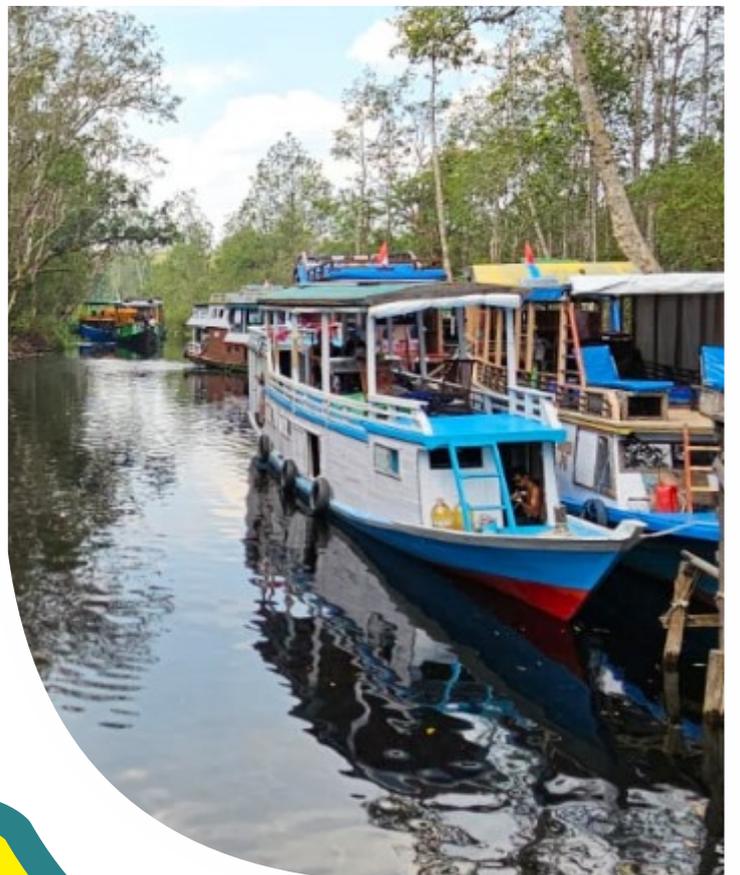




PEMERINTAH KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT
BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH
PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN

Jalan H.M. Rafi'i Nomor 3 Pangkalan Bun Kalimantan Tengah 74112 Telepon / Faximile (0532) 21052
www.bapeda.kotawaringinbaratkab.go.id bappedalitbangkabkobar@gmail.com

DOKUMEN RENCANA INDUK
PEMBANGUNAN TRANSPORTASI UMUM
KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT



TAHUN 2024

KATA PENGANTAR

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Penelitian, dan Pengembangan Kabupaten Kotawaringin Barat menyusun kegiatan Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat. Kegiatan ini bertujuan untuk menganalisis kondisi eksisting transportasi umum penumpang dan menganalisis kebutuhan transportasi umum intermoda di Kabupaten Kotawaringin Barat.

Sebagai tahap ketiga pelaksanaan kegiatan Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat, disusun Laporan Akhir. Laporan Akhir ini berisi pendahuluan, pendekatan dan metodologi, gambaran umum lokasi, kondisi transportasi umum saat ini, tinjauan kebijakan, perkiraan angkutan umum, dan konsep rencana pengembangan transportasi umum.

Semoga Laporan Akhir kegiatan Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat ini bermanfaat bagi semua pihak yang berkepentingan. Terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu pelaksanaan penyusunan kegiatan Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat ini.

Pangkalan Bun, September 2024
Penyusun

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	I
DAFTAR ISI	II
DAFTAR TABEL	VI
DAFTAR GAMBAR	XIX
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	I-1
1.2. Maksud dan Tujuan.....	I-3
1.3. Sasaran.....	I-4
1.4. Lokasi.....	I-4
1.5. Lingkup Kegiatan.....	I-4
1.6. Landasan Hukum	I-4
1.7. Sistematika Penyusunan	I-6
BAB II PENDEKATAN DAN METODOLOGI	
2.1. Pendekatan Teoritis Transportasi.....	II-1
2.1.1. Perencanaan Transportasi.....	II-1
2.1.2. Transportasi Intermoda.....	II-14
2.1.3. Pemilihan dan Kombinasi Moda Transportasi yang Optimal ..	II-17
2.1.3.1. Transportasi Darat.....	II-17
2.1.3.2. Transportasi Laut.....	II-18
2.1.3.3. Transportasi Sungai dan Penyeberangan.....	II-18
2.1.3.4. Transportasi Udara.....	II-18
2.1.4. Karakteristik Pelayanan Moda Transportasi.....	II-19
2.1.4.1. Pelayanan Moda Transportasi Jalan Raya	II-19
2.1.4.2. Pelayanan Moda Transportasi Jalan Rel	II-22
2.1.4.3. Pelayanan Moda Transportasi Sungai dan Penyeberangan	II-23
2.1.4.4. Pelayanan Moda Transportasi Laut	II-23
2.1.4.5. Pelayanan Moda Transportasi Udara	II-23
2.1.4.6. Dasar Pemilihan Jenis Moda Transportasi.....	II-24
2.1.5. Jaringan Jalan	II-24

2.1.6.	Fungsi Jalan	II-26
2.1.7.	Status Jalan.....	II-28
2.1.8.	Ruang Jalan.....	II-30
2.1.9.	Manajemen Lalu Lintas.....	II-32
2.1.10.	Strategi dan Teknik.....	II-34
2.2.	Pendekatan Teoritis Angkutan Sungai.....	II-37
2.2.1.	Sungai.....	II-37
2.2.2.	Sempadan Sungai.....	II-38
2.2.3.	Angkutan Sungai dan Penyeberangan	II-40
2.2.4.	Alur Pelayaran.....	II-42
2.2.5.	Fasilitas Alur Pelayaran.....	II-43
2.3.	Metodologi.....	II-46
2.4.1.	Kerangka Studi	II-46
2.4.2.	Survei Kinerja Angkutan Umum	II-50
2.4.2.1.	Survei Dinamis Angkutan Umum	II-50
2.4.2.2.	Survei Wawancara Penumpang di dalam Kendaraan	II-54
2.4.2.3.	Survei Statis.....	II-59
2.4.2.4.	Survei Preference Pengguna Angkutan Umum	II-61
2.4.3.	Survei Kinerja Angkutan Sungai.....	II-61
2.4.4.	Survei Preference Pengguna Angkutan Pribadi	II-63
2.4.5.	Survei Pelayanan Fasilitas Terminal, Bandara, dan Pelabuhan	II-63
2.4.6.	Lokasi Survei	II-69

