkutan umum tidak dapat dirangkingkan karena seluruh trayek angkutan perdesaan bermasalah sehingga kinerja angkutan umum hanya dapat dinilai berdasarkan standar pelayanan angkutan umum perdesaan.. Kinerja dari masing-masing sudut pandang berdasarkan lintasan yang sudah ditentukan dari ruas-ruas jalan yang sering dilalui angkutan umum sebagai berikut:

1. Kinerja Dari Segi Pengguna Jasa (Penumpang)

Dilihat dari segi penumpang, penumpang akan lebih tertarik kepada pelayanan angkutan umum yang mempunyai kualitas yang baik dan sesuai dengan kebutuhan para penumpang sehingga memberikan kepuasan terhadap masyarakat sebagai pengguna jasa. Ada beberapa indikator dalam peningkatan kinerja dari segi penumpang yang dalam hal ini sebagai pengguna jasa. Indikator-indikator tersebut diantaranya adalah frekuensi, faktor muat, faktor muat, tingkat perpindahan, dan umur kendaraan. Berikut adalah pembahasan dari masing-masing indikatornya yaitu:

a. Frekuensi

Dari segi penumpang frekuensi yang diharapkan adalah tinggi khususnya pada saat kebutuhan memuncak atau pada jam sibuk. Untuk melihat apakah suatu trayek bermasalah atau tidak ditinjau dari frekuensinya maka perlu adanya standar yaitu menurut Bank Dunia bahwa frekuensi waktu jam sibuk sebaiknya minimal 12 kend/jam sedangkan untuk frekuensi diluar jam sibuk minimal 6 kend/jam, jika suatu trayek memiliki frekuensi diatas standar tersebut berarti trayek tersebut tidak ada masalah dari sisi frekuensi.

Frekuensi mempengaruhi waktu tunggu rata-rata. Penumpang mengharapkan frekuensi pelayanan yang tinggi sehingga waktu menunggu rendah, terutama pada saat kebutuhan akan jasa angkutan umum memuncak. Untuk pelayanan dalam kota dianjurkan frekuensi pada jam sibuk sebaiknya 12 kendaraan per jam atau headway rata-ratanya sebesar 5 menit.

Data frekuensi dikumpulkan selama survei di luar kendaraan secara statis dan lokasi yang dianjurkan adalah titik persilangan pelayanan tersebut dengan kordon dalam.

Tabel 2.26 Frekuensi Rata-rata Angkutan Perdesaan

No	L i n t a s a n	Frekuensi (kend/jam)		Frekuensi rata-rata (km/jam)
		Peak	Off Peak	
1	Lintasan Utara (LU)	4	3	4
2	Lintasan Timur (LT)	3	2	3
3	Lintasan Selatan (LS)	3	2	3

Frekuensi rata-rata angkutan perdesaan Kabupaten Lombok Tengah tertinggi yaitu lintasan utara (LU) sebesar 4 kend/jam yang berarti jauh dibawah ambang batas pelayanan minimum angkutan perdesaan. Hal ini mempengaruhi pengemudi untuk melakukan banyak cara untuk mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya termasuk melakukan persetujuan terkait tarif naik ke angkutan.

b. Faktor Muat (*Load Factor*)

Dari segi penumpang faktor muat yang rendah lebih disukai penumpang karena perjalanan akan lebih nyaman pada saat tingkat pemuatan rendah.

Untuk melihat apakah suatu trayek bermasalah atau tidak ditinjau dari faktor muatnya maka perlu adanya standart dari Bank Dunia yaitu 70%, jika suatu trayek faktor muatnya lebih dari 70% maka trayek tersebut bermasalah karena hal ini merupakan peringatan bahwa pertumbuhan permintaan yang akan terjadi melampaui kapasitas yang tersedia untuk trayek tersebut.

