



Pemerintah Kota Mataram
BADAN RISET & INOVASI DAERAH
(B R I D A)

Executive SUMMARY

Desain Terhadap
Transportasi Publik
di Pemerintahan
Kota Mataram

Tahun
Anggaran
2023

1. PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Pemerintah Kota Mataram berusaha dalam menyediakan Layanan Transportasi yang Ideal dan representatif dengan kebutuhan masyarakat Mataram. Tahun 2018 Mataram mendapatkan bantuan BRT beroperasi dengan sistem subsidi, namun dalam pelaksanaan ditemukan berbagai masalah baik *maintenance*, feeder tidak sesuai kebutuhan masyarakat antara titik jemput dan waktu, pola pikir masyarakat, ruas bahu jalan. Dalam catatan Direktorat Lalu Lintas Polda NTB tahun 2020, setidaknya setiap bulan rata-rata 1.800 unit sepeda motor baru dan 200 unit mobil, masuk dan beroperasi di NTB. Pada tahun 2016, 1 km jalan di Kota Mataram hanya mampu melayani 127 kendaraan bermotor dan 720 kendaraan per 1000 penduduk diatas 15 tahun.

Dalam RTRW Nasional, Kota Mataram ditetapkan sebagai pusat kegiatan nasional (PKN) yang berfungsi sebagai pintu masuk dan simpul utama transportasi serta aktivitas perdagangan jasa pada skala regional. Selain itu Kota Mataram juga menjadi pusat pemerintahan kota dan pusat pendidikan.

Berdasarkan pertimbangan tersebut diatas perlu adanya studi kebutuhan / Kuota terhadap kebutuhan angkutan orang yang ideal berdasarkan zona dengan guna lahan yang berpotensi menimbulkan intensitas pergerakan tinggi. Hal tersebut mempermudah identifikasi perpindahan asal menuju tujuan dan serta kebutuhan angkutan menuju zona lain di wilayah Kota Mataram, khususnya dalam trayek, kajian ini dilakukan dengan mengacu pada Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Terdapat beberapa zona DI Kota Mataram yang dipilih untuk dijadikan lingkup kajian, yaitu zona perdagangan dan jasa; zona pemerintahan/perkantoran; zona Kesehatan serta zona Pendidikan. Zona – zona yang terpilih merupakan zona dengan aktivitas guna lahan atau tarikan dengan intensitas tinggi.

1.2. MAKSUD, TUJUAN DAN SASARAN

Maksud untuk menyusun Dokumen Kajian Desain Transportasi Publik di Kota Mataram secara lebih merinci sehingga dapat diperoleh penyediaan dan pemanfaatan transportasi publik Kota Mataram yang terintegrasi.

Tujuan Menyusun Desain Transportasi terdiri dari ;

1. Menyediakan informasi jam puncak pergerakan kendaraan pada kawasan/zona dengan guna lahan yang berpotensi menimbulkan intensitas pergerakan tinggi.
2. Menyediakan informasi probabilitas perpindahan penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan angkutan publik pada kawasan/zona dengan guna lahan yang berpotensi menimbulkan intensitas pergerakan tinggi.
3. Menyediakan informasi prediksi pola pergerakan (*desire line*) pada kawasan/zona dengan guna lahan yang berpotensi menimbulkan intensitas pergerakan tinggi.
4. Memperoleh visualisasi spasial potensi penyediaan dan pemanfaatan moda transportasi publik di Kota Mataram
5. Memperoleh skema rute pelayanan transportasi publik beserta jenis modanya di Kota Mataram

Sasaran kegiatan pada studi ini sebagai berikut :

1. Aktualisasi data Lalu Lintas Harian Rata – Rata pada kawasan/zona dengan guna lahan yang berpotensi menimbulkan intensitas pergerakan tinggi di Kota Mataram.
2. Tersusunnya prediksi jumlah pergerakan perjalanan, potensi lokasi kantong penumpang, probabilitas perpindahan penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan angkutan publik
3. Tersedianya informasi prediksi pola pergerakan (*desire line*) pada kawasan/zona dengan guna lahan yang berpotensi menimbulkan intensitas pergerakan tinggi.
4. Tersusunnya visualisasi potensi penyediaan, pemanfaatan dan skema pelayanan moda transportasi publik di Kota Mataram

2. GAMBARAN UMUM

2.1. SEBARAN PERUNTUKAN LAHAN KOTA MATARAM

2.1.1. Zona Kesehatan

Lokasi pertama berada di Kawasan Kesehatan RSUD Provinsi Nusa Tenggara Barat di Jalan Prabu Rangkasari dan Jalan A.A Gede Ngurah yang termasuk status jalan provinsi dan termasuk hirarki jalan arteri yang berada di Kecamatan Sandubaya Kota Mataram. Kawasan kesehatan merupakan pusat pelayanan

kesehatan untuk masyarakat, khususnya RSUP ini menjadi rumah sakit rujukan skala provinsi sehingga bangkitan ataupun tarikan pada Kawasan ini cukup tinggi. Pada Kawasan ini terdapat beberapa pusat kegiatan pendukung seperti Perkantoran, Pendidikan, dan perdagangan yang juga menjadi penyebab meningkatnya kapasitas ruas jalan di koridor tersebut. Beberapa aspek pendukung tersebut menjadikan alasan peneliti menentukan Kawasan ini menjadi Kawasan yang perlu diteliti terkait penyediaan transportasi publik.

2.1.2. Zona Pendidikan

Lokasi kedua berada pada Jalan pemuda yang merupakan salah satu koridor dengan intensitas pergerakan cukup padat karena memiliki aktivitas Pendidikan yang didukung dengan beberapa sektor perdagangan jasa dan sarana pemerintahan.

Puncak kemacetan terjadi pagi hari, siang hari, dan pada sore hari. Dikatakan sebagai wilayah sarana pendidikan karena terdapat beberapa sarana pendidikan di sepanjang jalan pemuda tersebut seperti SMK 2 Mataram, SMA 3 Mataram, Universitas Islam Negeri Mataram 1, Universitas Mataram, Universitas Mandalika. Alasan memilih lokasi Kecamatan Selaparang di Jalan Pemuda ini karena kawasan ini di dominan digunakan sebagai kawasan pendidikan.

2.1.3. Zona Perkantoran

Lokasi ketiga yaitu Kawasan Perkantoran yang terletak pada Jalan Majapahit. Jalan Majapahit merupakan kawasan yang sering terjadi kemacetan di hari dan waktu-waktu tertentu. Jalan Majapahit merupakan jalan empat lajur dua arah yang di bagi dengan median. Untuk penggunaan lahan di Jalan Majapahit ini sudah begitu padat dengan sarana dan prasarana penunjang kegiatan masyarakat dengan adanya Sarana Perkantoran, dan didukung beberapa sector guna lahan lainnya seperti Sarana Kesehatan, Taman Rekreasi, SPBU, perdagangan dan jasa. Penggunaan lahan dominan pada koridor jalan Majapahit adalah sebagai Kawasan perkantoran sebesar 10,23 hektar selain sebagai Kawasan bangkitan utama sebagai permukiman.

2.1.4. Zona Perdagangan dan Jasa

Lokasi keempat yaitu Kawasan perdagangan dan jasa berada di Jalan Sriwijaya. Koridor Jalan sriwijaya dominan dipadati dengan bangunan-bangunan perdagangan dan jasa yang tersebar di sepanjang jalan serta didukung oleh sektor – sector lainnya. Terutama perdagangan dan jasa skala besar seperti Mall atau beberapa pusat perbelanjaan yang selalu menjadi titik simpul ramai setiap harinya. Sehingga penting adanya penyediaan transportasi umum di sekitar koridor Sriwijaya untuk mengurangi kepadatan penggunaan kendaraan parkir, serta mengingat juga bahwa sekitar Mall ini juga menjadi titik berhenti (halte) penumpang yang akan berangkat menuju bandara/ kembali setelah melakukan perjalanan di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid. Oleh karena itu penting adanya penyediaan transportasi publik yang saling terintegrasi dengan bus damri (transportasi publik bandara) untuk memudahkan pergerakan masyarakat ataupun wisatawan.

2.2. SISTEM TRANSPORTASI KOTA MATARAM

Persentase penggunaan moda angkutan umum diukur dari jumlah total penggunaan moda angkutan dari total perjalanan penduduk. Tren penggunaan moda angkutan dari tahun ke tahun di Kota Mataram mengalami penurunan, dimana bila dihitung dari nilai baseline di tahun 2016 ke tahun 2020 penurunannya mencapai setengahnya dari 7 persen di tahun 2016 menjadi 3 persen di tahun 2020. Penurunan tersebut merupakan indikasi bahwa angkutan umum belum menjadi pilihan utama warga Kota Mataram dalam bertransportasi. Penurunan yang cukup signifikan terjadi di Tahun 2020 disebabkan terjadinya pandemi COVID-19 yang menyebabkan penurunan mobilitas warga dan memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dengan alasan Kesehatan.

Jaringan trayek untuk angkutan kota di Kota Mataram ditetapkan dalam Keputusan Walikota Mataram Nomor 14/KPTS/2000 tentang Penetapan Lintasan Trayek Angkutan Penumpang Umum dalam Jaringan Trayek Kota Mataram. Trayek angkutan kota di Kota Mataram dibagi menjadi tiga yaitu trayek utama, trayek cabang dan trayek ranting. Trayek utama terdiri dari dua jaringan trayek, untuk trayek cabang terdiri dari tiga jaringan trayek dan trayek ranting terdiri dari tiga jaringan trayek. Berdasarkan jumlah 12 (dua belas) trayek yang telah ditetapkan hanya satu trayek yang masih aktif beroperasi, yaitu trayek utama dengan kode trayek A yaitu Mandalika – Cakranegara – Mataram – Ampenan – PP.

3. ANALISIS DESAIN TERHADAP TRANSPORTASI PUBLIK

Analisis Desain Terhadap Transportasi Publik di Kota Mataram ini merupakan *mix method* (penggabungan antara pendekatan metode kuantitatif dan kualitatif) dengan Wilayah studi terdiri atas beberapa koridor jalan, diantaranya yaitu Jalan Prabu Rangkasari dan A.A Gede Ngurah, Jalan Sriwijaya, Jalan Majapahit, Jalan Pendidikan, Jalan Gajahmada dan Jalan Dr. Wahidin.

Analisis penyusunan Desain Terhadap Transportasi Publik di Kota Mataram dijabarkan sebagai berikut :

3.1. KEBIJAKAN RTRW KOTA MATARAM PERDA 5 TAHUN 2019

a. Trayek angkutan umum

Perda Kota Mataram Nomer 5 Tahun 20019 Tentang Penetapan Lintasan Trayek Angkutan Umum dalam Jaringan Trayek Kota Mataram, terdapat 8 trayek yang dibagi menjadi tiga jenis yaitu trayek utama, trayek cabang dan trayek ranting. Trayek utama melewati jalan kolektor di Kota Mataram sedangkan untuk trayek cabang melayani jalan lokal dan jalan lingkungan.

b. Simpul Transportasi

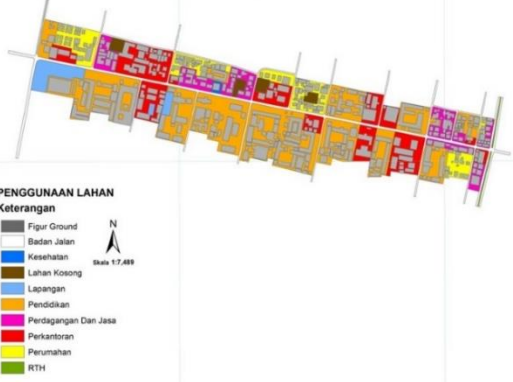
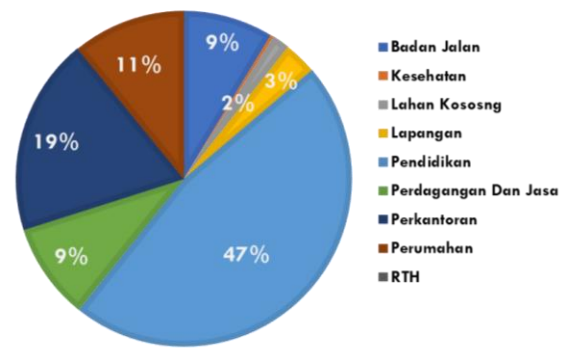
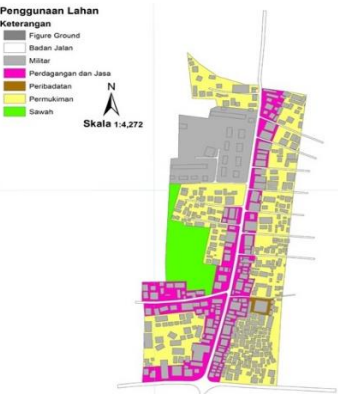
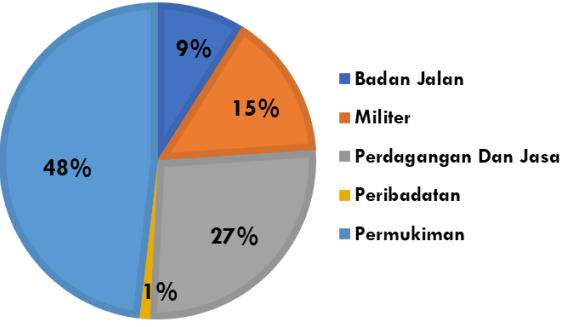
- Terminal tipe A berada Di Kecamatan Sandubaya Kelurahan Bertais
- Terminal tipe C berada di Kelurahan Ampenan Utara, Jempong Baru dan Dasan Agung
- Halte/Shelter/Tempat Pemberhentian tersebar diseluruh wilayah