BAB III GAMBARAN UMUM DAN TINJAUAN KEBIJAKAN

3.1.	Gambaran Umum Wilayah	III-1
3.1.1.	Gambaran Dasar Kabupaten Kotawaringin Barat.....	III-1
3.1.2.	Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat.....	III-3
3.1.3.	Kondisi Perekonomian Kotawaringin Barat	III-4
3.2.	Transportasi	III-7
3.2.1.	Jaringan Jalan Nasional	III-7
3.2.2.	Kondisi Jaringan Jalan	III-9

3.3.	Rencana Induk Ibu Kota Nusantara.....	III-10
3.4.	Rencana Jaringan Jalan Nasional di Wilayah Provinsi Kalimantan Tengah	III-12
3.5.	Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2011	III-14
3.6.	Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Tengah.....	III-15
3.7.	Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat	III-24
3.8.	Visi Misi	III-31
3.9.	Rencana Teknokratik 2025-2029.....	III-32
3.10.	Review Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah	III-34

BAB IV KONDISI TRANSPORTASI UMUM

4.1.	Jaringan Pelayanan Angkutan Umum	IV-1
4.1.1.	Transportasi Berbasis Jalan Raya	IV-1
4.1.2.	Transportasi Berbasis Sungai	IV-61
4.1.3.	Transportasi Berbasis Laut	IV-82
4.1.4.	Transportasi Berbasis Udara.....	IV-140
4.2.	Fasilitas Pelayanan Angkutan Umum	IV-180
4.2.1.	Terminal.....	IV-180
4.2.2.	Halte	IV-199
4.2.3.	Dermaga Sungai.....	IV-1200
4.2.4.	Pelabuhan.....	IV-206
4.2.5.	Bandara	IV-229
4.2.6.	Terminal Intermoda.....	IV-254
4.3.	Persepsi Pengguna Angkutan Pribadi	IV-254
4.4.	Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum	
	Kendaraan Bermotor.....	IV-268
4.5.	Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Penyeberangan.....	IV-279
4.6.	Standar Pelayanan Minimal Angkutan Udara	IV-279
4.7.	Evaluasi Pelayanan Trayek Angkutan Umum.....	IV-280
4.8.	Evaluasi Fasilitas Pelayanan Angkutan Umum.....	IV-286
4.9.	Permasalahan	IV-290
4.10.	Potensi	IV-296

BAB V PERKIRAAN KEBUTUHAN TRANSPORTASI UMUM

5.1.	Perkiraan Pertumbuhan Penduduk.....	V-1
------	-------------------------------------	-----

5.2. Perkiraan Pertumbuhan Ekonomi.....	V-4
5.3. Perkiraan Pengembangan Wisata	V-10
5.4. Perkiraan Pertumbuhan Penumpang.....	V-15

BAB VI RENCANA PENGEMBANGAN TRANSPORTASI UMUM

6.1. Konsep Dasar Pengembangan	VI-1
6.2. Usulan Rencana Pengembangan Transportasi Umum	VI-5
6.2.1. Transportasi Berbasis Jalan Raya.....	VI-6
6.2.2. Transportasi Berbasis Rel.....	VI-15
6.2.3. Transportasi Berbasis Sungai	VI-15
6.2.4. Transportasi Berbasis Laut	VI-18
6.2.5. Transportasi Berbasis Udara.....	VI-18
6.2.6. Transportasi Berbasis Intermoda	VI-19
6.3. Usulan Rencana Pengembangan Fasilitas Transportasi Umum.....	VI-24
6.3.1. Terminal.....	VI-24
6.3.2. Halte	VI-24
6.3.3. Stasiun.....	VI-25
6.3.4. Dermaga	VI-25
6.3.5. Pelabuhan.....	VI-26
6.3.6. Bandara	VI-26
6.3.7. Intermoda.....	VI-27
6.4. Rencana Indikasi Program.....	VI-32

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.	Perbandingan Keuntungan dan Kerugian Penggunaan Moda Transportasi.....	II-24
Tabel 2.2.	Perbandingan Operasional Moda Transportasi	II-24
Tabel 2.3.	Lebar Jalur Lalu Lintas.....	II-31
Tabel 2.4.	Formulir Survei Penumpang Naik dan Turun di Dalam Kendaraan	II-52
Tabel 2.5.	Rekapitulasi Data Survei Penumpang Naik dan Turun di Dalam Kendaraan	II-53
Tabel 2.6.	Formulir Survei Wawancara Penumpang di Dalam Kendaraan.....	II-56
Tabel 2.7.	Formulir Survei Statis Kendaraan.....	II-58
Tabel 2.8.	Formulir Survei Preference Pengguna Angkutan Umum	II-59
Tabel 2.9.	Formulir Survei Preference Pengguna Angkutan Pribadi	II-62
Tabel 2.10.	Formulir Survei Pelayanan Fasilitas Terminal	II-63
Tabel 2.11.	Formulir Survei Pelayanan Fasilitas Bandara.....	II-65
Tabel 2.12.	Formulir Survei Pelayanan Fasilitas Pelabuhan	II-67
Tabel 3.1.	Luas Daerah Menurut Kecamatan di Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2023	III-3
Tabel 3.2.	Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk di Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2020 – 2023.....	III-4
Tabel 3.3.	Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Kotawaringin Barat (Miliar Rupiah) Tahun 2019 – 2023.....	III-4
Tabel 3.4.	Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Konstan 2010 Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Kotawaringin Barat (Miliar Rupiah) Tahun 2019 – 2023	III-6
Tabel 3.5.	Daftar Ruas Jalan Nasional di Kabupaten Kotawaringin Barat	III-7
Tabel 3.6.	Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintahan di Kabupaten Kotawaringin Barat (km) Tahun 2021-2023.....	III-9
Tabel 3.7.	Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Jalan di Kabupaten Kotawaringin Barat (km) Tahun 2021-2023.....	III-9
Tabel 3.8.	Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Kotawaringin Barat (km), Tahun 2021-2023	III-9
Tabel 3.9.	Daftar Rencana Ruas Jalan Nasional Bukan Jalan Tol di Kalimantan Tengah	III-12