Tabel 2.27 Faktor Muat Rata-rata Angkutan Perdesaan

No	Lintasan	Faktor Muat		Faktor Muat Rata-rata
		Peak	Off Peak	
1	Lintasan Utara (LU)	18 %	13 %	16 %
2	Lintasan Timur (LT)	15 %	13 %	14 %
3	Lintasan Selatan (LS)	13 %	10 %	12 %

Untuk *load factor* rata-rata tertinggi yaitu pada lintasan utara (LU) sebesar 16%. Sedangkan *load factor* rata-rata terendah yaitu terdapat pada lintasan selatan (LS) sebesar 12%.

c. Tingkat perpindahan

Setiap penumpang lebih menyukai tingkat perpindahan kendaraan yang rendah yang berarti penumpang dapat secara langsung terlayani dari daerah asal ke tujuan tanpa adanya perpindahan moda angkutan. Berdasarkan hasil survei wawancara penumpang yang telah dilakukan, didapatkan hasil seperti pada **Tabel 2.20** bahwa persentase perpindahan pengguna angkutan lintasan utara memiliki tingkat perpindahan tertinggi dibanding lintasan lain yaitu sebanyak 23% dari

reponden melakukan perpindahan moda dari keseluruhan responden. Sehingga indicator jarak, atau jauhnya jarak perhentian dengan lokasi rumah warga menjadi permasalahan yang menimbulkan perpindahan moda terjadi di lapangan.

d. Umur Kendaraan

Umur suatu kendaraan dilihat dari laik jalan tidaknya kendaraan tersebut dengan memperhatikan ambang batas laik jalan dan mempertimbangkan data hasil uji tipe kendaraan bermotor serta data spesifikasi teknik dan gambar teknik dan/atau brosur kendaraan bermotor untuk mencegah pencemaran udara dan kebisingan suara kendaraan bermotor yang dapat mengganggu kelestarian lingkungan hidup, setiap kendaraan bermotor wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan. Kondisi di Lombok Tengah sudah sesuai walaupun belum maksimal karena beada di ambang batas standar umur kendaraan optimal.

Tabel 2.28 Umur Rata-rata Kendaraan Rata-rata Angkutan Perdesaan

N O	L I N T A S A N	UMUR RATA-RATA KENDARAAN (TAHUN)
1	Lintasan Utara (LU)	1 5
2	Lintasan Timur (LT)	1 5
3	Lintasan Selatan (LS)	1 5

2. Kinerja Dari Segi Operator

Dari segi operator dilihat dari hasil analisis yang telah dilakukan didapatkan bahwa operator angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah mendapatkan keuntungan dari penumpang yang membayar lebih dengan menyewa angkutan tersebut serta jemputan anak sekolah sehingga operator mengoperasikan armada yang ada dengan sistem *door to door service*. Jika pelayanan tersebut tidak menguntungkan operator, maka dapat menyebabkan operator tidak mau melayani rute tersebut. Indikator yang diunakan dalam menilai kinerja angkutan pelayanan angkutan umum dari segi operator adalah sebagai berikut:

a. Jumlah Penumpang Tiap Perjalanan

Tabel 2.29 Jumlah Penumpang Rata-rata Tiap Perjalanan Angkutan Perdesaan

NO	LINTASAN	PNP RATA-RATA/PERJALANAN	KAPASITAS KENDARAAN	(PNP RATA-RATA/PERJALANAN)/(KAPASITAS KENDARAAN)
1	Lintasan Utara (LU)	6	1 0	1
2	Lintasan Timur (LT)	5	1 0	0
3	Lintasan Selatan (LS)	3	1 0	0

Dari hasil analisa survei diperoleh data mengenai penumpang rata-rata tiap perjalanan dari masing-masing lintasan. Penumpang rata-rata tiap perjalanan tertinggi adalah lintasan utara (LU) yaitu sebesar 6 dan penumpang rata-rata tiap perjalanan terendah adalah lintasan selatan (LS) sebesar 3.

b. Perjalanan Km-Kosong

Dengan mewawancarai pengemudi kita dapat menanyakan perjalanan km-kosong yang dilakukan pengemudi sehingga dapat menghitung jarak antara lokasi simpul angkutan dengan lokasi asal pengemudi. Semakin besar km-kosong berarti pengemudi harus mengendarai lebih jauh untuk mencapai pusat simpul yang artinya akan membutuhkan biaya operasional yang semakin besar.

Tabel 2.30 Km-Kosong Rata-rata Per Perjalanan Angkutan Perdesaan

NO	L I N T A S A N	KM-KOSONG RATA-RATA/PERJALANAN (km)
1	Lintasan Utara (LU)	1 . 6
2	Lintasan Timur (LT)	2 . 1
3	Lintasan Selatan (LS)	1 . 5

Dari hasil analisa survei diperoleh data mengenai km-kosong rata-rata per perjalanan dari masing-masing lintasan. Km-kosong rata-rata per perjalanan tertinggi adalah lintasan timur (LT) yaitu sebesar 2.1 km dan Km-kosong rata-rata per perjalanan terendah adalah lintasan selatan (LS) sebesar 1.5 km.