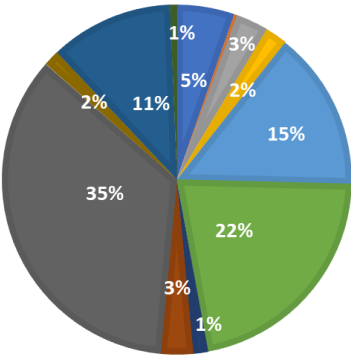

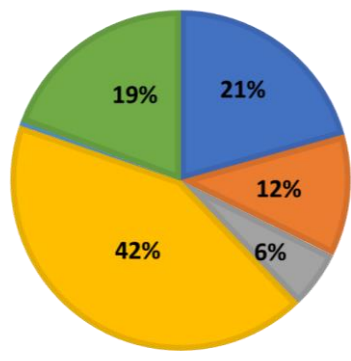
c. Transportasi publik

- Angkutan umum (bemo) dengan 8 trayek angkutan
- Pengembangan Mass Rapid Transid MRT jalur yang di lalui dengan Jalan Nasional, Jalan Provinsi, Jalan Arteri Sekunder, Jalan layang/underpass (bentuk transportasi berupa BRT, LRT, HRT)
- Angkutan umum dalam kota yang menghubungkan jalan dengan sistem sekunder (jalan kota) dari kawasan perumahan dalam bentuk bemo

3.2. ANALISIS KARAKTERISTIK GUNA LAHAN

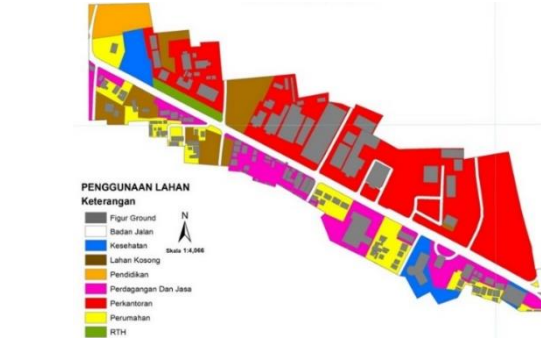
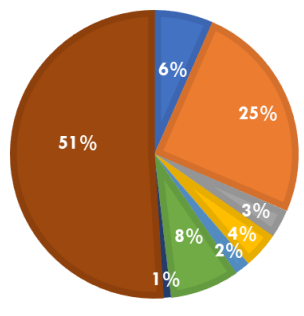

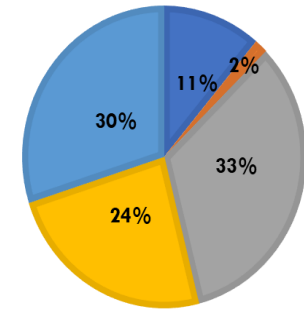
Karakteristik pergerakan pada suatu guna lahan berpengaruh terhadap peningkatan sistem jaringan jalan yang menghubungkan antara kenyamanan dan kemudahan sebagai interaksi antar tata guna lahan. Keberadaan berbagai jenis guna lahan di pada suatu tata guna lahan akan mempengaruhi jumlah bangkitan perjalanan yang berpotensi membebani jaringan jalan yang ada sehingga akan mempengaruhi kinerja jalan saat ini maupun di masa mendatang.

No	PETA WILAYAH STUDI	PROSENTASE PENGGUNAAN LAHAN
1.	<p>Koridor Jalan Pendidikan</p>  <p>PENGGUNAAN LAHAN Keterangan ■ Figur Ground ■ Badan Jalan ■ Kesehatan ■ Lahan Kosong ■ Lapangan ■ Pendidikan ■ Perdagangan Dan Jasa ■ Perkantoran ■ Perumahan ■ RTH</p>	<p>JALAN PENDIDIKAN</p>  <p>■ Badan Jalan ■ Kesehatan ■ Lahan Kosong ■ Lapangan ■ Pendidikan ■ Perdagangan Dan Jasa ■ Perkantoran ■ Perumahan ■ RTH</p>
<p>Tata guna lahan yang paling luas atau dominan yaitu penggunaan sebagai sarana pendidikan dengan hasil persentase 47%. Hal ini menjadi pengaruh cukup besar terjadinya tarikan pada koridor jalan Pendidikan. Ini menjadi salah satu pendorong perlunya penyediaan angkutan umum guna mengurangi penggunaan transportasi pribadi menuju sarana Pendidikan.</p>		
2	<p>Koridor Jalan Dr. Wahidin</p>  <p>Penggunaan Lahan Keterangan ■ Figur Ground ■ Badan Jalan ■ Militer ■ Perdagangan dan Jasa ■ Peribadatan ■ Perumahan ■ Sawah</p>	<p>JALAN DR. WAHIDIN</p>  <p>■ Badan Jalan ■ Militer ■ Perdagangan Dan Jasa ■ Peribadatan ■ Perumahan</p>

No	PETA WILAYAH STUDI	PROSENTASE PENGGUNAAN LAHAN
	<p>Pada Jalan Dr. Wahidin banyak aktivitas pergerakan lalu lintas seperti perdagangan jasa (pertokoan, dealer) kompleks AU dan permukiman. Tata guna lahan di Jalan Dr. Wahidin mempunyai tipikal guna lahan campuran (<i>mixed land use</i>) yang terdiri dari: perdagangan (dominasi), fasilitas umum, dan perumahan/ permukiman. Prosentase penggunaan lahan 48% sebagai permukiman; dan prosentase paling kecil yaitu 1% yang digunakan sebagai sarana peribadatan.</p>	
3	<p>Koridor Jalan Gajah Mada</p> <p>Penggunaan Lahan</p> <p>Keterangan</p> <ul style="list-style-type: none"> Figure Ground Badan Jalan Kesehatan Lahan Kosong Lapangan Pendidikan Perdagangan dan Jasa Peribadatan Perkantoran Perumahan RTH Sawah Sungai 	<p>JALAN GAJA MADA</p>  <ul style="list-style-type: none"> Badan Jalan Kesehatan Lahan Kosong Lapangan Pendidikan Perdagangan Dan Jasa Peribadatan Perkantoran Perumahan RTH Sawah
4	<p>Koridor Jalan Prabu Rangkasari dan A. A Gede Ngurah</p> <p>PENGGUNAAN LAHAN</p> <p>Keterangan</p> <ul style="list-style-type: none"> Kesehatan Lahan Kosong Pendidikan Perdagangan jasa Perumahan Perumahan Perumahan Peribadatan Figure Ground 	<p>JALAN PRABU RANGKASARI – A.A GEDE NGURAH</p>  <ul style="list-style-type: none"> Kesehatan Lahan Kosong Pendidikan Perdagangan Dan Jasa Perumahan Peribadatan

Berdasarkan hasil persentase penggunaan lahan pada jalan Gajah Mada tata guna lahan yang mendominasi yaitu perumahan dengan hasil prosentase 35%, dimana pada kawasan ini terdapat permukiman yang cukup padat dan perdagangan dan jasa dengan prosentase 22% terletak di sepanjang koridor jalan. Penggunaan lahan terkecil yaitu sebagai sarana kesehatan. Namun apabila dilihat dari jenis penggunaan lahannya, di koridor jalan GajahMada tersedia beberapa sarana pelayanan umum ataupun sarana Pendidikan. Hal ini menjadi pendorong terjadinya peningkatan bangkitan tarikan dan menyebabkan kecamtена pada waktu tertentu. Oleh karena itu beberapa faktor tersebut dapat menjadi justifikasi pendukung perlunya penggunaan angkutan umum.

Berdasarkan hasil persentase pada penggunaan lahan jalan prabu rangkasari, bahwa tata guna lahan yang dominan adalah perdagangan dan jasa dengan hasil persentase 42%, dimana pada kawasan ini memiliki pasar dan pertokoan yang berada pada sepanjang koridor. Terdapatnya juga guna lahan untuk sarana Kesehatan menjadi salah satu faktor peningkatan bangkitan maupun tarikan menuju koridor jalan Prabu Rangkasari dan A.A Gede Ngurah. Terdapatnya sarana pelayanan umum skala provinsi tersebut didukung dengan peningkatan volume lalu lintas, menjadi pertimbangan perlunya penyediaan angkutan umum yang melintasi koridor tersebut.

No	PETA WILAYAH STUDI	PROSENTASE PENGGUNAAN LAHAN																				
5	<p style="text-align: center;">Koridor Jalan Majapahit</p> 	<p style="text-align: center;">JALAN MAJAPAHIT</p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>Data for Jalan Majapahit Land Use</caption> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Badan Jalan</td><td>2%</td></tr> <tr><td>Bangunan Perkantoran</td><td>25%</td></tr> <tr><td>Kesehatan</td><td>3%</td></tr> <tr><td>Lahan Kosong</td><td>4%</td></tr> <tr><td>Pendidikan</td><td>6%</td></tr> <tr><td>Perdagangan Dan Jasa</td><td>8%</td></tr> <tr><td>Perumahan</td><td>1%</td></tr> <tr><td>Permukiman</td><td>51%</td></tr> <tr><td>RTH</td><td>1%</td></tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Badan Jalan	2%	Bangunan Perkantoran	25%	Kesehatan	3%	Lahan Kosong	4%	Pendidikan	6%	Perdagangan Dan Jasa	8%	Perumahan	1%	Permukiman	51%	RTH	1%
Kategori	Persentase																					
Badan Jalan	2%																					
Bangunan Perkantoran	25%																					
Kesehatan	3%																					
Lahan Kosong	4%																					
Pendidikan	6%																					
Perdagangan Dan Jasa	8%																					
Perumahan	1%																					
Permukiman	51%																					
RTH	1%																					
<p>Pada Jalan Majapahit banyak aktivitas Guna Lahan seperti perkantoran, Pendidikan, kesehatan dan Perdagangan dan Jasa.</p> <p>Berdasarkan hasil persentase penggunaan lahan pada jalan Majapahit, bahwa tata guna lahan yang dominan adalah permukiman dengan hasil persentase 51%, dimana pada koridor ini sebagai kawasan permukiman yang cukup padat sehingga pada kawasan ini sering terjadi kemacetan pada jam-jam tertentu seperti jam berangkat kerja dan jam pulang kerja. Tata guna lahan yang sedikit pada jalan majapahit adalah RTH dengan hasil persentase 1%. Koridor ini dipilih menjadi Kawasan perkantoran karena pergerakan dominan yang menyebabkan banyaknya bangkitan - tarikan adalah pada guna lahan perkantoran.</p>																						
6	<p style="text-align: center;">Koridor Jalan Sriwijaya</p> 	<p style="text-align: center;">JALAN SRIWIJAYA</p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>Data for Jalan Sriwijaya Land Use</caption> <thead> <tr> <th>Kategori</th> <th>Persentase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Badan Jalan</td><td>2%</td></tr> <tr><td>Lahan Kosong</td><td>11%</td></tr> <tr><td>Perdagangan Dan Jasa</td><td>33%</td></tr> <tr><td>Perkantoran</td><td>24%</td></tr> <tr><td>Perumahan</td><td>30%</td></tr> <tr><td>RTH</td><td>0%</td></tr> </tbody> </table>	Kategori	Persentase	Badan Jalan	2%	Lahan Kosong	11%	Perdagangan Dan Jasa	33%	Perkantoran	24%	Perumahan	30%	RTH	0%						
Kategori	Persentase																					
Badan Jalan	2%																					
Lahan Kosong	11%																					
Perdagangan Dan Jasa	33%																					
Perkantoran	24%																					
Perumahan	30%																					
RTH	0%																					
<p>Pada Jalan Sriwijaya di dominasi oleh Perdagangan dan Jasa seperti (Epicentrum Mall, Niaga, dan Pertokoan), dan terdapat beberapa guna lahan sebagai permukiman.</p> <p>Berdasarkan hasil persentase tata guna lahan pada jalan sriwijaya, lahan yang dominan adalah perdagangan dan jasa dengan hasil persentase 33%.</p>																						