Tabel 3.10.	Daftar Rencana Ruas Jalan Nasional Jalan Tol di Kalimantan Tengah	III-13
Tabel 3.11.	Daftar Rencana Flyover/ Underpass/ Terowongan Khusus/ Jembatan Bentang Panjang di Kalimantan Tengah	III-13
Tabel 3.12.	Rekomendasi Program Prioritas 2025 – 2045	III-32
Tabel 4.1.	Daftar trayek Angkutan Orang di Kabupaten Kotawaringin Barat	IV-1
Tabel 4.2.	Rekapitulasi Kondisi Trayek Angkutan Umum.....	IV-2
Tabel 4.3.	Rekapitulasi Jenis Moda	IV-4
Tabel 4.4.	Trayek yang Dilayani Terminal Natai Suka.....	IV-5
Tabel 4.5.	Rekapitulasi Rute Trayek	IV-7
Tabel 4.6.	Rekapitulasi Jumlah Penumpang dalam Angkutan Umum	IV-10
Tabel 4.7.	Rekapitulasi Jumlah Penumpang dalam Angkutan Umum	IV-12
Tabel 4.8.	Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan Angkutan di Terminal Tipe B Natai Suka Tahun 2024.....	IV-13
Tabel 4.9.	Rekapitulasi Frekuensi dan jadwal perjalanan angkutan umum	IV-14
Tabel 4.10.	Rekapitulasi Lama Perjalanan dan Kecepatan Kendaraan Angkutan Umum	IV-16
Tabel 4.11.	Tarif Angkutan Pedesaan, Angkot dan Taksi Bandara di Kabupaten Kotawaringin Barat	IV-17
Tabel 4.12.	Rekapitulasi Tarif Perjalanan Angkutan Umum	IV-19
Tabel 4.13.	Data Jumlah Penumpang dan Angkutan yang Berangkat dan Datang di Terminal Tipe B Natai Suka Tahun 2019	IV-22
Tabel 4.14.	Data Jumlah Penumpang dan Angkutan yang Berangkat dan Datang di Terminal Tipe B Natai Suka Tahun 2020	IV-22
Tabel 4.15.	Data Jumlah Penumpang dan Angkutan yang Berangkat dan Datang di Terminal Tipe B Natai Suka Tahun 2021	IV-23
Tabel 4.16.	Data Jumlah Penumpang dan Angkutan yang Berangkat dan Datang di Terminal Tipe B Natai Suka Tahun 2022	IV-23
Tabel 4.17.	Data Jumlah Penumpang dan Angkutan yang Berangkat dan Datang di Terminal Tipe B Natai Suka Tahun 2023	IV-24
Tabel 4.18.	Data Jumlah Penumpang dan Angkutan yang Berangkat dan Datang di Terminal Tipe B Natai Suka Tahun 2024	IV-24
Tabel 4.19.	Rekapitulasi Karakteristik Maksud Perjalanan Penumpang Angkutan Umum	IV-25

Tabel 4.20.	Data Lokasi Survei, Jenis Kelamin, Alamat Tempat Tinggal, Pekerjaan, Perkiraan Pendapatan Per Bulan, Maksud Perjalanan, Lokasi Asal Perjalanan, dan Lokasi Tujuan Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Bus	IV-27
Tabel 4.21.	Data Jenis Kendaraan yang Digunakan, Waktu Perjalanan, Waktu Tunggu, Biaya Perjalanan, dan Jarak Tempuh Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Bus.....	IV-29
Tabel 4.22.	Data Sistem Pembayaran, Frekuensi dan Kendala Penggunaan Angkutan Umum, Ketersediaan Moda Penghubung, Penilaian Moda Angkutan Umum, serta Urutan Prioritas dalam Memilih Moda Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Bus	IV-31
Tabel 4.23.	Data Waktu Tunggu Rata-Rata , Waktu Tempuh, Jarak Tempuh, Tingkat Kepuasan Pelayanan Oleh Sopir pada Angkutan Umum Bus	IV-35
Tabel 4.24.	Data Tingkat Kepuasan Pengguna Angkutan Umum Bus Berdasarkan Jenis Parameter.....	IV-37
Tabel 4.25.	Data Penilaian Fasilitas Angkutan Umum Bus	IV-38
Tabel 4.26.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Jenis Kelamin	IV-42
Tabel 4.27.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Pekerjaan	IV-42
Tabel 4.28.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Perkiraan Pendapatan	IV-43
Tabel 4.29.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Maksud Perjalanan	IV-44
Tabel 4.30.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan	IV-45
Tabel 4.31.	Rekapitulasi Sistem Pembayaran.....	IV-49
Tabel 4.32.	Rekapitulasi Frekuensi Banyaknya Penggunaan Angkutan Umum Transportasi Darat.....	IV-50
Tabel 4.33.	Rekapitulasi Fasilitas Pelayanan Terhadap Penumpang.....	IV-51
Tabel 4.34.	Rekapitulasi Fasilitas Angkutan Umum	IV-53
Tabel 4.35.	Rekapitulasi Intensitas Penggunaan Halte	IV-55
Tabel 4.36.	Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Kendaraan.....	IV-55