3. Kinerja Dari Segi Pemerintah

Pemerintah selaku regulator belum tegas dengan angkutan umum yang ada di Kabupaten Lombok Tengah ini, seperti kesepakatan warna untuk angkutan perkotaan, tarif serta penetapan trayek. Dengan adanya

permasalahan ini sulit untuk melakukan evaluasi terhadap angkutan yang ada saat ini. Penilaian kinerja dari segi pemerintah hanya didapatkan indikator sebagai berikut:

a. Tingkat Operasi Kendaraan

Tabel 2.31 Persentase Tingkat Operasi Kendaraan Eksisting

NO.	JENIS ANGKUTAN	L I N T A S A N	JUMLAH ARMADA		TINGKAT OPERASI	
			OPERASI	I Z I N		
1	PERDESAAN	Lintasan Utara (LU)	1	4	0	0 %
2		Lintasan Timur (LT)	1	3	0	0 %
3		Lintasan Selatan (LS)	1	5	0	0 %

Contoh perhitungan :

$$\begin{aligned} &\text{Tingkat operasi kendaraan lintasan utara (LU)} \\ &= (0/148) \times 100\% \\ &= 0\% \end{aligned}$$

Berdasarkan kondisi nyata di Kabupaten Lombok Tengah dari 3 lintasan angkutan perdesaan seluruhnya tidak memiliki izin trayek, dikarenakan 3 lintasan tersebut hanya merupakan lintasan-lintasan yang paling sering dilalui oleh angkutan perdesaan. Oleh karena itu tingkat operasi kendaraan angkutan perdesaan seluruhnya yaitu 0%, karena seluruh kendaraan yang beroperasi dinyatakan illegal atau tidak berizin.

b. Tingkat Tumpang Tindih

Tumpang tindih lintasan yaitu dua atau lebih lintasan yang berbeda tetapi mempunyai lintasan rute yang hampir seluruh bagian sama. Indikator ini adalah membandingkan jarak tumpang tindih yang terjadi dengan jarak lintasan rute yang ada. Untuk mendapatkan persentase tingkat tumpang tindih lintasan dapat dicari dengan rumus sebagai berikut :

$$\% \text{ tumpang tindih} = \frac{\text{Panjang tumpang tindih}}{\text{Panjang trayek}} \times 100\%$$

Hasil analisa tingkat tumpang tindih rata-rata tiap-tiap lintasan angkutan di Kabupaten Lombok tengah adalah sebagai berikut:

Tabel 2.32 Tingkat Tumpang Tindih Jalan Per Lintasan Angkutan

Pedes

aan di

Kabup

aten

Lomb

ok

N o	Lintasan	Tumpang Tindih (Km)	Panjang Lintasan (km)	Presentase (%)
1	Lintasan Utara (LU)	4 , 4	1 7	2 5 , 8
2	Lintasan Timur (LT)	4 , 7	1 3	3 6 , 1
3	Lintasan Selatan (LS)	1 , 8	2 0	9

Tengah

Berdasarkan tabel diatas terlihat bahwa tingkat tumpang tindih lintasan ini cukup diatas 20% dari panjang lintasan total sebagai standar penyimpangan kondisi ini memperlihatkan permasalahan. Kondisi ini disebabkan tidak adanya identitas yang pasti untuk tiap kendaraan sehingga kendaraan bebas beroperasi melewati trayek lainnya satu dengan lainnya.

Dengan melihat tumpang tindih yang rendah diantara tiga lintasan diatas mendukung bahwa memang benar kondisi angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah masih melayani beberapa wilayah walaupun terbagi menjadi 3 lintasan wilayah dengan yang arah yang berbeda.

4. Perbandingan Standar Pelayanan Minimum (Standar Bank Dunia (*World Bank*) dan PM 98 Tahun 2013)

World Bank digunakan sebagai standar minimum untuk indikator frekuensi, faktor muat, dan umur kendaraan. Sedangkan untuk indikator *headway* standar minimum yang digunakan adalah PM 98 Tahun 2013.