Sumber : Hasil Amatan dan Hasil Analisis, 2023

3.3. ANALISIS KARAKTERISTIK PERGERAKAN

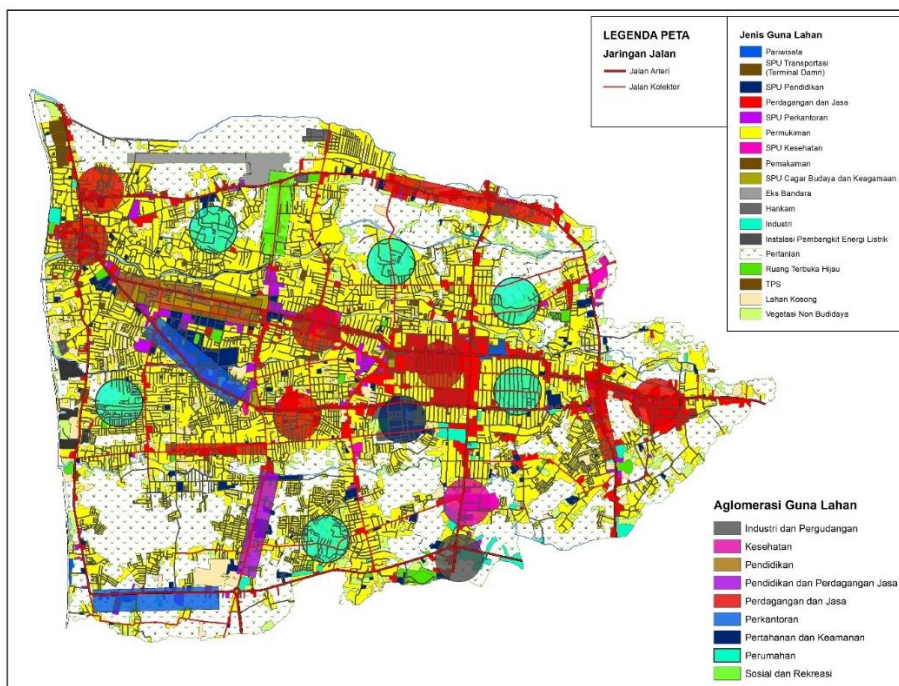
Karakteristik pergerakan dilihat melalui beberapa faktor, diantaranya adalah berdasarkan tujuan dan frekuensi pergerakan, waktu melakukan pergerakan, jarak serta moda yang digunakan. Hal ini ditujukan untuk mengetahui kecenderungan pergerakan pada Kawasan Kesehatan; Kawasan Pendidikan; Kawasan perdagangan dan jasa; serta Kawasan perkantoran.

A. Tujuan dan Frekuensi pergerakan	<p>Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa perjalanan yang dominan dilakukan memiliki frekuensi 3 – 6 kali dalam seminggu. Hal ini disebabkan oleh tujuan perjalanan yang termasuk atau tergolong kegiatan rutin dilakukan setiap hari, yaitu tujuan ekonomi, pendidikan, sosial dan rekreasi. Seluruh aktivitas tersebut dominan menggunakan kendaraan pribadi dari lokasi asal ke lokasi tujuan.</p> <p>Berdasarkan tujuan pergerakan dapat disimpulkan bahwa dominan tujuan pergerakan responden pada 4 kawasan lokasi studi adalah pergerakan dengan tujuan Pendidikan sebesar 51 responden (32%) dan bekerja sebesar 44 responden (28%).</p>
------------------------------------	---

B. Waktu Pergerakan	Berdasarkan analisis pada lokasi studi memiliki kecenderungan jumlah pergerakan jam sibuk pagi hari memiliki tingkat pergerakan kendaraan yang tinggi dibandingkan dengan jumlah pergerakan pada jam sibuk sore hari. Pada waktu pagi hari aktivitas dominan melakukan pergerakan rutin dengan tujuan pergerakan untuk pendidikan dan bekerja sedangkan sore hari lebih variatif.
C. Jarak Pergerakan	Jarak pergerakan pendek diklasifikasikan memiliki jarak < 5 km untuk perjalanan dalam satu kecamatan; sedangkan jarak pergerakan sedang merupakan perjalanan antar kecamatan yang berdekatan dengan jarak 5 – 10 km. Untuk klasifikasi jarak pergerakan panjang memiliki jenis perjalanan dengan panjang perjalanan > 10 km. Pada seluruh lokasi studi menunjukkan hasil bahwa jarak pergerakan dari asal menuju lokasi tujuan memiliki klasifikasi jarak sedang atau berjarak antara 5 – 10 km. Sedangkan untuk jarak pergerakan terjauh berasal dari Labuapi, Gunungsari dan Narmada.
D. Pilihan Moda	Hasil persentase analisis dapat diketahui bahwa kendaraan yang sering digunakan yaitu kendaraan pribadi (motor). Secara dominan menunjukkan bahwa orang melakukan perjalanan menggunakan kendaraan pribadi, dibandingkan kendaraan umum. Terutama pada Kawasan Pendidikan yang menunjukkan penggunaan kendaraan pribadi terhitung paling dominan berdasarkan hasil wawancara pengguna kendaraan di ruas jalan tersebut.

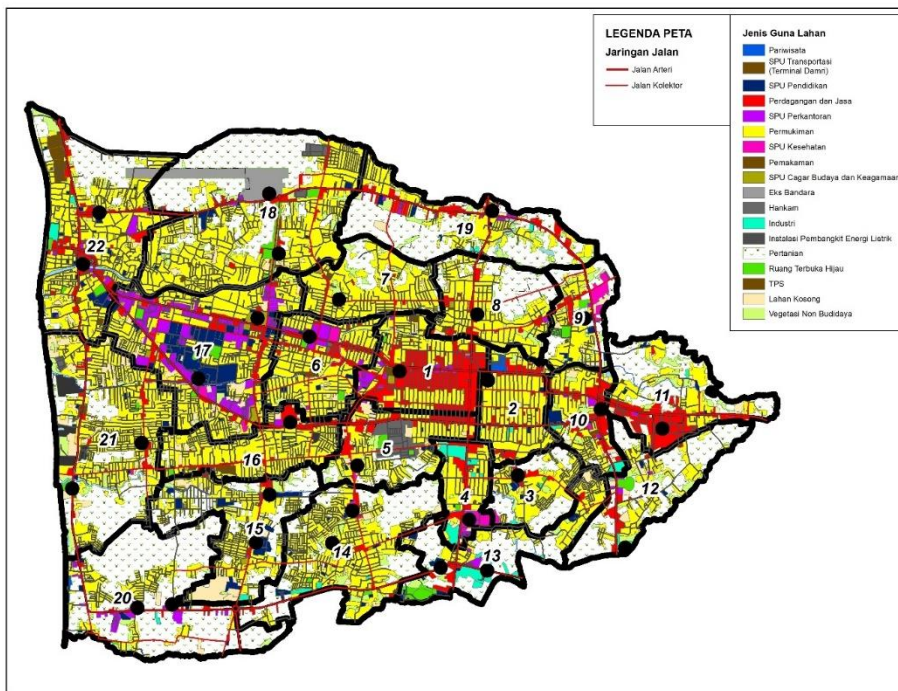
3.4. ANALISIS SISTEM ZONA TRANSPORTASI

Sistem zona transportasi pada pekerjaan “Desain Transportasi Kota Mataram” dilakukan untuk mengetahui Batasan wilayah studi yang akan dilakukan kajian. Pendekatan pembagian zona transportasi/pergerakan dalam pekerjaan ini berdasarkan aglomerasi fungsi penggunaan lahan dengan pusat zona (centroid) masing-masing zona didasarkan ruas jalan pusat zona berada pada jalan utama dan mewakili/mayoritas pergerakan melewati ruas pusat zona tersebut.



Peta Analisis Aglomerasi Fungsi Guna Lahan dalam Penentuan Zona Transportasi

Berdasarkan identifikasi sebaran penggunaan lahan dan analisis pola aglomerasi fungsi penggunaan lahan di wilayah Kota Mataram, maka dihasilkan zona pergerakan di Kota Mataram dibagi menjadi 22 zona yang digambarkan pada peta berikut.



Peta Pembagian Zona Pergerakan dan Pusat Kegiatan Zona Pergerakan

22 zona pergerakan di wilayah Kota Mataram meliputi :

1. Zona 1 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Perdagangan Jasa)
 - Cakupan wilayah Zona 1 meliputi : Kelurahan Cilinaya, Cakranegara Barat, Pejanggalik, Mataram Timur, Mayura, Cakranegara Timur, Cakranegara Selatan, Sapta Marga
 - Pusat kegiatan Zona 1 berada di : Mataram Mall, Lombok Garden, Puri Indah Hotel Subak, Fresh Market, Kura – Kura Waterpark
2. Zona 2 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Perumahan dan perdagangan jasa)
 - Cakupan wilayah Zona 2 meliputi : Kelurahan Mayura, Cakranegara Timur, Cakranegara Selatan, Sapta Marga
 - Pusat kegiatan Zona 2 berada di : Pasar Cakra Timur, Transmart Mataram, Mayura Park, Niaga Supermarket, SDN 20 Cakranegara
3. Zona 3 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Perumahan dan Pendidikan)
 - Cakupan wilayah Zona 3 meliputi : Kelurahan Babakan, Turida
 - Pusat kegiatan Zona 3 berada di : SMP 5 Mataram , Al – Azhar Islamic University of Mataram
4. Zona 4 (Dominasi fungsi penggunaan lahan SPU Kesehatan dan perdagangan jasa)
 - Cakupan wilayah Zona 4 meliputi : Kelurahan Cakranegara Selatan, Cakranegara Selatan Baru, Dasan Cermen, Abian Tubuh Baru, Sapta Marga
 - Pusat kegiatan Zona 4 berada di : Rumah Sakit Umum Provinsi NTB, Lotte Grosir, Pasar Abian Tubuh, Gandrung oleh – oleh Sasak
5. Zona 5 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Kesehatan, perdagangan jasa dan pertahanan keamanan)
 - Cakupan wilayah Zona 5 meliputi : Kelurahan Cilinaya, Mataram Timur, Sapta Marga, Pagesangan Timur, Pagutan Timur
 - Pusat kegiatan Zona 5 berada di : RSUD Kota Mataram
6. Zona 6 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Perkantoran dan Rekreasi)
 - Cakupan wilayah Zona 6 meliputi : Kelurahan Cakranegara Barat, Pejanggalik, Mataram Timur, pagesangan Timur, Punia, Mataram Barat, Monjok Timur, Pagesangan
 - Pusat kegiatan Zona 6 berada di : Taman Sangkareang , Siti Hajar Islamic Hospital, BKD Prov. NTB, KPP Pratama Mataram, SMP 2 Mataram, Hotel Santika
7. Zona 7 (Dominasi fungsi penggunaan lahan perumahan dan Perdagangan jasa)
 - Cakupan wilayah Zona 7 meliputi : Kelurahan Monjok Timur, Monjok, Monjok Barat
 - Pusat kegiatan Zona 7 berada di : Pasar Cemara
8. Zona 8 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Perdagangan jasa dan Perumahan)
 - Cakupan wilayah Zona 8 meliputi : Kelurahan Cakranegara Barat, Pejanggalik, Monjok Timur, Karang Taliwang, Cakranegara Utara, Selagalas, Sayang-sayang, Monjok
 - Pusat kegiatan Zona 8 berada di : Pasar Sindu, SD 11 Cakranegara, Universitas 45 Mataram,
9. Zona 9 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Pendidikan, perumahan, kesehatan)
 - Cakupan wilayah Zona 9 meliputi : Kelurahan Selagalas