Tabel 4.37. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	IV-56
Tabel 4.38. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk.....	IV-57
Tabel 4.39. Rekapitulasi Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas.....	IV-57
Tabel 4.40. Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan.....	IV-58
Tabel 4.41. Rekapitulasi Tarif	IV-59
Tabel 4.42. Rekapitulasi Waktu Perjalanan (Dibandingkan dengan Kendaraan Pribadi)	IV-60
Tabel 4.43. Rekapitulasi Kondisi Trayek Angkutan Penyeberangan Sungai	IV-61
Tabel 4.44. Nama Kapal, Nama Pemilik, dan Kapasitas Angkutan Umum Jenis Kapal Pariwisata	IV-61
Tabel 4.45. Nama Kapal, Nama Pemilik, dan Kapasitas Angkutan Umum Jenis Getek/Klotok	IV-65
Tabel 4.46. Nama Kapal, Nama Pemilik, dan Kapasitas Angkutan Umum Jenis Speed Boat.....	IV-67
Tabel 4.47. Rekapitulasi Jenis Moda Angkutan Penyeberangan Sungai.....	IV-69
Tabel 4.48. Rekapitulasi Rute Angkutan Penyeberangan Sungai	IV-71
Tabel 4.49. Rekapitulasi Nilai <i>Load Factor</i> dalam Angkutan Penyeberangan Sungai	IV-72
Tabel 4.50. Rekapitulasi <i>Headway</i> , Frekuensi, dan Jadwal Perjalanan Angkutan Penyeberangan Sungai	IV-72
Tabel 4.51. Rekapitulasi Lama Perjalanan Angkutan Penyeberangan Sungai.....	IV-73
Tabel 4.52. Tarif Angkutan Sungai dan Penyeberangan di Kabupaten Kotawaringin Barat	IV-75
Tabel 4.53. Rekapitulasi Tarif Perjalanan Angkutan Penyeberangan Sungai.....	IV-75
Tabel 4.54. Data Fasilitas Keselamatan Kapal Jenis Kapal Wisata Tanjung Puting Tahun 2019	IV-76
Tabel 4.55. Data Fasilitas Keselamatan Kapal Jenis Getek dan Speedboat di Dermaga Cempaka Tahun 2019.....	IV-78
Tabel 4.56. Data Fasilitas Keselamatan Kapal Jenis Getek Pariwisata Susur Sungai Arut di Kelurahan Mendawai dan Kelurahan Raja Tahun 2019	IV-80
Tabel 4.57. Trayek Pelayaran PT. Dharma Lautan Utama.....	IV-82
Tabel 4.58. Trayek Pelayaran PT. PELNI	IV-83
Tabel 4.59. Rekapitulasi Kondisi Trayek Angkutan Penyeberangan Laut	IV-84

Tabel 4.60.	Rekapitulasi Jenis dan Jumlah Kapal Angkutan Penyeberangan Laut	IV-85
Tabel 4.61.	Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Januari 2023.....	IV-85
Tabel 4.62.	Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Februari 2023	IV-86
Tabel 4.63.	Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Maret 2023	IV-87
Tabel 4.64.	Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada April 2023	IV-88
Tabel 4.65.	Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Mei 2023.....	IV-90
Tabel 4.66.	Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Juni 2023.....	IV-91
Tabel 4.67.	Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Juli 2023	IV-92
Tabel 4.68.	Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Agustus 2023.....	IV-93
Tabel 4.69.	Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada September 2023	IV-95
Tabel 4.70.	Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Oktober 2023.....	IV-96
Tabel 4.71.	Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada November 2023	IV-97
Tabel 4.72.	Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Desember 2023	IV-98
Tabel 4.73.	Jumlah Penumpang Naik dan Turun Angkutan Laut di Pelabuhan Panglima Utar	IV-99
Tabel 4.74.	Data Angkutan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kumai Periode 2019 – 2023 Armada KMP Kalibodri	IV-100
Tabel 4.75.	Data Angkutan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kumai Periode 2019 – 2023 Armada KMP Kalibodri	IV-100
Tabel 4.76.	Rekapitulasi Rute Perjalanan Angkutan Penyeberangan Laut	IV-101
Tabel 4.77.	Rekapitulasi Kebutuhan Penumpang Angkutan Penyeberangan Laut di Pelabuhan Panglima Utar Tahun 2023.....	IV-102

Tabel 4.78.	Rekapitulasi Kebutuhan Penumpang Angkutan Penyeberangan Laut di Pelabuhan Penyeberangan Kumai Tahun 2019 – 2023	IV-102
Tabel 4.79.	Rekapitulasi Nilai <i>Load Factor</i> dalam Angkutan Penyeberangan Laut di Pelabuhan Panglima Utar	IV-103
Tabel 4.80.	Rekapitulasi Jadwal Perjalanan pada PT. Dharma Lautan Utama Bulan Agustus 2024.....	IV-105
Tabel 4.81.	Rekapitulasi Jadwal Perjalanan PT. PELNI.....	IV-105
Tabel 4.82.	Rekapitulasi Jadwal Perjalanan PT. ASDP	IV-106
Tabel 4.83.	Rekapitulasi Lama Perjalanan Angkutan Penyeberangan Laut.....	IV-106
Tabel 4.84.	Rekapitulasi Tarif Perjalanan Kapal PT. PELNI.....	IV-109
Tabel 4.85.	Data Lokasi Survei, Jenis Kelamin, Alamat Tempat Tinggal, Pekerjaan, Perkiraan Pendapatan Per Bulan, Maksud Perjalanan, Lokasi Asal Perjalanan, dan Lokasi Tujuan Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Kapal	IV-111
Tabel 4.86.	Data Jenis Kendaraan yang Digunakan, Waktu Perjalanan, Waktu Tunggu, Biaya Perjalanan, dan Jarak Tempuh Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Kapal.....	IV-113
Tabel 4.87.	Data Sistem Pembayaran, Frekuensi dan Kendala Penggunaan Angkutan Umum, Ketersediaan Moda Penghubung, Penilaian Moda Angkutan Umum, serta Urutan Prioritas dalam Memilih Moda Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Kapal	IV-116
Tabel 4.88.	Data Tingkat Kepuasan Pengguna Angkutan Umum Kapal Berdasarkan Jenis Parameter.....	IV-120
Tabel 4.89.	Data Penilaian Fasilitas Angkutan Umum Kapal	IV-121
Tabel 4.90.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Jenis Kelamin	IV-124
Tabel 4.91.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Pekerjaan	IV-124
Tabel 4.92.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Perkiraan Pendapatan	IV-125
Tabel 4.93.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Maksud Perjalanan	IV-126
Tabel 4.94.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan	IV-127