- a. Frekuensi (kend/jam)

Tabel 2.33 Perbandingan Nilai Frekuensi

NO	Nama Jalan	FREKUENSI PEAK (kend/jam)	STANDAR BANK DUNIA	KETERANGAN	FREKUENSI OFF PEAK	STANDAR BANK DUNIA	KETERANGAN
1	Mandalika	4	12	TIDAK MEMENUHI	3	6	TIDAK MEMENUHI
2	Sultan Hassanudin	4	12	TIDAK MEMENUHI	2	6	TIDAK MEMENUHI
3	Praya - Kopang	3	12	TIDAK MEMENUHI	1	6	TIDAK MEMENUHI
4	Imam Bonjol	2	12	TIDAK MEMENUHI	1	6	TIDAK MEMENUHI
5	Praya-Mantang	2	12	TIDAK MEMENUHI	1	6	TIDAK MEMENUHI
6	Pejanggik	3	12	TIDAK MEMENUHI	2	6	TIDAK MEMENUHI
7	Praya - Penujak	3	12	TIDAK MEMENUHI	2	6	TIDAK MEMENUHI
8	Penujak - Tanak Awu	1	12	TIDAK MEMENUHI	1	6	TIDAK MEMENUHI
9	Praya -Mujur	2	12	TIDAK MEMENUHI	1	6	TIDAK MEMENUHI
10	Sengkol - Tanak Awu	2	12	TIDAK MEMENUHI	1	6	TIDAK MEMENUHI

Dari tabel diatas, dapat diketahui bahwa nilai frekuensi angkutan perdesaan yang ada di Kabupaten Lombok Tengah sudah tidak ada yang

memenuhi Standar Bank Dunia yaitu 12 kendaraan/jam untuk jam sibuk dan 6 kendaraan/jam untuk jam tidak sibuk.

b. Faktor Muat (Load Factor)

Tabel 2.34 Perbandingan Faktor Muat

NO	Nama Jalan	FAKTOR MUAT	STANDAR BANK DUNIA	KETERANGAN
1	Mandalika	24%	70%	TIDAK MEMENUHI
2	Sultan Hassanudin	20%	70%	TIDAK MEMENUHI
3	Praya - Kopang	19%	70%	TIDAK MEMENUHI
4	Imam Bonjol	18%	70%	TIDAK MEMENUHI
5	Praya-Mantang	16%	70%	TIDAK MEMENUHI
6	Pejanggik	19%	70%	TIDAK MEMENUHI
7	Praya - Penujak	18%	70%	TIDAK MEMENUHI
8	Penujak - Tanak Awu	13%	70%	TIDAK MEMENUHI
9	Praya -Mujur	16%	70%	TIDAK MEMENUHI
10	Sengkol - Tanak Awu	15%	70%	TIDAK MEMENUHI

Dari tabel diatas, dapat diketahui bahwa nilai faktor muat angkutan perdesaan di masing-masing jalan di Kabupaten Lombok Tengah belum memenuhi Standar Bank Dunia yaitu di bawah 70%.

c. Waktu Tunggu Antar Kendaraan (Headway)

Tabel 2.35 Perbandingan Waktu Tunggu Antar Kendaraan (Headway)

NO	Nama Jalan	HEADWAY (menit)	PM 98 TAHUN 2013	KETERANGAN
1	Mandalika	18	15 Menit	TIDAK MEMENUHI
2	Sultan Hassanudin	21	15 Menit	TIDAK MEMENUHI
3	Praya - Kopang	24	15 Menit	TIDAK MEMENUHI
4	Imam Bonjol	27	15 Menit	TIDAK MEMENUHI
5	Praya-Mantang	28	15 Menit	TIDAK MEMENUHI
6	Pejanggik	34	15 Menit	TIDAK MEMENUHI
7	Praya - Penujak	29	15 Menit	TIDAK MEMENUHI
8	Penujak - Tanak Awu	54	15 Menit	TIDAK MEMENUHI
9	Praya -Mujur	32	15 Menit	TIDAK MEMENUHI
10	Sengkol - Tanak Awu	32	15 Menit	TIDAK MEMENUHI

Dari tabel diatas, dapat diketahui bahwa nilai waktu tunggu antar kendaraan semua angkutan perdesaan di masing-masing jalan di Kabupaten Lombok Tengah belum memenuhi PM 98 Tahun 2013 yaitu di atas 15 menit.