- Pusat kegiatan Zona 9 berada di : SMA 6 Mataram
 - Harapan Keluarga Hospital, Rumah Sakit Jiwa Mataram, SDN 30 Cakranegara
10. Zona 10 (Dominasi fungsi penggunaan lahan perdagangan jasa dan SPU Olahraga)
- Cakupan wilayah Zona 10 meliputi : Kelurahan Mayura, Cakranegara Selatan, Cakranegara Selatan Baru, Turida, Mandalika, Bertais
 - Pusat kegiatan Zona 10 berada di : Komplek perkotaan Cakra, Stadion 17 Desember, Kolam Renang Cantika
11. Zona 11 (Dominasi fungsi penggunaan lahan perdagangan dan jasa dan perumahan)
- Cakupan wilayah Zona 11 meliputi : Kelurahan Selagalas, Mandalika, Bertais
 - Pusat kegiatan Zona 11 berada di : Terminal Mandalika, Pasar Sweta, Studio Alam TV 9
12. Zona 12 (Dominasi fungsi penggunaan lahan SPU Olahraga dan rekreasi; dan Pergudangan)
- Cakupan wilayah Zona 12 meliputi : Kelurahan Turida, Mandalika, Bertais
 - Pusat kegiatan Zona 12 berada di : Komplek Pergudangan
13. Zona 13 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Pendidikan dan pergudangan)
- Cakupan wilayah Zona 13 meliputi : Kelurahan Babakan, Turidan, Dasan Cermen, Pagutan Timur
 - Pusat kegiatan Zona 13 berada di : SMA 8 Mataram dan Kawasan Pergudangan), RTH Petemon Pagutan
14. Zona 14 (Dominasi fungsi penggunaan lahan perdagangan jasa, Pendidikan, kesehatan dan perumahan)
- Cakupan wilayah Zona 14 meliputi : Kelurahan Dasan Cermen, Pagutan Timur, Pagutan, Pagutan Barat
 - Pusat kegiatan Zona 14 berada di : SD 44 Pagutan, RS Biomedika, dan Perumahan Pagutan)
15. Zona 15 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Pendidikan dan perdagangan jasa)
- Cakupan wilayah Zona 15 meliputi : Kelurahan Pagutan Barat, Jempong Baru, Pagesangan, Karang Pule
 - Pusat kegiatan Zona 15 berada di : Kampus UIN, Kampus Muhammadiyah Mataram, dan Pasar Pagesangan.
16. Zona 16 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Perdagangan dan jasa, Perumahan)
- Cakupan wilayah Zona 16 meliputi : Kelurahan Pagesangan Timur, Punia, Pagesangan, Karang Pule, Pagesangan Barat, Kekalik Jaya
 - Pusat kegiatan Zona 16 berada di : Epicentrum Mall, SD Megeri 04 Mataram
17. Zona 17 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Pendidikan, PSU keagamaan dan perkantoran)
- Cakupan wilayah Zona 17 meliputi : Kelurahan Punia, Mataram Barat, Monjok Barat, Dasan Agung Baru, Gomong, Dasan Agung, Taman Sari, Kekalik Jaya, Banjar, Kebon Sari.
 - Pusat kegiatan Zona 17 berada di : Univ Mataram dan *Islamic Centre*
18. Zona 18 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Pendidikan, perdagang jasa dan sarana rekreasi)
- Cakupan wilayah Zona 18 meliputi : Kelurahan Karang Baru, Pejarakan Karya, Kebon Sari, Pejeruk, Ampenan Utara, Rembiga, Dayan Peken
 - Pusat kegiatan Zona 18 berada di : SMP 6 Mataram, ex Bandara Selaparang, Mitra 10 Mataram, Nusa Alam School,
19. Zona 19 (Dominasi fungsi penggunaan lahan perdagangan dan jasa)
- Cakupan wilayah Zona 19 meliputi : Kelurahan Karang Baru, Sayang-sayang, Rembiga
 - Pusat kegiatan Zona 19 berada di : Pasar Sayang-Sayang, SDN 27 Cakranegara, Klinik Dokter Gigi Samantha
20. Zona 20 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Pendidikan, perkantoran dan perumahan)
- Cakupan wilayah Zona 20 meliputi : Kelurahan Pagutan Jempong Baru, Karang Pule
 - Pusat kegiatan Zona 20 berada di : Univ Terbuka, MTS 3 Mataram, Asrama Haji,
21. Zona 21 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Pendidikan, perumahan dan rekreasi dan keagamaan)
- Cakupan wilayah Zona 21 meliputi : Taman Sari, Kekalik Jaya, Ampenan Selatan, Tanjung Karang Permai, Tanjung Karang
 - Pusat kegiatan Zona 21 berada di : Taman dan Makam Loang Baloq, dan Perumahan Perumnas.
22. Zona 22 (Dominasi fungsi penggunaan lahan Perkantoran, perumahan dan perdagangan jasa)
- Cakupan wilayah Zona 22 meliputi : Kelurahan Taman Sari, Banjar, Pejeruk, Ampenan Utara, Ampenan Selatan, Dayan Peken, Ampenan Tengah
 - Pusat kegiatan Zona 22 berada di : Pusat Perbelanjaan / Pasar Ampenan dan Pasar Kebon Roek.

3.5. ANALISIS SISTEM ZONA TRANSPORTASI

Bangkitan perjalanan memperlihatkan banyaknya lalu lintas yang dibangkitkan suatu tata guna lahan/zona, sedangkan distribusi perjalanan adalah sebaran pergerakan yang menunjukkan dari mana ke mana lalu lintas tersebut.

Diketahui bahwa jumlah perjalanan di zona internal Kota Mataram dengan perjalanan yang diperoleh dari survei wawancara rumah tangga sebesar 864.619 perjalanan orang per hari dengan rincian pergerakan antar zona didalam Kota Mataram pada matriks asal tujuan berikut ini :

Tabel Matriks Asal Tujuan Pergerakan Internal Kota Mataram

ZONA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	TOTAL
1	667	4238	4381	4238	4238	3095	2810	4714	4476	3143	3333	3095	3143	3381	2714	2905	4286	2476	2571	3000	3190	3333	73429
2	4905	524	3143	2048	1667	1857	1667	2619	1524	1095	1333	1000	1286	2000	905	1619	3048	2048	1381	1476	1476	2619	41238
3	4333	1952	476	2048	2000	2048	1000	2095	1524	1286	1476	1190	1000	1905	952	2048	2857	2952	1143	1667	1762	2857	40571
4	4286	2238	1429	571	3238	1000	1190	2667	2190	1143	905	1048	1286	2238	1571	2190	2952	2905	1762	1762	2095	3143	43810
5	3000	2095	2048	2286	476	1952	1190	2381	1714	1143	1429	1381	1095	1905	1000	2095	4190	2714	1238	1476	1952	2905	41667
6	2714	2000	1952	2619	2238	429	857	2286	2000	1238	714	1048	857	1619	714	1476	2190	2048	1190	1476	1143	2476	35286
7	2429	1714	1190	1714	1571	1286	476	1810	1667	1381	571	1762	571	1381	857	1524	2000	1476	762	1143	571	1048	28905
8	3048	4952	1571	2714	2524	2286	810	667	1714	1381	1143	571	1000	2048	1286	2381	3905	2905	2000	1571	2000	3714	46190
9	3238	2048	1238	1810	1714	1714	1524	1857	571	1048	1048	1095	1286	1619	667	2381	2714	2667	1286	1143	1762	3762	38190
10	2190	3571	1143	1429	1095	1048	667	952	524	381	714	714	714	952	571	1095	2286	1095	524	1810	857	1810	26143
11	2810	1333	1190	1381	1238	762	667	1714	762	762	476	762	762	1143	667	1333	4190	1333	762	1905	1000	1857	28810
12	2476	1476	1381	1381	1476	1048	524	1238	1143	762	952	619	714	1095	333	1095	2143	1238	810	952	905	1952	25714
13	2714	1429	1333	1429	1286	857	619	1333	1524	762	810	619	524	952	524	1667	2429	952	667	905	667	1810	25810
14	3429	2238	2571	2476	2190	905	714	2000	2143	952	1190	1095	905	381	1143	1286	3476	1429	1286	1095	1095	1952	35952
15	1857	1286	1238	1286	1143	667	762	1238	857	619	1429	619	1190	952	571	952	2143	1571	905	857	1143	2810	26095
16	3524	2524	2048	2619	2143	1476	857	2524	2333	1143	1333	1048	905	1286	1000	429	2619	1333	1810	952	1238	2857	38000
17	4857	3524	4095	4429	3571	2381	1476	3952	2857	1048	1905	1571	1619	2429	952	2143	476	3619	2905	2381	3286	5667	61143
18	4667	3381	3762	3810	2524	1381	905	3286	2667	1095	1524	1190	905	1571	1381	1333	3762	619	1905	857	1000	1000	44524
19	2286	1667	1238	1667	1190	1238	905	2333	2381	952	1000	810	619	1286	905	1905	2571	1905	429	810	1238	2524	31857
20	2857	1667	1810	2238	1810	952	667	2000	2857	810	810	905	905	1476	810	1619	2619	1524	1286	524	762	2286	33190
21	2905	1667	1857	2143	1810	1143	619	2286	3190	905	1000	905	667	1381	1143	1238	3238	3095	1190	762	476	2238	35857
22	6381	4333	3952	3619	2905	2286	1524	3762	4952	1524	2000	2095	1429	2524	1619	2619	5333	1905	3143	1714	2048	571	62238
TOTAL	71571	51857	45048	49952	44048	31810	22429	49714	45571	24571	27095	25143	23381	35524	22286	37333	65429	43810	30952	30238	31667	55190	864619

Sumber: Data Sekunder, 2023

Berdasarkan tabel matrik asal tujuan perjalanan populasi perjalanan orang per hari yang mengacu pada data “Pola Umum Manajemen Transportasi Jalan Kota Mataram dan Identifikasi Permasalahannya Tahun 2023”, terdapat beberapa informasi yang didapatkan meliputi :

1. Bangkitan dan tarikan pergerakan tertinggi terdapat di zona 1, zona 22 dan zona 17.
2. Bangkitan pergerakan terendah terdapat di zona 12, zona 13 dan zona 15. Zona 12 dan zona 13.
3. Tarikan pergerakan terendah terdapat di zona 7, zona 13 dan zona 15.

Mengacu pada data “Pola Umum Manajemen Transportasi Jalan Kota Mataram dan Identifikasi Permasalahannya Tahun 2023”, diketahui bahwa jumlah perjalanan di zona internal – eksternal dan eksternal – internal di Kota Mataram dengan perjalanan yang diperoleh dari survei wawancara rumah tangga sebesar 477.439 perjalanan orang per hari dengan rincian pergerakan antar zona eksternal dan internal Kota Mataram pada matriks asal tujuan berikut ini :

1. Perjalanan Internal – Internal tertinggi pada zona 22 menuju 1 dengan jumlah 6.381 orang per hari ;
2. Perjalanan Internal – Eksternal tertinggi pada zona 1 menuju 27 dengan jumlah 15.556 orang per hari
3. Perjalanan Eksternal – Internal tertinggi terdapat pada zona 27 menuju 1 dengan jumlah 20.438 perhari ;
4. Perjalanan Eksternal – Eksternal tertinggi pada zona 24 menuju 27 dengan jumlah 2.463 per hari.