Tabel 4.95. Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan	IV-131
Tabel 4.96. Rekapitulasi Frekuensi Banyaknya Penggunaan Angkutan Umum Transportasi Darat	IV-132
Tabel 4.97. Rekapitulasi Fasilitas Angkutan Umum	IV-134
Tabel 4.98. Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Kendaraan	IV-136
Tabel 4.99. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	IV-136
Tabel 4.100. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk	IV-137
Tabel 4.101. Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan	IV-138
Tabel 4.102. Rekapitulasi Tarif	IV-139
Tabel 4.103. Rekapitulasi Kondisi Trayek Penerbangan di Bandar Udara Iskandar	IV-141
Tabel 4.104. Rekapitulasi Rute Perjalanan Tiap Trayek Penerbangan di Bandar Udara Iskandar	IV-142
Tabel 4.105. Rekapitulasi Jenis dan Jumlah Moda Tiap Maskapai Penerbangan di Bandar Udara Iskandar	IV-143
Tabel 4.106. Rekapitulasi Jumlah Penumpang di Bandar Udara Iskandar Tahun 2023	IV-148
Tabel 4.107. Rekapitulasi Jumlah Penumpang di Bandar Udara Iskandar Tahun 2023	IV-149
Tabel 4.108. Rekapitulasi Frekuensi dan Jadwal Perjalanan Tiap Trayek Penerbangan di Bandar Udara Iskandar	IV-151
Tabel 4.109. Rekapitulasi Lama Perjalanan Tiap Trayek Penerbangan di Bandar Udara Iskandar	IV-153
Tabel 4.110. Rekapitulasi Lama Perjalanan Tiap Trayek Penerbangan di Bandar Udara Iskandar	IV-155
Tabel 4.111. Rekapitulasi Perpindahan Moda Penumpang di Bandar Udara Iskandar	IV-156
Tabel 4.112. Rekapitulasi Moda yang Digunakan Penumpang di Bandar Udara Iskandar	IV-156
Tabel 4.113. Data Jenis Kelamin, Alamat Tempat Tinggal, Pekerjaan, Perkiraan Pendapatan Per Bulan, Maksud Perjalanan, Lokasi Asal Perjalanan, dan Lokasi Tujuan Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Udara	IV-157

Tabel 4.114. Data Jenis Kendaraan yang Digunakan, Waktu Perjalanan, Waktu Tunggu, dan Biaya Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Udara	IV-160
Tabel 4.115. Data Sistem Pembayaran, Frekuensi dan Kendala Penggunaan Angkutan Umum, Ketersediaan Moda Penghubung, Penilaian Moda Angkutan Umum, serta Urutan Prioritas dalam Memilih Moda Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Udara	IV-162
Tabel 4.116. Data Tingkat Kepuasan Pengguna Angkutan Umum Udara Berdasarkan Jenis Parameter.....	IV-165
Tabel 4.117. Data Penilaian Fasilitas Angkutan Umum Udara.....	IV-166
Tabel 4.118. Rekapitulasi Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Jenis Kelamin.....	IV-169
Tabel 4.119. Rekapitulasi Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Asal Perjalanan	IV-169
Tabel 4.120. Rekapitulasi Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Tujuan Perjalanan	IV-170
Tabel 4.121. Rekapitulasi Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Pekerjaan	IV-171
Tabel 4.122. Rekapitulasi Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Perkiraan Pendapatan.....	IV-172
Tabel 4.123. Rekapitulasi Maksud Perjalanan Penumpang di Bandar Udara Iskandar	IV-172
Tabel 4.124. Rekapitulasi Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan	IV-173
Tabel 4.125. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Fasilitas dan Pelayanan Angkutan Umum.....	IV-175
Tabel 4.126. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Intensitas Penggunaan Bandar Udara	IV-176
Tabel 4.127. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Kemudahan Naik Turun Penumpang	IV-176

Tabel 4.128. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Kualitas Tempat Duduk	IV-177
Tabel 4.129. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Keamanan pada Aksi Kejahatan	IV-178
Tabel 4.130. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Tarif Perjalanan.....	IV-178
Tabel 4.131. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Waktu Perjalanan.....	IV-179
Tabel 4.132. Data Jenis Kelamin, Pekerjaan, Penghasilan, Frekuensi Naik Angkutan Umum, Maksud Perjalanan, dan Kendaraan yang Digunakan Menuju Terminal dari Responden Wawancara Kinerja Pelayanan Terminal.....	IV-183
Tabel 4.133. Penilaian Keandalan (<i>Reability</i>) Pelayanan Terminal	IV-183
Tabel 4.134. Penilaian Ketanggapan (<i>Responsiveness</i>), Jaminan/Kenyamanan (<i>Assurance</i>), dan Empati/Perhatian (<i>Emphety</i>) Pelayanan Terminal.....	IV-183
Tabel 4.135. Penilaian Kondisi Fisik Fasilitas Pelayanan Terminal	IV-185
Tabel 4.136. Penilaian Kemudahan (<i>Accessibility</i>) Fasilitas Pelayanan Terminal	IV-186
Tabel 4.137. Rekapitulasi Intensitas Penggunaan Halte	IV-187
Tabel 4.138. Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Kendaraan.....	IV-188
Tabel 4.139. Rekapitulasi Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	IV-189
Tabel 4.140. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	IV-190
Tabel 4.141. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk.....	IV-191
Tabel 4.142. Rekapitulasi Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas.....	IV-191
Tabel 4.143. Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan.....	IV-192
Tabel 4.144. Rekapitulasi Tarif	IV-193
Tabel 4.145. Rekapitulasi Waktu Perjalanan (Dibandingkan dengan Kendaraan Pribadi)	IV-194
Tabel 4.146. Rekapitulasi Keandalan (<i>Reability</i>).....	IV-194
Tabel 4.147. Rekapitulasi Terhadap Ketanggapan (<i>Responsive</i>).....	IV-195
Tabel 4.148. Rekapitulasi Terhadap Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)	IV-196
Tabel 4.149. Rekapitulasi Terhadap Empati, Perhatian, (<i>Emphety</i>).....	IV-197
Tabel 4.150. Rekapitulasi Terhadap Fasilitas Terminal yang Sifatnya Berwujud, Nyata (Tagible)	IV-198
Tabel 4.151. Lokasi Pelabuhan Sungai dan Danau di Wilayah Kotawaringin Barat	IV-200