d. Umur Kendaraan

Tabel 2.36 Perbandingan Umur Kendaraan

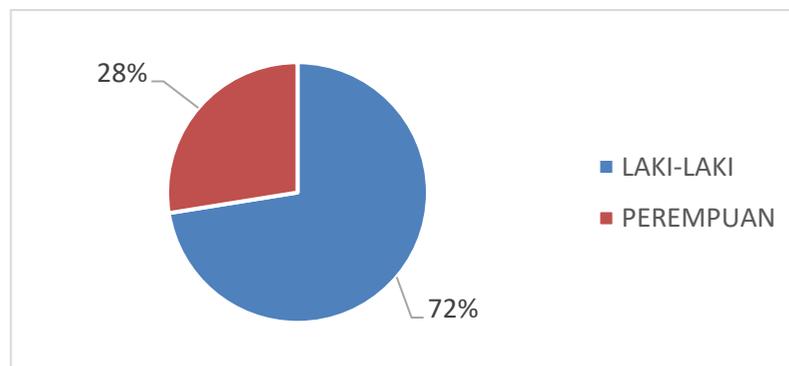
NO	LINTASAN	UMUR KENDARAAN (TAHUN)	STANDAR BANK DUNIA	KETERANGAN
1	Lintasan Utara (LU)	15	5 TAHUN	TIDAK MEMENUHI
2	Lintasan Timur (LT)	15	5 TAHUN	TIDAK MEMENUHI
3	Lintasan Selatan (LS)	15	5 TAHUN	TIDAK MEMENUHI

Rata-rata umur kendaraan angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah berusia 15 tahun ke atas (tahun pembuatan berkisar antara 2000). Artinya kendaraan untuk angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah telah melebihi batas masa penyusutan kendaraan yaitu 5 tahun, dengan kondisi umur kendaraan yang tua akan sangat mempengaruhi kualitas pelayanan dan kenyamanan penumpang.

F. ANALISA POTENSI PENUMPANG ANGKUTAN UMUM HASIL SURVEI PERSEPSI DAN PREFERENSI

Survei ini dilakukan dengan cara menanyakan langsung kepada masyarakat (disertai dalam Survey Home Interview), dengan memberikan alternatif pilihan jawaban sehingga memungkinkan responden dapat memberikan pendapat yang bisa dinyatakan dalam pilihan maupun pandangan. Jumlah sampel responden (*Home Interview*) dengan total 3542 orang yang tersebar di setiap kecamatan Kabupaten Lombok Tengah. Sehingga didapatkan data sebagai berikut:

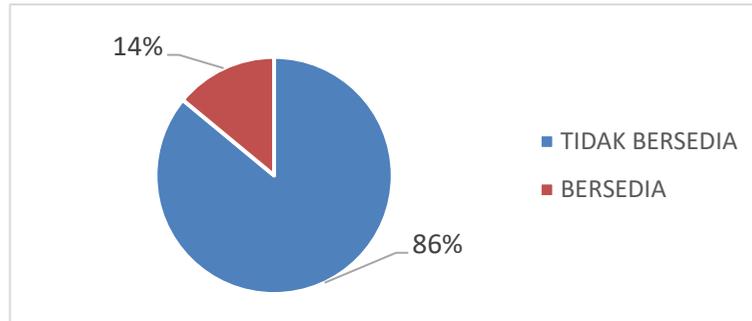
1. Data Responden



Gambar 2.70 Data Responden

Berdasarkan grafik diatas, respondenterbanyak adalah laki-laki dengan 72% orang dan untuk perempuan 28% orang. Data ini dapat digunakan untuk melihat kecenderungan perjalanan dilakukan laki-laki atau perempuan.