Tabel Matriks Asal Tujuan Pergerakan Eksternal Kota Mataram

OD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	TOTAL	
1																								3034	5783	1839	2707	14787	28151
2																								1025	2382	849	797	6334	11386
3																								342	1535	424	398	3674	6373
4																								1480	2650	1391	1980	5989	12551
5																								1242	2372	990	1391	5228	11224
6																								1015	2002	1391	1126	7910	13444
7																								1015	2256	1132	1258	2297	7958
8																								228	720	283	664	2044	3938
9																								228	720	1816	398	1866	5027
10																								228	1080	424	595	3812	6138
11																								1460	4014	1584	2511	6495	18064
12																								673	1293	825	880	3810	7461
13																								455	836	424	880	4181	6757
14																								228	836	283	462	2814	4623
15																								445	1398	543	854	4106	7346
16																								455	1186	566	531	4373	7111
17																								1698	3939	1533	1587	7810	16568
18																								228	2214	424	462	1291	4619
19																								445	1886	141	791	1808	5072
20																								445	1884	543	1252	5154	9279
21																								911	1810	1132	1258	2297	7409
22																								866	671	424	1120	2425	5505
23	3490	833	370	2237	1203	1388	606	463	421	235	1960	698	328	235	555	513	1674	606	328	791	555	1337	0	2446	653	792	1285	26000	
24	8836	2784	1548	3687	2638	3307	1534	1115	983	983	3989	1651	1232	879	2283	871	4223	3240	1805	3250	1204	1534	1801	0	1525	2187	2463	61574	
25	4357	1413	474	1413	1540	1777	592	592	1996	474	2242	711	474	474	939	474	2242	711	635	711	711	948	692	2040	0	1123	835	30587	
26	6567	1373	499	1747	1622	1996	1064	499	873	1560	3506	988	1254	749	998	749	2371	1313	1120	1313	873	1313	830	1460	1065	0	1046	38278	
27	19576	7483	2182	5007	5336	6773	2218	1627	1732	3164	9073	4017	3655	2246	5294	4662	10460	1780	2155	5546	3115	5178	856	1077	1025	1256	0	116404	
TOTAL	42326	13885	5073	14090	12330	15241	6014	4286	6006	6426	20769	8074	6843	4584	11069	7268	20849	7670	6053	11610	6450	10309	22306	50483	23232	28219	105214	477439	

Sumber: Data Sekunder, 2023

3.6. ANALISIS POLA PERGERAKAN LOKASI STUDI

Analisis pola pergerakan pada pekerjaan “Desain Transportasi Kota Mataram” dilakukan dengan beberapa tahapan yang meliputi : identifikasi bangkitan dan tarikan pergerakan yang didapatkan melalui survey wawancara pada pusat-pusat kegiatan di 4 ruas jalan yang telah ditentukan yaitu ruas Jalan Majapahit, Jalan Sriwijaya, Jalan Pendidikan, dan Jalan Prabu Rangkasari – A A Ngurah. Selanjutnya data bangkitan dan tarikan pergerakan dianalisis untuk membentuk matriks asal tujuan pergerakan yang menggambarkan pergerakan orang dari zona asal menuju/dari zona tujuan.



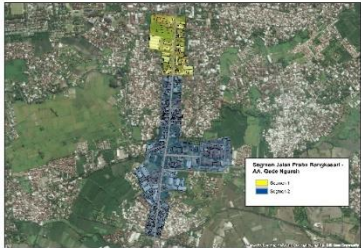
Gambar Contoh Kondisi Pola Pergerakan yang dilakukan bukan pada tempat tinggalnya
 Sumber: Survey Primer, 2023

Tabel MAT pergerakan Orang (Populasi) menunjukkan hasil pengkalian sampel dengan faktor ekspansi untuk memperoleh jumlah perjalanan orang skala populasi di Kota Mataram. Dapat diketahui bahwa jumlah perjalanan di zona internal Kota Mataram dengan perjalanan internal – internal yang diperoleh dari survei wawancara tepi jalan total sebesar 7.623 perjalanan orang per hari. Untuk pergerakan eksternal yang melakukan perjalanan menuju zona internal berasal dari Labuapi, Narmada dan Gunungsari. Untuk orang yang melakukan perjalanan dengan titik asal Labuapi menuju Jalan Sriwijaya (Kawasan Perdagangan dan Jasa) mereka melewati zona internal 20 (Zona Internal Kota Mataram 2023); sedangkan dari Labuapi orang melakukan perjalanan menuju Jalan Majapahit (Kawasan Perkantoran) maka harus melewati zona internal 20 juga. Orang yang melakukan perjalanan dengan asal Narmada menuju Jalan Sriwijaya (Kawasan Perdagangan Jasa) maka melewati zona internal 11. Untuk pergerakan dengan asal zona dari Gunungsari menuju Jalan Sriwijaya dan Jalan Majapahit melewati zona internal 18.

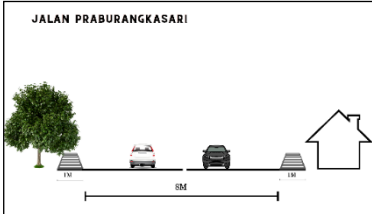
3.7. ANALISIS KAPASITAS RUAS JALAN DAN TINGKAT PELAYANAN JALAN (LOS)

Kapasitas ruas jalan dalam suatu sistem jalan raya adalah jumlah kendaraan maksimum yang memiliki kemungkinan mencukupi untuk melewati ruas jalan (dalam satu maupun kedua arah) dalam periode waktu tertentu dan dibawah kondisi jalan dan lalulintas yang umum. Untuk ruas jalan yang memiliki pembatas median, kapasitas dihitung terpisah untuk setiap arah sedangkan ruas jalan tanpa median, kapasitas dihitung untuk kedua arah. Terdapat beberapa ruas jalan yang akan dilakukan perhtiungan kapasitasnya, yaitu ruas Jalan Prabu Rangkasari - Jl. A.A Gede Ngurah, Jalan Sriwijaya, Jalan Majapahit, Jalan Pendidikan, Jalan Dr. Wahidin dan Jalan Gajah Mada. Berikut merupakan uraian geometrik jalan pada masing – masing Kawasan.

Inventarisasi Ruas Jalan Prabu Rangkasari – A.A Gede Ngurah



JALAN PRABURANGKASARI



Weekday

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV									
Pagi	2.178	735	115,7	3.029	5.800	2,28	1	0,73	0,86	8302,03	0,364851	B
Siang	2.615,5	745	174,2	3.535	5.800	2,28	1	0,73	0,86	8302,03	0,4258	B
Sore	2.819,5	832	126,1	3.778	5.800	2,28	1	0,73	0,86	8302,03	0,45507	C

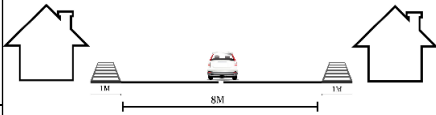
Weekend

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV									
Pagi	1808	526,8	356,2	2.691	5.800	2,28	1	0,73	0,86	8302,03	0,324138	B
Siang	1712	566,4	377	2.655	5.800	2,28	1	0,73	0,86	8302,03	0,319801	B
Sore	1868	504	370,5	2.743	5.800	2,28	1	0,73	0,86	8302,03	0,330401	B

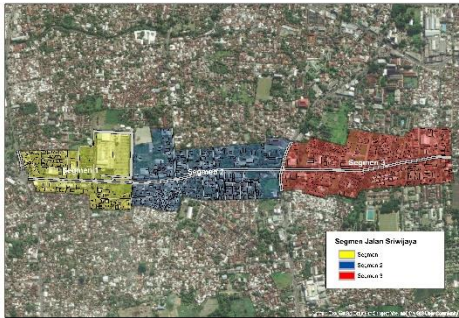
Inventarisasi Ruas Jalan Dr. Wahidin



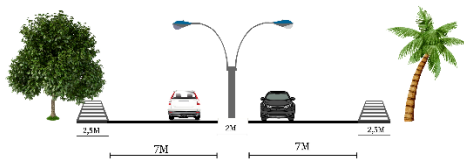
JALAN DR. WAHIDIN



Inventarisasi Ruas Jalan Sriwijaya



JALAN SRIWIJAYA



Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	1077,3	523,2	167,7	1.768,20	2.900	0,87	1	0,9	0,86	1.952,802	0,905468	E
Siang	931,2	464,4	163,8	1.559,40	2.900	0,87	1	0,9	0,86	1.952,802	0,798545	D
Sore	1150,8	469,2	231,4	1.851,40	2.900	0,87	1	0,9	0,86	1.952,802	0,948074	E

Padatnnya pergerakan sore hari dipengaruhi oleh aktivitas rutin *peak hour* orang pulang bekerja menuju arah kabupaten Lombok Barat atau anak pulang sekolah dan melintasi ruas jalan tersebut menuju rumah (pergerakan dalam kota).

Segmen 1 Arah Timur (weekend)

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	928	486	39	1453	6600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,257639	B
Siang	924,8	420	39	1383,8	6600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,245369	B
Sore	922,4	477	40,3	1439,7	6600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,255281	B

Segmen 1 Arah Barat (weekend)

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	921,2	388	24,7	1333,9	6600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,236521	B
Siang	452,8	214	10,4	677,2	6600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,120078	A
Sore	919,6	465	39	1423,6	6600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,252426	B

Segmen 1 Arah Timur (Weekday)

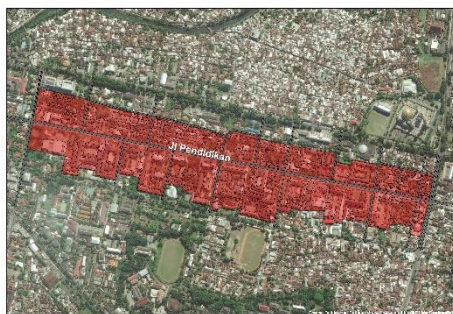
Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	962	616	41,6	1619,6	6600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,28718	B
Siang	645,2	399	26	1070,2	6600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,189763	A
Sore	946,4	409	50,7	1406,1	6600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,249323	B

Segmen 1 Arah Barat (Weekday)

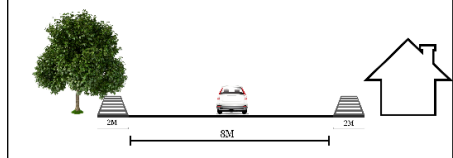
Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	1084,8	41,6	599	1725,4	6600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,30594	B
Siang	843,6	29,9	401	1274,5	6600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,225988	B
Sore	880,4	45,5	443	1368,9	6600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,242727	B

F

Inventarisasi Ruas Jalan Pendidikan



JALAN PENDIDIKAN



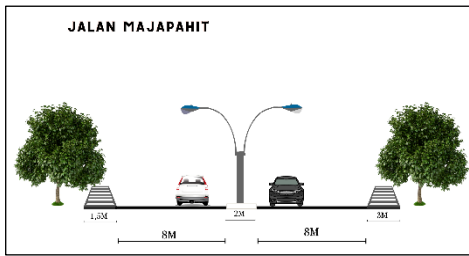
Arah Barat (Weekday)

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	265	75	15,6	355,60	2.900	1,14	1	0,86	0,86	2.445,118	0,145433	A
Siang	244,5	47	23,4	314,90	2.900	1,14	1	0,86	0,86	2.445,118	0,128787	A
Sore	316	50	20,8	386,30	2.900	1,14	1	0,86	0,86	2.445,118	0,157988	A

Arah Barat (Weekend)

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	433	87,6	45,5	565,90	2.900	1,14	1	0,86	0,86	2.445,118	0,231441	B
Siang	389,6	88,8	29,9	508,30	2.900	1,14	1	0,86	0,86	2.445,118	0,207884	B
Sore	381	57,6	7,8	446,20	2.900	1,14	1	0,86	0,86	2.445,118	0,182486	A

Inventarisasi Ruas Jalan Majapahit



Perhitungan Volume Kendaraan Arah Barat (weekend)

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	1368,4	587	18,2	1973,6	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,349949	B
Siang	1584,4	446	20,8	2051,2	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,363709	B
Sore	1344,8	364	24,7	1733,5	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,307376	B

Perhitungan Volume Kendaraan Arah Timur (weekend)

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	1284,4	457	24,7	1766,1	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,313156	B
Siang	1470,4	454	26	1950,4	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,345836	B
Sore	1336,4	432	23,4	1791,8	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,317713	B

Perhitungan Volume Kendaraan Arah Barat (weekday)

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	1274	815	36,4	2125,4	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,376866	B
Siang	1284,4	728	20,8	2033,2	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,360517	B
Sore	1286	904	22,1	2212,1	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,392239	B

Perhitungan Volume Kendaraan Arah Timur (weekday)

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	1461,6	727	23,4	2212	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,392221	B
Siang	1284,4	728	20,8	2033,2	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,360517	B
Sore	1368	929	28,6	2325,6	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,412364	B

Inventarisasi Ruas Jalan Gajah Mada



Arah Masuk (Utara) Weekday

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	3648,5	902	15,6	4.566	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,809621	D
Siang	2605	1164	50,7	3.820	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,677344	C
Sore	2924	1027	41,6	3.993	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,70802	C

Arah Keluar (Selatan) Weekday

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	3066,5	652	36,4	3.755	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,665819	C
Siang	2277,5	746	48,1	3.072	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,544712	C
Sore	2783	806	22,1	3.611	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,640285	C

Arah Masuk (Utara) (Weekend)

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	1955,5	544	14,3	2.514	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,44577	C
Siang	1834	924	42,9	2.801	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,49666	C
Sore	2551	999	9,1	3.559	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,631065	C

Arah Keluar (Selatan) (Weekend)

Waktu	Jenis Kendaraan			a	b	c	d	e	f	g	h	i
	MC	LV	HV	smp/jam	CO	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C	Derajat Kejenuhan	LOS
Pagi	1589,5	359	22,1	1.971	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,349488	B
Siang	1552,5	747	57,2	2.357	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,417932	B
Sore	2070	624	33,8	2.728	6.600	1,08	1	0,92	0,86	5639,67	0,483716	C

3.8. ANALISIS PROBABILITAS PERPINDAHAN MODA

Probabilitas perpindahan moda yang diharapkan adalah perpindahan pengguna transportasi pribadi ke transportasi publik di wilayah Kota Mataram. Observasi pada penelitian ini dilakukan dengan metode wawancara pada 160 responden pengguna transportasi pribadi guna mengetahui preferensi berpindah dari transportasi pribadi ke transportasi publik.