Tabel 4.152. Data Jenis Kelamin, Pekerjaan, Penghasilan, Frekuensi Naik Angkutan Umum, Maksud Perjalanan, dan Kendaraan yang Digunakan Menuju Bandara dari Responden Wawancara Kinerja Pelayanan Pelabuhan.....	IV-210
Tabel 4.153. Penilaian Keandalan (<i>Reability</i>) Pelayanan Pelabuhan.....	IV-212
Tabel 4.154. Penilaian Ketanggapan (<i>Responsiveness</i>), Jaminan/Kenyamanan (<i>Assurance</i>), dan Empati/Perhatian (<i>Emphety</i>) Pelayanan Pelabuhan	IV-213
Tabel 4.155. Penilaian Kondisi Fisik Fasilitas Pelayanan Pelabuhan.....	IV-215
Tabel 4.156. Penilaian Kemudahan (<i>Accessibility</i>) Fasilitas Pelayanan Pelabuhan	IV-216
Tabel 4.157. Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Kendaraan.....	IV-218
Tabel 4.158. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	IV-218
Tabel 4.159. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk.....	IV-219
Tabel 4.160. Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan.....	IV-220
Tabel 4.161. Rekapitulasi Tarif	IV-221
Tabel 4.162. Rekapitulasi Terhadap Keandalan (<i>Reability</i>).....	IV-221
Tabel 4.163. Rekapitulasi Terhadap Ketanggapan (<i>Responsive</i>).....	IV-222
Tabel 4.164. Rekapitulasi Terhadap Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)	IV-223
Tabel 4.165. Rekapitulasi Terhadap Empati, Perhatian (<i>Emphety</i>)	IV-224
Tabel 4.166. Rekapitulasi Fasilitas Bandara yang Sifatnya Berwujud, Nyata (<i>Tagible</i>)	IV-225
Tabel 4.167. Rekapitulasi Terhadap Aksesibilitas, Kemudahan (<i>Accessibility</i>)	IV-227
Tabel 4.168. Fasilitas Bandar Udara Iskandar	IV-229
Tabel 4.169. Data Jenis Kelamin, Pekerjaan, Penghasilan, Frekuensi Naik Angkutan Umum, Maksud Perjalanan, dan Kendaraan yang Digunakan Menuju Bandara dari Responden Wawancara Kinerja Pelayanan Bandara	IV-235
Tabel 4.170. Penilaian Keandalan (<i>Reability</i>) Pelayanan Bandara	IV-236
Tabel 4.171. Penilaian Ketanggapan (<i>Responsiveness</i>), Jaminan/Kenyamanan (<i>Assurance</i>), dan Empati/Perhatian (<i>Emphety</i>) Pelayanan Bandara	IV-237
Tabel 4.172. Penilaian Kondisi Fisik Fasilitas Pelayanan Bandara	IV-238
Tabel 4.173. Penilaian Kemudahan (<i>Accessibility</i>) Fasilitas Pelayanan Bandara.....	IV-239
Tabel 4.174. Rekapitulasi Intensitas Penggunaan Bandara	IV-241
Tabel 4.175. Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Penumpang	IV-241
Tabel 4.176. Tabel Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk.....	IV-242

Tabel 4.177. Rekapitulasi Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan.....	IV-243
Tabel 4.178. Rekapitulasi Terhadap Tarif	IV-244
Tabel 4.179. Rekapitulasi Terhadap Waktu Perjalanan (Dibandingkan dengan Kendaraan Pribadi).....	IV-245
Tabel 4.180. Rekapitulasi Terhadap Keandalan (<i>Reability</i>).....	IV-246
Tabel 4.181. Rekapitulasi Terhadap Ketanggapan (<i>Responsive</i>).....	IV-247
Tabel 4.182. Rekapitulasi Terhadap Jaminan, Kenyamananab (<i>Assurance</i>)	IV-248
Tabel 4.183. Rekapitulasi Terhadap Empati, Perhatian (<i>Emphety</i>)	IV-249
Tabel 4.184. Rekapitulasi Fasilitas Bandara yang Sifatnya Berwujud, Nyata (<i>Tagible</i>)	IV-250
Tabel 4.185. Rekapitulasi Terhadap Aksesibilitas, Kemudahan (<i>Accessibility</i>)	IV-252
Tabel 4.186. Data Lokasi Survei, Jenis Kelamin, Alamat Tempat Tinggal, Pekerjaan, dan Perkiraan Pendapatan per Bulan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Pribadi.....	IV-255
Tabel 4.187. Data Lokasi Asal Perjalanan, Lokasi Tujuan Perjalanan, Maksud Perjalanan, Jenis Kendaraan yang Digunakan, Waktu Perjalanan, dan Biaya Perjalanan (BBM dan Parkir) Responden Persepsi Pengguna Angkutan Pribadi	IV-256
Tabel 4.188. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Jenis Kelamin	IV-258
Tabel 4.189. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Pekerjaan	IV-258
Tabel 4.190. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Perkiraan Pendapatan Per Bulan.....	IV-259
Tabel 4.191. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Maksud Perjalanan	IV-260
Tabel 4.192. Jumlah Responden Wawancara Kendaraan Pribadi Berdasarkan Urutan Prioritas Penggunaan Kendaraan Pribadi.....	IV-261
Tabel 4.193. Rekapitulasi Pemilihan Moda	IV-266
Tabel 4.194. Rekapitulasi Pemilihan Moda	IV-269
Tabel 4.195. Evaluasi Fasilitas Pelayanan Angkutan Umum Berbasis Jalan Raya	IV-281
Tabel 4.196. Evaluasi Fasilitas Pelayanan Angkutan Umum Berbasis Sungai.....	IV-283
Tabel 4.197. Evaluasi Fasilitas Pelayanan Angkutan Umum Berbasis Laut.....	IV-284
Tabel 4.198. Evaluasi Fasilitas Pelayanan Angkutan Umum Berbasis Udara	IV-285
Tabel 4.199. Evaluasi Pelayanan Terminal.....	IV-286