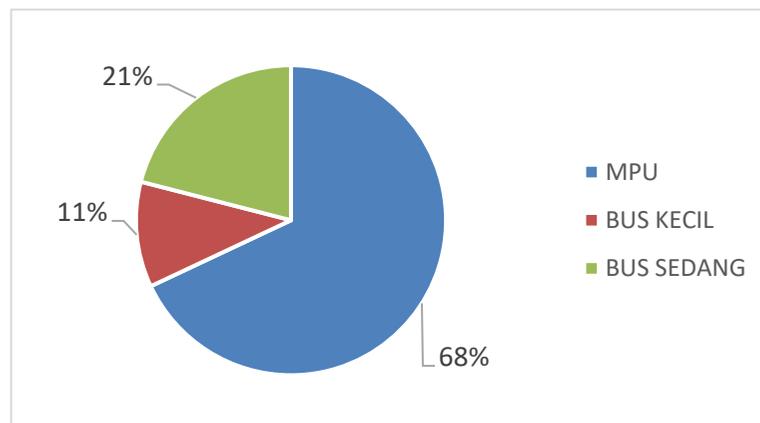
2. Keinginan Menggunakan Angkutan Umum



Gambar 2.71Keinginan Menggunakan Angkutan Umum

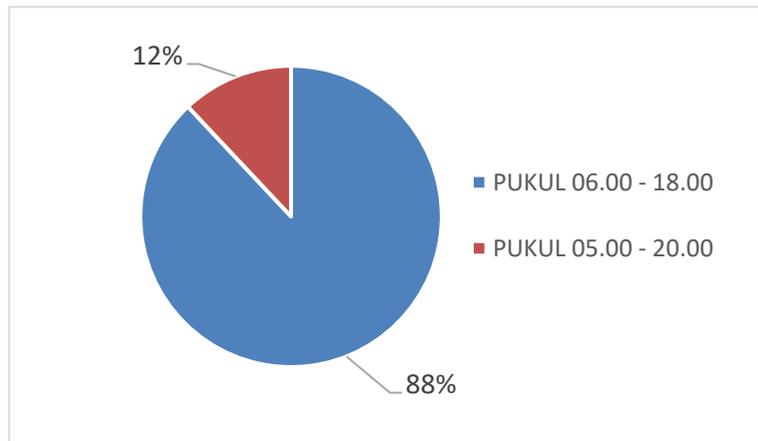
Berdasarkan grafik diatas dapat dilihat bahwa dari responden yang diambil keinginan masyarakat untuk menggunakan angkutan umum berjumlah 14% orang dan yang tidak bersedia 86% orang. Hal ini disesuaikan dengan tingkat pelayanan seperti kondisi lapangan dimana belum tersedianya angkutan perdesaan yang efektif dan efisien untuk seluruh wilayah Kabupaten Lombok Tengah yang membuat keinginan masyarakat untuk menggunakan angkutan umum sangat rendah.

3. Jenis Kendaraan Angkutan Umum dan Waktu Pelayanan



Gambar 2.72Kendaraan Yang Diminati Responden

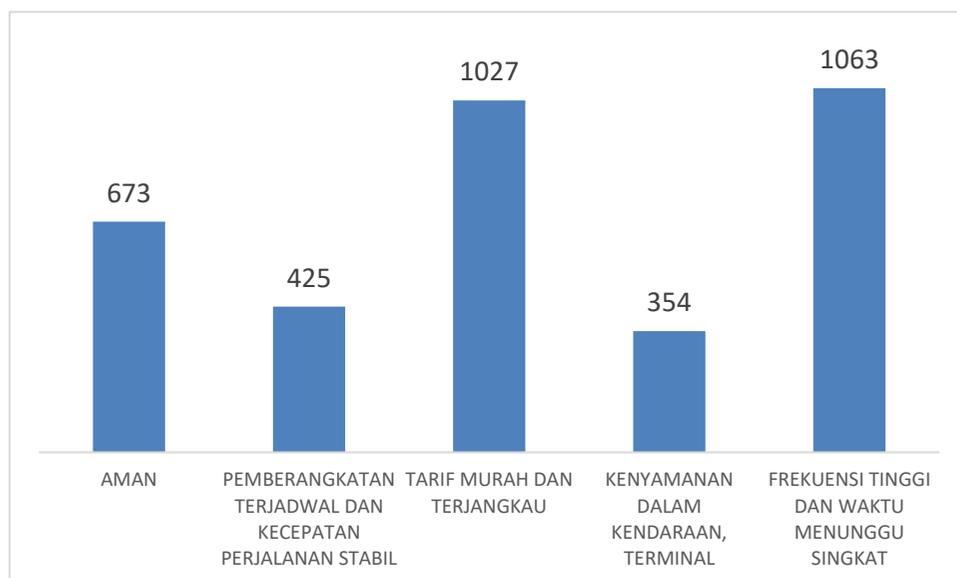
Berdasarkan grafik diatas dari sampel wawancara 3542 orang diKabupaten Lombok Tengah pilihan terbanyak adalah MPU dengan 68% dan yang terendah masyarakat memilih bus kecil dengan 11%.