Hasil analisis sebagai berikut :

- Preferensi Pemilihan Transportasi Publik

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan, diketahui bahwa potensi perpindahan dari pengguna transportasi pribadi ke transportasi publik prosentasenya dapat dikatakan cukup tinggi. Sebanyak 84 responden atau 52,5% bersedia berpindah menggunakan transportasi publik. Responden yang memilih beralih menggunakan transportasi publik, beranggapan bahwa transportasi publik lebih hemat dan lebih terjangkau. Selain membutuhkan transportasi publik, responden juga membutuhkan adanya halte agar

mereka dapat berhenti pada titik atau tempat terdekat dari tujuan perjalanan. Berikut merupakan beberapa variabel moda yang diharapkan ada pada transportasi publik.

- Jenis Moda berdasarkan survey Responden
Berdasarkan tabel jenis moda tersebut dapat disimpulkan bahwa pilihan moda terbanyak adalah bus kota yang tersebar di 4 titik kawasan. Responden yang memilih bus kota terbanyak adalah responden yang berada di Kawasan Pendidikan. Sedangkan untuk pilihan kedua moda yang banyak dipilih adalah angkutan umum online seperti grab/ gojek.
- Fasilitas Moda Transportasi Publik
Beberapa fasilitas yang diinginkan responden untuk disediakan pada setiap transportasi publik yaitu moda yang tertutup (menggunakan AC), terdapat tempat duduk serta handle grip, tersedia wifi dan tempat sampah. Namun fasilitas transportasi publik yang dominan dipilih adalah tersedianya kursi duduk sehingga dapat meningkatkan kenyamanan penumpang. Jumlah responden yang memilih ketersediaan tempat duduk pada 4 titik kawasan.

Sedangkan sebanyak 76 responden atau 47,5% tidak berpindah, dikarenakan beberapa hal. Terutama pada ruas Jalan Prabu Rangkasari – A.A Gede Ngurah dan Jalan Sriwijaya yang dominan tidak bersedia untuk berpindah ke moda transportasi publik. Dominannya responden tidak atau belum bersedia beralih menggunakan moda transportasi publik dipengaruhi oleh pelayanan transportasi publik masih minim sehingga memperlambat tujuan para penumpang transportasi publik. Meskipun lebih mahal menggunakan transportasi pribadi, tetapi mereka lebih mengutamakan Ketepatan waktu, kenyamanan, keamanan, keandalan, dan keteraturan yang tidak dapat dipenuhi oleh transportasi publik.

4. ARAHAN RENCANA

4.1. BEST PRACTICE PENGELOLAAN TRANSPORTASI PUBLIK

Setiap kota dengan tingginya jumlah penduduk yang tumbuh linier dengan jumlah pergerakan kendaraan memiliki sistem pengelolaan transportasi yang berbeda – beda disesuaikan dengan karakteristik kota. Dalam pekerjaan “Desain Transportasi Kota Mataram” ini, konsultan memberikan gambaran sistem pengelolaan transportasi publik di Kota-kota besar baik di Indonesia maupun mancanegara yang memiliki system tata Kelola transportasi baik dan memiliki pola pengembangan kota seperti/mendekati karakter pengembangan kota Mataram sebagai salah satu Pusat Kegiatan Nasional dengan dukungan ekonomi di sektor bisnis dan pariwisata. Berikut merupakan contoh pengelolaan transportasi publik yang ada pada beberapa kota.

- a. Provinsi Bali - Trans Sarbagita → rute (daerah) pelayanan, pelayanan minimal)
- b. Trans Jogja → system pembayaran, Kawasan layanan
- c. Sistem Transportasi Umum di Melbourne → letak halte pada pusat aktivitas, harag tiket berdasar zona, system pembayaran dengan kartu multifungsi dengan transportasi berbenda, layanan bus sekolah (dipengaruhi faktor lokasi
- d. Sistem Transportasi Umum di Jepang → Pembatasan kepemilikan transportasi, Bukti kepemilikan garasi kendaraan, Penyediaan ruang parkir tempat umum yang terbatas, Meningkatkan harga BBM, memberi sanksi atau denda bagi pelaku pelanggaran, menggunakan sistem parkir terpusat (*park and ride*) dengan biaya cukup mahal, moda bus berjalan dengan rute dan jadwal tetap.

pengelolaan transportasi publik perkotaan di Kota Mataram :

- Komitmen pemerintah dalam pengelolaan transportasi publik baik dari sisi kebijakan dan pembiayaan (dalam bentuk subsidi) menentukan keberlangsungan sistem pengelolaan transportasi publik.
- Dalam pengelolaan transportasi publik yang modern dan professional, terjadi pemisahan fungsi regulasi, operasi dan supervisi.
- BLU (Badan Layanan Umum) saat ini menjadi bentuk yang paling ideal dalam penyelenggaraan transportasi kota, karena memungkinkan kelembagaan ini lebih leluasa mengelola sistem pembeayaannya.
- kebijakan pemerintah untuk mendorong masyarakat menggunakan transportasi publik misal: pajak kendaraan bermotor, insentif penggunaan kendaraan umum, pembatasan kendaraan pribadi, kewajiban siswa sekolah menggunakan transportasi publik dst.

4.2. STRATEGI PENGELOLAAN TRANSPORTASI PUBLIK KOTA MATARAM

Berdasarkan praktek pengelolaan transportasi publik di beberapa kota sebagai *benchmarking* dengan kelebihan dan kekurangannya, Strategi dan model pengelolaan transportasi publik yang direncanakan di Kota Mataram meliputi :

1. Konsolidasi kelembagaan pengelolaan transportasi publik

Dalam membangun sistem dan kelembagaan transportasi publik Kota Mataram, Langkah awal dimulainya dengan komitmen Pemerintah Daerah yang kuat dimana diperlukan konsolidasi antar Lembaga atau SKPD teknis urusan jalan dan transportasi seperti Dinas Perhubungan, Dinas PU, Keamanan dan Ketertiban/Pol PP agar dapat difokuskan pengelolaan transportasi publik akan dilakukan oleh SKPD khusus yang menangani transportasi kota. Penguatan fungsi pemerintah sebagai regulator, evaluator dan penyedia infrastruktur dasar sedangkan dalam operasional teknis layanan transportasi (operator) difokuskan pada Badan Layanan Umum /BUMD/ Swasta.

2. Operator sebagai pengelola/pengoperasian layanan teknis transportasi publik
Operator adalah pihak yang bertugas memberikan layanan secara teknis transportasi kota. pihak ini yang mengoperasikan moda layanan transportasi kota yang dipilih.

Secara umum Operator transportasi kota menjalankan fungsi:

- a. Pengadaan armada
- b. Pengoperasian armada transportasi kota
- c. Melaksanakan pelayanan pendukung
- d. Memenuhi standard layanan yang ditetapkan oleh regulator
- e. Menerima pembayaran layanan transportasi dari regulator
- f. Mengikat kontrak layanan dengan regulator
- g. Pemeliharaan armada
- h. Memberikan panduan layanan transportasi kota
- i. Mengatur headway atau waktu tunggu sesuai standard layanan yang ditentukan
- j. Pengembangan sistem dan teknologi layanan transportasi

Dalam sebuah sistem layanan transportasi kota, Unit Operator dapat terdiri lebih dari satu operator, misalnya Transportasi Berbasis Rel/rail, Bus, Perahu, subway dan moda lain; namun layanan antar operator itu diintegrasikan menjadi sebuah sistem layanan transportasi kota. Pengintegrasian layanan antar operator ini dilaksanakan oleh badan regulator transportasi kota.

3. Skema Pendanaan dan Sponsorship

Dalam penyelenggaraan sistem transportasi kota. Aspek pendanaan menjadi aspek terpenting dan krusial. Subsidi layana publik (PSO) dibidang transportasi kota dalam bentuk “transfer” kepada sistem transportasi kota. Transfer ini kemudian dapat dihitung sebagai penyertaan modal pemerintah dalam perusahaan operator transportai kota.

Penyertaan kolaborasi dan dukungan pihak swasta dalam bentuk CSR maupun sponsorship juga dapat memberikan kontribusi dalam mengurangi cost pengelolaan transportasi publik di Kota Mataram seperti penyediaan halte/sarana prasarana lainnya maupun dalam bentuk subsidi biaya layanan.

Sebagai contoh keikutsertaan pihak swasta dan sponsorship dalam layanan transportasi publik.

4. Kerjasama antar Daerah dan antar stakeholder

Aglomerasi kegiatan perkotaan di Kota Mataram dengan kawasan sekitarnya (Kawasan Mataram Metro) serta konektivitas antara Kota Mataram dengan simpul-simpul transportasi dan Kawasan-kawasan strategis seperti KSPN 3 Gili Tramena, KEK Mandalika, Pelabuhan Lembar ini memerlukan kerjasama dalam upaya peningkatan layanan integrasi transportasi publik.

4.2.1. RENCANA AREA PELAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK KOTA MATARAM

Rencana area pelayanan transportasi publik di Kota Mataram didasarkan pada analisis- analisis yang telah dilakukan sebelumnya baik pada tingkat kota maupun pada analisis pada 4 Kawasan Studi yang dilakukan analisis lebih mendalam. Berdasarkan hasil analisis Bangkitan Tarikan Pergerakan dan Pola Pergerakan, komposisi pergerakan orang/kendaraan yang mendominasi di wilayah Kota Mataram adalah pergerakan/perjalanan Eksternal (Luar Kota - Internal (dalam Kota), pergerakan Internal (Dalam Kota - Eksternal (Luar Kota) dan pergerakan antar zona dalam Kota. Selanjutnya perlu diketahui jumlah permintaan potensial angkutan publik sesuai dengan hasil analisis probabilitas perpindahan moda pribadi menjadi angkutan publik di Kota Mataram dengan nilai perpindahan moda pribadi ke moda publik sebesar 52,5%. Pergerakan/perjalanan ini ditetapkan menjadi layanan utama transportasi Publik di Kota Mataram yang meliputi :

1. Jumlah pergerakan tertinggi Eksternal (Luar Kota) – Internal (dalam Kota) didominasi pada Pergerakan/perjalanan :
 - a. Dari Zona 27 Kecamatan Labuapi menuju zona 1 Kawasan pusat perdagangan Cakranegara (Mataram Mall dsk)
 - b. Dari Zona 27 Kecamatan Labuapi menuju zona 17 Kawasan Perkantoran dan Pendidikan Majapahit (Univ Mataram dsk)
 - c. Dari Zona 27 Kecamatan Labuapi menuju zona 11 Kawasan Perdagangan jasa Sweta (Kawasan Terminal Mandalika dsk)
 - d. Dari Zona 24 Kecamatan Gunungsari menuju zona 1 Kawasan pusat perdagangan Cakranegara (Mataram Mall dsk)