Tabel 4.200. Evaluasi Pelayanan Fasilitas di Dermaga	IV-286
Tabel 4.201. Evaluasi Pelayanan Fasilitas di Pelabuhan	IV-288
Tabel 4.202. Kritik dan Saran dari Pengguna Fasilitas Pelabuhan.....	IV-291
Tabel 5.1. Jumlah Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat	V-1
Tabel 5.2. Perkiraan Jumlah Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat	V-2
Tabel 5.3. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku dan Harga Konstan Kabupaten Kotawaringin Barat	V-4
Tabel 5.4. Perkiraan Nilai Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Kotawaringin Barat.....	V-5
Tabel 5.5. Jumlah Pertumbuhan Nilai PDRB Transportasi dan Pergudangan.....	V-7
Tabel 5.6. Perkiraan Nilai PDRB Transportasi dan Pergudangan	V-8
Tabel 5.7. Jumlah Pertumbuhan Penumpang Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun	V-15
Tabel 5.8. Perkiraan Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun.....	V-16
Tabel 5.9. Jumlah Pertumbuhan Angkutan Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun	V-18
Tabel 5.10. Perkiraan Jumlah Angkutan Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun.....	V-19
Tabel 5.11. Jumlah Pertumbuhan Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Panglima Utar	V-21
Tabel 5.12. Perkiraan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Panglima Utar.....	V-22
Tabel 5.13. Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai.....	V-24
Tabel 5.14. Perkiraan Jumlah Kendaraan Naik dan Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai	V-25
Tabel 5.15. Pertumbuhan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai.....	V-27
Tabel 5.16. Perkiraan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai.....	V-28
Tabel 5.17. Jumlah Pertumbuhan Penumpang Pesawat	V-30
Tabel 5.18. Perkiraan Proyeksi Jumlah Penumpang Pesawat	V-31
Tabel 6.1. Klasifikasi Ukuran Kota Rencana Pengembangan Trayek AKAP	VI-6

Tabel 6.2.	Penentuan Jenis dan Jumlah Moda Rencana Pengembangan Trayek AKAP	VI-6
Tabel 6.3.	Klasifikasi Ukuran Kota Rencana Pengembangan Trayek AKDP.....	VI-7
Tabel 6.4.	Penentuan Jenis dan Jumlah Moda Rencana Pengembangan Trayek AKDP.....	VI-8
Tabel 6.5.	Penentuan Jenis dan Jumlah Moda Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Perkotaan.....	VI-9
Tabel 6.6.	Penentuan Jenis dan Jumlah Moda Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Pedesaan.....	VI-9
Tabel 6.7.	Penentuan Jenis dan Jumlah Moda Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Sungai dan Danau	VI-15
Tabel 6.8.	Penentuan Jenis dan Jumlah Moda Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Pemandu Moda.....	VI-19
Tabel 6.9.	Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum di Kabupaten Kotawaringin Barat.....	VI-33

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Skema Model Perencanaan Transportasi 4 Tahap.....	II-3
Gambar 2.2.	Metoda Mendapatkan Matriks Asal – Tujuan (MAT)	II-5
Gambar 2.3.	Contoh Matriks Asal – Tujuan (MAT).....	II-5
Gambar 2.4.	Proses Pemilihan 2 Moda (Angkutan Umum dan Mobil).....	II-12
Gambar 2.5.	Proses Pemilihan 2 Moda untuk Indonesia.....	II-12
Gambar 2.6.	Proses Peramalan Kebutuhan Perjalanan.....	II-14
Gambar 2.7.	Mobil Penumpang	II-20
Gambar 2.8.	Mobil Bus Kecil.....	II-20
Gambar 2.9.	Mobil Bus Sedang	II-21
Gambar 2.10.	Mobil Bus Besar	II-21
Gambar 2.11.	Mobil Bus Maxi.....	II-21
Gambar 2.12.	Mobil Bus Tempel	II-22
Gambar 2.13.	Mobil Bus Tingkat.....	II-22
Gambar 2.14.	Penampang Melintang Jalan	II-32
Gambar 2.15.	Batas Garis Sempadan Sungai dan Garis Sempadan Danau.....	II-40
Gambar 2.16.	Bagan Alir Penyusunan Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum	II-47
Gambar 3.1.	Peta Administrasi Kabupaten Kotawaringin Barat Provinsi Kalimantan Tengah	III-2
Gambar 3.2.	Peta Jaringan Jalan Nasional di Kabupaten Kotawaringin Barat	III-8
Gambar 3.3.	Peta Rencana Pengembangan Jaringan Jalan Nasional di Provinsi Kalimantan Tengah	III-14
Gambar 3.4.	Peta Rencana Pengembangan Jaringan Kereta Api di Pulau Kalimantan Tahun 2030	III-15
Gambar 3.5.	Peta Rencana Struktur Ruang Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2017 – 2037	III-25
Gambar 3.6.	Peta Rencana Pola Ruang Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2017-2037	III-26
Gambar 3.7.	Peta Rencana Kawasan Strategis Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2017-2037	II-27