Gambar 2.73 Waktu Pelayanan Angkutan Umum

Berdasarkan hasil wawancara menunjukkan karakteristik masyarakat Kabupaten Lombok Tengah waktu pelayanan terbanyak adalah pukul 06.00 – 18.00 dengan 88%, hal ini dikarenakan banyak masyarakat yang menggunakan angkutan umum di jam-jam kerja (*on peak*), menuju pasar serta berangkat dan pulang. Sedangkan pilihan pelayanan sedikit yang memilih pukul 05.00 – 20.00 dengan 12% orang.

4. Harapan Responden Terhadap Angkutan Umum



Gambar 2.74 Kriteria Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum

Berdasarkan hasil wawancara terhadap 3542 orang di Kabupaten Lombok Tengah, pilihan terbanyak untuk kriteria peningkatan pelayanan adalah keinginan untuk dilayani angkutan dengan Frekuensi Tinggi dan Waktu Menunggu Singkat yaitu berjumlah 1063 orang, sedangkan pilihan terendah

ada untuk pilihan Kenyamanan Dalam Kendaraan dan Terminal dengan jumlah 354 orang.

Berdasarkan hasil preferensi keinginan masyarakat di Kabupaten Lombok Tengah ini dapat menjadi data usulan untuk perbaikan kinerja angkutan perdesaan sehingga sesuai dengan karakter dan keinginan dari masyarakat di Kabupaten Lombok Tengah.

BAB III

PENUTUP

A. IDENTIFIKASI MASALAH

Dari hasil analisa serta pengamatan secara langsung didapatkan beberapa permasalahan khususnya dalam bidang Angkutan Umum di Kabupaten Lombok Tengah, yaitu:

1. Waktu menunggu untuk mendapatkan pelayanan jasa angkutan perdesaan cukup lama yaitu 16-25 menit;
2. Umur kendaraan yang melebihi batas masa penyusutan tidak diawasi ketat dan belum berjalannya skema subsidi seringkali membuat pelayanan tidak dilakukan secara professional. Dimana usia rata-rata kendaraan angkutan perdesaan di Kabupaten Lombok Tengah adalah 15 tahun;
3. Terdapat beberapa kecamatan yang masih belum terlayani oleh angkutan perdesaan, yaitu Kecamatan Praya Barat Daya (zona 6), Kecamatan Jonggat (zona 7), Kecamatan Pringgarata (zona 8), Kecamatan Batukliang Utara (zona 10) dan Kecamatan Janapria (zona 12);
4. Faktor muat angkutan perdesaan rendah yaitu seluruhnya dibawah 70% yang berarti tidak memenuhi standar pelayanan yang telah ditetapkan;
5. Tarif yang mahal menjadi alasan masyarakat tidak memilih untuk menggunakan angkutan perdesaan;
6. Belum optimalnya fungsi terminal serta kelengkapan dan kondisi fasilitas utama dan penunjang yang kurang memadai. Melakukan evaluasi dan mengoptimalkan fungsi fasilitas terminal. Tidak berfungsinya halte/shelter di Kabupaten Lombok Tengah;
7. Belum terdapat tanda pengenal pada kendaraan mempersulit pengguna untuk mengetahui asal dan tujuan angkutan perdesaan tersebut.

B. REKOMENDASI AWAL

1. Angkutan umum dibuat menjadi terjadwal dengan penambahan armada untuk meningkatkan frekuensi yang tinggi dan perlunya perapatan frekuensi dengan cara penambahan armada;

2. Peremajaan umur kendaraan angkutan yang akan digunakan sebagai angkutan umum sehingga kendaraan yang tidak layak diganti dengan kendaraan baru yang lebih layak. Hal ini dapat dipantau melalui pengujian yang ketat terhadap uji kelayakan kendaraan bermotor;
3. Perencanaan jaringan trayek baru untuk wilayah-wilayah yang belum terlayani angkutan umum sesuai dengan tingkat permintaan;
4. Meningkatkan kinerja angkutan umum dengan memberikan pelayanan yang handal, sehingga penumpang tertarik untuk menggunakan angkutan umum dan perlu diterbitkannya peraturan operasional kendaraan umum di Kabupaten Lombok Tengah
5. Memberikan bantuan subsidi terhadap perbaikan angkutan umum yang ada dan pembentukan badan usaha angkutan umum untuk memudahkan kontrol di lapangan;
6. Memperbaiki dan mengoptimalkan penggunaan halte/shelter;
7. Membuat tanda pengenal yang mudah dikenali dilengkapi dengan sistem angkutan yang berjadwal dan terintegrasi