2. Jumlah pergerakan tertinggi Internal (dalam Kota) - Eksternal (Luar Kota) didominasi pada Pergerakan/perjalanan :
 - a. Dari Zona 1 Kawasan pusat perdagangan Cakranegara (Mataram Mall dsk) menuju zona 27 Kecamatan Labuapi
 - b. Dari Zona 6 kawasan pusat Kota Mataram (Kawasan Kantor Gubernur dsk) menuju zona 27 Kecamatan Labuapi
 - c. Dari Zona 17 Kawasan Perkantoran dan Pendidikan Majapahit (Univ Mataram dsk) menuju zona 27 Kecamatan Labuapi
 - d. Dari Zona 1 Kawasan pusat perdagangan Cakranegara (Mataram Mall dsk) menuju zona 24 Kecamatan Gunungsari
3. Jumlah pergerakan tertinggi Internal (dalam Kota) - Internal (Dalam Kota) atau antar zona dalam Kota didominasi pada Pergerakan/perjalanan :
 - a. Zona 22 kawasan Ampenan (Pasar Kebon Roek dsk) menuju zona 1 Kawasan pusat perdagangan Cakranegara (Mataram Mall dsk)
 - b. Zona 22 kawasan Ampenan (Pasar Kebon Roek dsk) menuju Zona 17 Kawasan Perkantoran dan Pendidikan Majapahit (Univ Mataram dsk)
 - c. Zona 17 Kawasan Perkantoran dan Pendidikan Majapahit (Univ Mataram dsk) menuju zona 22 kawasan Ampenan (Pasar Kebon Roek dsk)
 - d. Zona 2 kawasan perdagangan Mayura (Pasar Cakra dsk) menuju zona 1 Kawasan pusat perdagangan Cakranegara (Mataram Mall dsk)
 - e. Zona 17 Kawasan Perkantoran dan Pendidikan Majapahit (Univ Mataram dsk) menuju zona 1 Kawasan pusat perdagangan Cakranegara (Mataram Mall dsk)
 - f. Zona 18 Kawasan Rembiga dsk menuju zona 1 Kawasan pusat perdagangan Cakranegara (Mataram Mall dsk)
 - g. Zona 1 Kawasan pusat perdagangan Cakranegara (Mataram Mall dsk) menuju zona 8 Kawasan Sindu dsk
 - h. Zona 8 Kawasan Sindu dsk menuju zona 2 kawasan perdagangan Mayura (Pasar Cakra dsk)
 - i. Zona 22 kawasan Ampenan (Pasar Kebon Roek dsk) menuju zona 9 Kawasan Sragalas dsk

4.2.2. RENCANA TRAYEK DAN RUTE PELAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK

Rencana trayek pelayanan transportasi publik dilakukan dengan melakukan pembebanan permintaan transportasi publik yang didasarkan pada rencana daerah pelayanan Kota Mataram pada sub-bab sebelumnya. Pembebanan probabilitas pergerakan orang/hari yang berpotensi berpindah ke transportasi publik ini dilakukan dengan mempertimbangkan beberapa hal antara lain :

1. Jumlah pergerakan yang menuju zona asal/tujuan dari trayek pada zona yang dilewati rencana trayek.
2. Geometrik jalan, kapasitas jalan dan tingkat layanan jalan (LOS) yang dilewati rencana trayek.
3. Panjang jalan lintasan trayek.

Berdasarkan hasil analisis dan pertimbangan pembentukan trayek layanan transportasi, maka trayek dan rute transportasi publik di Kota Mataram meliputi :

A. Trayek Utama

Memiliki jadwal tetap sesuai yang ditentukan, melayani angkutan antar Kawasan utama, antar Kawasan utama dan Kawasan pendukung dengan cir melakukan perjalanan ulang – alik secara tetap, dilayani oleh mobil bus umum, Pelayanan angkutan secara terus menerus, berhenti pada titik simpul untuk menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai ketentuan, biaya adan system pembayaran yang uptodate dan terjangkau.

1. Rencana Trayek Utama 1

Trayek melewati *Park and Ride* TGH Lopan – Jalan Prabu Rangkasari (Halte RSUP NTB) – Jalan AA Gede Ngurah (Halte Lotte Mart) – Halte Utama Simpang Panca Usaha - Jalan Panca Usaha (Halte dan *Park and Ride* Utama Parkir Mataram Mall) - Jalan Catur Warga (Halte Taman Sangkareang) - Jalan Airlangga (Halte STIE AMM) – Jalan Udayana (Halte Islamic Center, Halte Taman Udayana) – Jalan Adi Sucipto (*Park and Ride* ex Bandara Selaparang).

2. Rencana Trayek Utama 2

Trayek melewati Jalan Adi Sucipto (Rencana *Park and Ride* ex Bandara Selaparang) – Jalan Udayana (Halte Taman Udayana, Halte Islamic Center) – Jalan Pajangkik (Halte Taman Sangkareang) - Halte dan *Park and Ride* Utama Parkir Mataram Mall – Jalan Bung Karno (Halte Polsek Mataram, RSUD Mataram, Halte SMP 7 Mataram) – Jalan Lingkar Selatan (Halte Lapangan Karang Genteng) – *Park and Ride* TGH Lopan.

3. Rencana Trayek Utama 3

Trayek melewati Halte dan *Park and Ride* Utama Parkir Mataram Mall - Jalan Pajangkik – Jalan Sultan Hasanudin (Halte Depan Masjid) – Jalan Tenun – Jalan Purbasari – Jalan Selaparang (Halte

Mayura, Halte Taman Jalan Tumpangsari) – Jalan Sandubaya (halte Bank NTB) – *Park and Ride* Terminal Mandalika

4. Rencana Trayek Utama 4

Trayek melewati *Park and Ride* Terminal Mandalika - Jalan Sandubaya (halte Bank NTB) – Jalan Selaparang (Halte Mayura, Halte Taman Jalan Tumpangsari) – Jalan Tumpang Sari – Halte Simpang Jl Panca Usaha – Jalan Panca Usaha - Halte serta *Park and Ride* Utama Parkir Mataram Mall.

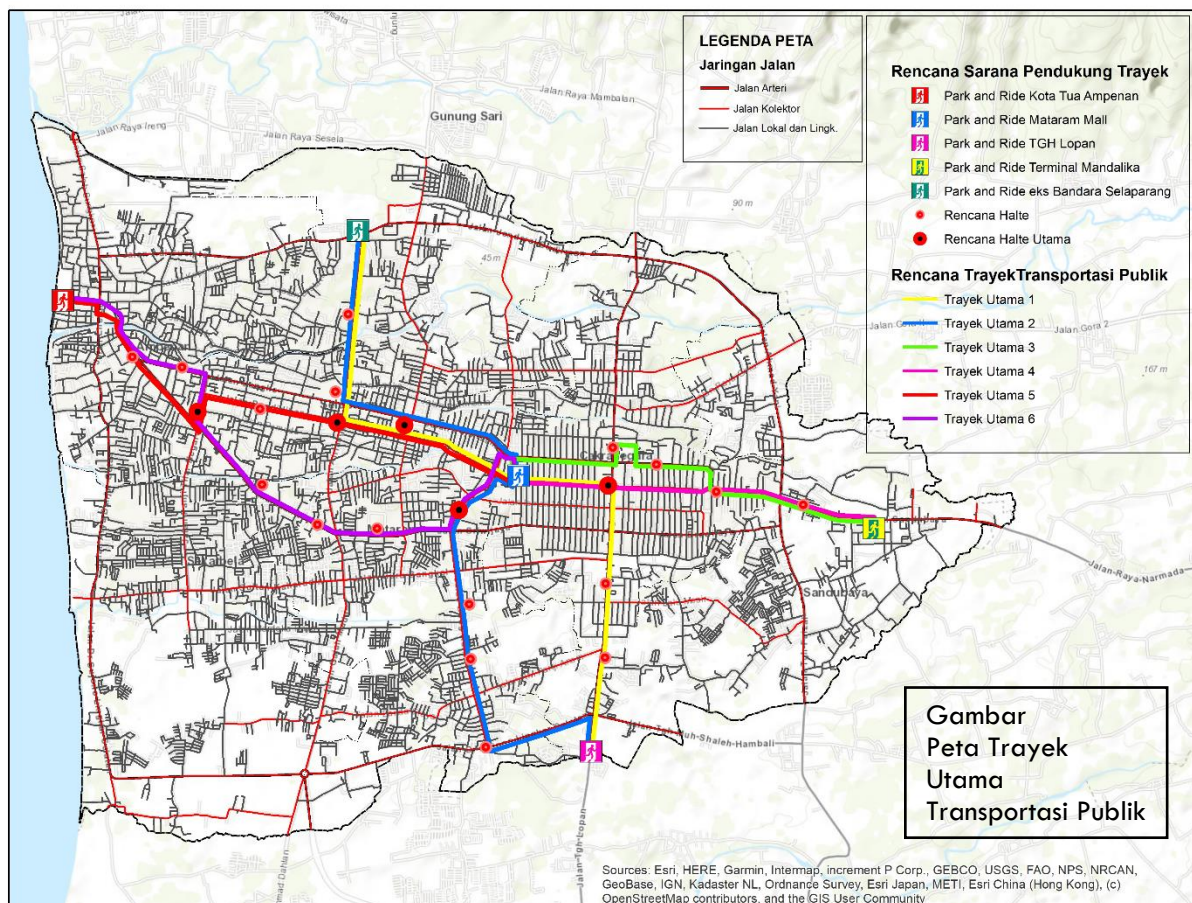
5. Rencana Trayek Utama 5

Trayek melewati Halte dan *Park and Ride* Utama Parkir Mataram Mall – Jalan Panca Usaha – Jalan Catur Warga (Halte Taman Sangkareang) – Jalan Pendidikan (Halte STIE AMM, Halte MAN 1 Mtr) – Jalan R Suprpto – Jalan Majapahit (Halte Seruni, Halte Malomba) - Jalan Niaga – Jalan Pabean (*Park and Ride* Wisata Pantai Ampenan).

6. Rencana Trayek Utama 6

Trayek melewati Jalan Pabean (*Park and Ride* Wisata Pantai Ampenan) – Jalan Yos Sudarso (Halte Taman Malomba) – Jalan Langko (Halte RS Bayangkara) – Jalan R Suprpto – Jalan Majapahit (Halte Seruni, Halte UNRAM, Halte Taman Budaya) – Jalan Sriwijaya (Halte Epicentrum) – Jalan Bung Karno (Halte Polsek Mataram) – Jalan Pajangkik (Halte dan *Park and Ride* Utama Parkir Mataram Mall).

Gambaran rute/trayek utama transportasi publik dan sarana pendukungnya di Kota Mataram dapat dilihat pada peta/gambar berikut ini.



B. Rencana Trayek Cabang

Trayek cabang transportasi publik merupakan trayek yang melayani angkutan antar kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan kawasan pemukiman dengan ketentuan teknis untuk trayek utama meliputi:

- Berfungsi sebagai trayek penunjang trayek utama
- Memiliki jadwal tetap
- Melayani angkutan antar Kawasan pendukung dan Kawasan permukiman
- Dilayani oleh mobil mikrobus umum dan atau mobil penumpang umum
- Pelayanan angkutan secara terus menerus rute ulak alik.
- Lokasi berhenti fleksibel sesuai permintaan penumpang pada jalur yang telah ditetapkan.

Rencana Trayek Cabang Transportasi Publik di Kota Mataram meliputi:

1. Rencana Trayek Cabang 1

Trayek melewati Jalan Pabean (*Park and Ride* Wisata Pantai Ampenan) – Jalan Koperasi – Jalan Gotong Royong – Jalan Gunung Pengsong – Jalan Aneka – Jalan Langko – Jalan Airlangga (Halte STIE AMM).

2. Rencana Trayek Cabang 2

Trayek melewati *Park and Ride* ex. Bandara Selaparang - Jalan Adi Sucipto – Jalan Dr. Soetomo – Jalan Hos Cokroaminoto – Jalan RA. Kartini – Jalan Ade Irma Suryani – Jalan Sultan Hasanuddin – Jalan Tenun – Jalan Purbasari – Jalan Selaparang – Jalan A.A Gede Ngurah – Halte Simpang Jalan Panca Usaha.

3. Rencana Trayek Cabang 3

Trayek melewati Halte Simpang Jalan Panca Usaha – Jalan Panca Usaha – Jalan Banjaran Sari – Jalan Pejanggik – Jalan Sultan Hasanuddin – Jalan Gora 1 – Jalan Peternakan – Jalan Selaparang – Halte Taman Tumpangsari – Jalan Rahwana – Jalan Brawijaya – Jalan A. A Gede Ngurah – Jalan Ismail Marzuki – Halte Polsek Mataram (Jalan Bung Karno).

4. Rencana Trayek Cabang 4

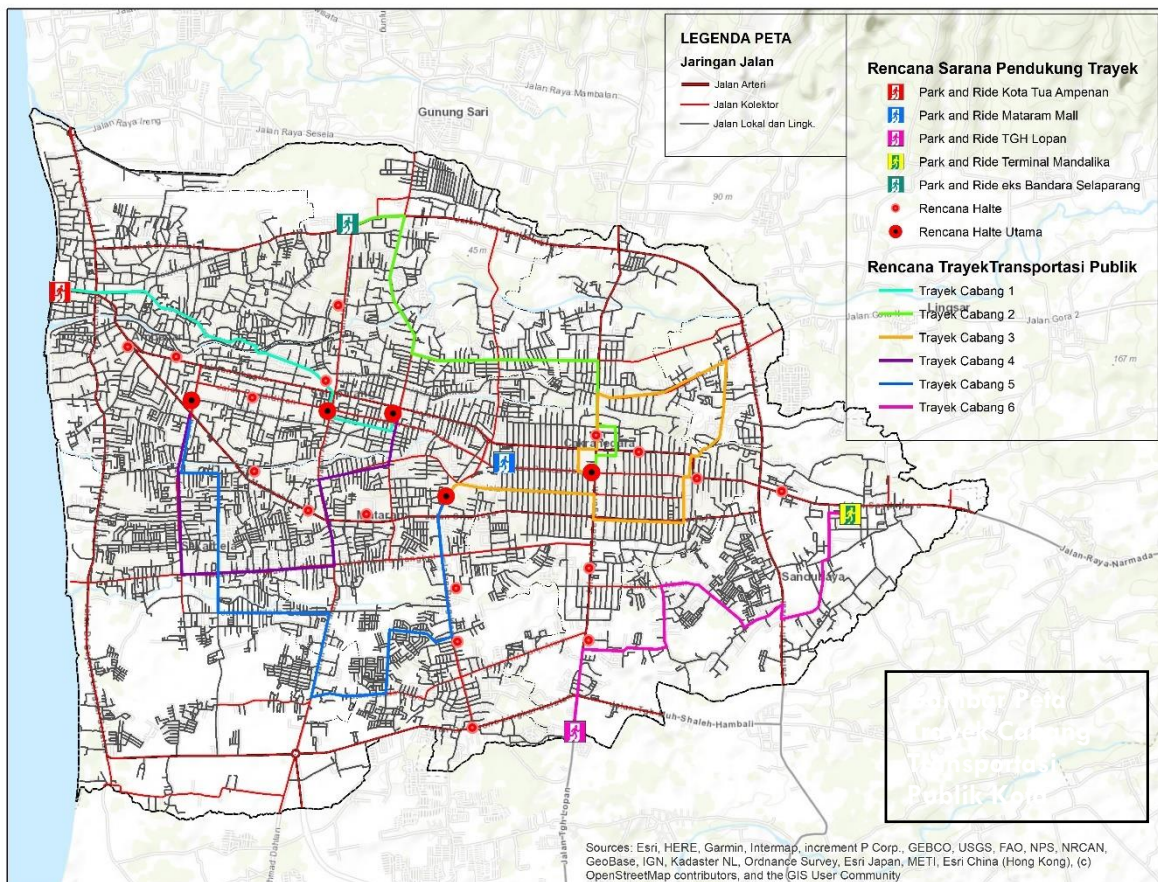
Trayek melewati Halte Seruni – Jalan Panjtilar Negara – Jalan Sultan Kaharuddin – Jalan Gajah Mada – Halte Taman Budaya – Jalan Majapahit – Jalan Airlangga – Jalan Abdul Kadir Munsyi – Jalan WR. Supratman – Jalan Catur Warga – Halte Taman Sankareang.

5. Rencana Trayek Cabang 5

Trayek melewati Jalan Bung Karno (Halte Polsek Mataram, Halte RSUD Mataram, Halte SMP 7 Mataram) – Jalan Sapta Pesona – Jalan Batu Bolong – Jalan Banda Seraya – Jalan Gajah Mada – Jalan Merdeka Raya – Jalan TGH. Moh. Rafil Ramdani – Jalan Swasembada – Jalan Swadaya – Jalan Panjtilar Negara – Simpang Jalan Majapahit (Halte Seruni).

6. Rencana Trayek Cabang 6

Trayek melewati *Park and Ride* TGH Lopan – Jalan Prabu Rangkasari (Halte RSUP NTB) – Jalan Jaya Lengkara – Jalan Ali Napiah – Jalan Lalu Mesir – Jalan TGH. Faesal – Jalan Sandubaya Mandalika – *Park and Ride* Terminal Mandalika.





4.2.3. RENCANA KEBUTUHAN MODA TRANSPORTASI PUBLIK

Penentuan kebutuhan moda transportasi publik di Kota Mataram menggunakan model permintaan (demand model) dimana model ini menggambarkan probabilitas jumlah orang/perjalanan yang berpindah pada angkutan transportasi publik di Kota Mataram. Probabilitas ini mengacu pada hasil survei *Stated of Preference* di 4 kawasan studi yang memiliki aktivitas kegiatan tinggi. Jumlah permintaan potensial angkutan publik di Kota Mataram ditinjau berdasarkan hasil analisis probabilitas perpindahan moda pribadi menjadi angkutan publik di Kota Mataram dengan nilai perpindahan moda pribadi ke moda publik sebesar 52,5%. Selanjutnya dilakukan pembebanan volume perjalanan orang yang berpindah pada angkutan transportasi publik di Kota Mataram pada trayek yang telah direncanakan dengan dua skenario yaitu skenario optimis dan pesimis, dimana dua skenario ini dapat mengetahui jumlah permintaan angkutan publik di Kota Mataram pada kondisi kinerja optimis (maksimal) menggunakan persentase 100% dari nilai probabilitas awal sedangkan untuk kinerja pesimis (tidak maksimal) sebesar 50% dari nilai probabilitas awal.

4.2.4. RENCANA PENYEDIAAN MODA TRANSPORTASI PUBLIK



Moda transportasi yang direncanakan, akan disesuaikan dengan jenis aktivitas dominan pada gunalahan, seperti angkutan karyawan, pelajar/ mahasiswa, atau angkutan umum (angkutan Kawasan permukiman atau perdagangan jasa serta kesehatan).

Berdasarkan pada hasil wawancara dan analisis, diperoleh hasil bahwa moda terbanyak dipilih sebagai moda transportasi umum di Kota Mataram adalah bus, dengan prosentase 48% orang yang memilih jenis moda tersebut dan pilihan terbanyak kedua adalah angkutan online sebesar 24%. Banyaknya pemilihan angkutan online ini menunjukkan bahwa masyarakat menyukai kemudahan yang dapat dilakukan dari smartphone, sehingga metode ini dapat diadopsi untuk diterapkan dalam penggunaan transportasi publik di Kota Mataram.

JENIS MODA	KETERANGAN	TRAYEK LAYANAN
<p>Medium Bus</p> 	moda transportasi utama serta dapat angkutan wisata (sebagai moda transportasi penghubung dari Pelabuhan atau bandara atau dari titik simpul pemberhentian damri menuju kota Mataram	- Seluruh trayek utama, sesuai rute trayek masing – masing.
<p>Angkutan Kota (Feeder)</p> 	Moda transportasi diperuntukkan untuk kegiatan ekonomi (tarikan menuju pasar atau pusat perdagangan dan jasa atau kegiatan sosial) serta berfungsi sebagai angkutan pengumpan (<i>feeder</i>)	Memulai perjalanan dari lokasi <i>park and ride</i> trayek utama sesuai trayek awal angkutan feeder beroperasi kemudian berjalan sesuai trayek cabang masing – masing.

4.2.5. RENCANA PENYEDIAAN PRASARANA TRANSPORTASI PUBLIK

Rencana penyediaan prasarana transportasi publik di kota Mataram meliputi halte/ shelter, peta trayek transportasi umum, penanda halte, *vending machine*, *ticket machine*, *park and ride*.

JENIS FASILITAS	JUMLAH KEBUTUHAN	JENIS LAYANAN	KONSEP DESAIN/ILUSTRASI
Halte/ Shelter	Tersedia pada seluruh halte, yaitu sejumlah 23 signage	Pada halte tersedia bangunan halte, tempat duduk, papan informasi rute trayek, tempat sampah	
<i>Real time digital information mapping</i>	Tersedia pada seluruh halte serta <i>park and ride</i> , yaitu sejumlah 12 route map	<ul style="list-style-type: none"> - menginformasikan jarak rute perjalanan - Menginformasikan titik – titik halte pemberhentian - Menginformasikan tarif sesuai trayek/ titik pemberhentian yang diinginkan 	

JENIS FASILITAS	JUMLAH KEBUTUHAN	JENIS LAYANAN	KONSEP DESAIN/ILUSTRASI
Sign Penanda Halte	Tersedia pada seluruh halte, yaitu sejumlah 23 signage	Menginformasikan keberadaan halte atau titik pemberhentian moda	
Vending Machine	Tersedia sebanyak 6 mesin yang tersebar pada masing – masing <i>park and ride</i> trayek	Mengisi saldo	
Ticket Machine (tapcash)	Tersedia pada seluruh moda transportasi utama ataupun transportasi feeder	Digunakan untuk pembayaran layanan moda transportasi umum, yaitu pada medium bus ataupun angkot sesuai jarak rute perjalanan.	
Park and Ride (Parkir Terpusat)	<ul style="list-style-type: none"> - Mataram Mall - TGH. Lohan - Terminal Mandalika - Eks Bandara Selaparang - Wisata Pantai Ampenan 	<ul style="list-style-type: none"> - Parkiran mobil - Parkiran motor - Parkiran sepeda - Tapcash - Pengisian saldo - Tempat naik atau turun penumpang 	

4.3. INTEGRASI TRANSPORTASI PUBLIK

Integrasi transportasi menjadi salah satu indikator kesuksesan dalam manajemen transportasi public perkotaan khususnya di Kota Mataram. Kota Mataram direncanakan menggunakan model integrasi transportasi umum dengan konsep *intermodality*. Konsep tersebut menerapkan perpindahan dari moda transportasi umum ke moda transportasi umum lainnya. Penerapan konsep ini diharapkan dapat meningkatkan probabilitas orang untuk lebih memilih beraktivitas menggunakan moda transportasi umum. Terdapat tiga jenis integrasi transportasi publik yang harus diperhatikan, yaitu integrasi fisik, integrasi jadwal dan integrasi pembayaran.

A. Integrasi Fisik

Integrasi fisik memungkinkan moda transportasi umum (bus) yang direncanakan untuk bergerak dengan mudah di dalam dan/atau di antara moda transportasi lain (terdapat transportasi pengumpan/ feeder sehingga memudahkan pergerakan orang).

Moda transportasi utama (medium bus) yang bergerak pada jalur utama/ trayek – trayek utama Kota Mataram dan akan berhenti pada parkir terpusat (*park and ride*) masing – masing trayek utama. Apabila masih terdapat penumpang yang harus melanjutkan perjalanan menggunakan moda transportasi umum, mereka dapat menggunakan angkutan feeder yang telah tersedia pada *park and ride* setiap trayek utama dan beroperasi sesuai trayek cabang yang telah ditentukan.

B. Integrasi Jadwal

Integrasi jadwal dilakukan dalam bentuk jadwal kedatangan dan keberangkatan transportasi umum yang terinformasi dengan baik. Ini termasuk pengurangan waktu tunggu penumpang saat berganti moda transportasi intra dan/atau antar moda. Perjalanan moda transportasi umum dimulai pukul 05.00 WITA dan akan tetap beroperasi hingga pukul 19.00 WITA dengan jarak kedatangan bus (*headway*) selama 15 menit.

C. Integrasi Pembayaran

Integrasi pembayaran adalah pembayaran dengan menggunakan kartu pintar (*smartcard*) yang mendukung satu kartu untuk berbagai jenis layanan. Rencana yang dilakukan adalah mengadopsi pada beberapa *best practice* yaitu sistem pembayaran *cashless*.

Penerapan integrasi pembayaran ini memudahkan pengguna transportasi umum ketika akan melanjutkan perjalanan menggunakan moda pengumpan (*feeder*). Pengguna moda dapat menggunakan *smartcard* ketika bertransportasi pada trayek utama ataupun trayek cabang yang ditentukan di Kota

Mataram. Selain itu dengan sistem *cashless* ini tidak membutuhkan waktu lama dalam pembayaran (efektif dan efisien). *Smartcard* yang digunakan ada beberapa jenis, yaitu:

- a. *Full fare* : diperuntukkan bagi penumpang dewasa > 18 tahun
- b. *Child/ Teenager* : diperuntukkan bagi penumpang anak – anak dan remaja usia 4 – 18 tahun
- c. *Aged* : diperuntukkan bagi penumpang lanjut usia

Penumpang dapat mengisi saldo pada *vending machine* yang telah disediakan pada halte/ *shelter* dan dapat digunakan untuk pembayaran ketika menggunakan transportasi umum, serta penerapan sistem subsidi bagi pelajar/ mahasiswa. Untuk besar tarif pelayanan transportasi umum dapat melihat dominan nominal tarif yang diinginkan oleh responden.