Gambar 4.1.	Kondisi Moda Angkutan Umum Bus Damri	IV-21
Gambar 4.2.	Kondisi Moda Angkutan Umum Bus Logos	IV-22
Gambar 4.3.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Jenis Kelamin	IV-42
Gambar 4.4.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Pekerjaan	IV-43
Gambar 4.5.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Perkiraan Pendapatan	IV-44
Gambar 4.6.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Maksud Perjalanan	IV-45
Gambar 4.7.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 1.....	IV-46
Gambar 4.8.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 2.....	IV-46
Gambar 4.9.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 3.....	IV-47
Gambar 4.10.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 4.....	IV-47
Gambar 4.11.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 5.....	IV-48
Gambar 4.12.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 6.....	IV-48
Gambar 4.13.	Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan	IV-49
Gambar 4.14.	Rekapitulasi Sistem Pembayaran	IV-50
Gambar 4.15.	Rekapitulasi Frekuensi Banyaknya Penggunaan Angkutan Umum Transportasi Darat	IV-51
Gambar 4.16.	Rekapitulasi Fasilitas Pelayanan Terhadap Penumpang.....	IV-52
Gambar 4.17.	Rekapitulasi Fasilitas Angkutan Umum.....	IV-54

Gambar 4.18.	Rekapitulasi Intensitas Penggunaan Halte	IV-55
Gambar 4.19.	Rekapitulasi Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	IV-56
Gambar 4.20.	Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	IV-56
Gambar 4.21.	Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk	IV-57
Gambar 4.22.	Rekapitulasi Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas.....	IV-58
Gambar 4.23.	Rekapitulasi Terhadap Aksi Kejahatan.....	IV-59
Gambar 4.24.	Rekapitulasi Tarif	IV-59
Gambar 4.25.	Rekapitulasi Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)	IV-60
Gambar 4.26.	Rute Perjalanan Trayek Kumai – Tanjung Putting.....	IV-70
Gambar 4.27.	Rute Perjalanan Trayek Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang	IV-71
Gambar 4.28.	Rute Perjalanan Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang	IV-71
Gambar 4.29.	Kondisi Moda Angkutan Sungai Trayek Pasar Cempaka – Kumai Seberang	IV-81
Gambar 4.30.	Kondisi Moda Angkutan Sungai Trayek Kumai – Tanjung Putting.....	IV-81
Gambar 4.31.	Kondisi Moda Angkutan Sungai Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang ..	IV-81
Gambar 4.32.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Jenis Kelamin	IV-124
Gambar 4.33.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Pekerjaan	IV-125
Gambar 4.34.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Maksud Perjalanan	IV-126
Gambar 4.35.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Maksud Perjalanan	IV-127
Gambar 4.36.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 1.....	IV-128
Gambar 4.37.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 2.....	IV-128
Gambar 4.38.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 3.....	IV-129

Gambar 4.39.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 4.....	IV-129
Gambar 4.40.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 5.....	IV-130
Gambar 4.41.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 6.....	IV-130
Gambar 4.42.	Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan	IV-131
Gambar 4.43.	Rekapitulasi Sistem Pembayaran	IV-132
Gambar 4.44.	Rekapitulasi Frekuensi Banyaknya Penggunaan Angkutan Umum Transportasi Darat.....	IV-133
Gambar 4.45.	Rekapitulasi Fasilitas Angkutan Umum.....	IV-135
Gambar 4.46.	Rekapitulasi Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	IV-136
Gambar 4.47.	Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	IV-137
Gambar 4.48.	Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk	IV-138
Gambar 4.49.	Rekapitulasi Terhadap Aksi Kejahatan.....	IV-139
Gambar 4.50.	Rekapitulasi Tarif.....	IV-140
Gambar 4.51.	Rute dan Maskapai Penerbangan di Bandar Udara Iskandar.....	IV-142
Gambar 4.52.	Data Pergerakan Pesawat di Bandar Udara Iskandar Tahun 2019 – 2023	IV-144
Gambar 4.53.	Data Pergerakan Penumpang di Bandar Udara Iskandar Tahun 2019 – 2023	IV-145
Gambar 4.54.	Data Pergerakan Cargo di Bandar Udara Iskandar Tahun 2019 – 2023 .	IV-145
Gambar 4.55.	Data Pergerakan Pesawat di Bandar Udara Iskandar Tahun 2024	IV-146
Gambar 4.56.	Data Pergerakan Penumpang di Bandar Udara Iskandar Tahun 2024....	IV-147
Gambar 4.57.	Data Pergerakan Cargo di Bandar Udara Iskandar Tahun 2024	IV-147
Gambar 4.58.	Jumlah Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Jenis Kelamin	IV-169
Gambar 4.59.	Jumlah Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Asal Perjalanan.....	IV-170
Gambar 4.60.	Jumlah Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Tujuan Perjalanan.....	IV-171

Gambar 4.61.	Jumlah Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Pekerjaan	IV-171
Gambar 4.62.	Jumlah Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Perkiraan Pendapatan	IV-172
Gambar 4.63.	Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Transportasi Udara Berdasarkan Maksud Perjalanan	IV-173
Gambar 4.64.	Jumlah Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan.....	IV-174
Gambar 4.65.	Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Fasilitas dan Pelayanan Angkutan Umum	IV-175
Gambar 4.66.	Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Intensitas Penggunaan Bandar Udara	IV-176
Gambar 4.67.	Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Kemudahan Naik Turun Penumpang	IV-177
Gambar 4.68.	Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Kualitas Tempat Duduk.....	IV-177
Gambar 4.69.	Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Kualitas Tempat Duduk.....	IV-178
Gambar 4.70.	Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Tarif Perjalanan	IV-179
Gambar 4.71.	Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Waktu Perjalanan	IV-179
Gambar 4.72.	Kondisi Terminal Natai Suka	IV-181
Gambar 4.73.	Kondisi Terminal Pasar.....	IV-182
Gambar 4.74.	Peta Lokasi Terminal	IV-182
Gambar 4.75.	Rekapitulasi Intensitas Penggunaan Halte	IV-188
Gambar 4.76.	Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Kendaraan.....	IV-189
Gambar 4.77.	Rekapitulasi Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	IV-190
Gambar 4.78.	Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	IV-190
Gambar 4.79.	Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk	IV-191
Gambar 4.80.	Rekapitulasi Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas.....	IV-192
Gambar 4.81.	Rekapitulasi Terhadap Aksi Kejahatan.....	IV-193
Gambar 4.82.	Rekapitulasi Tarif	IV-193

Gambar 4.83. Rekapitulasi Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)	IV-194
Gambar 4.84. Rekapitulasi Keandalan (Reability)	IV-195
Gambar 4.85. Rekapitulasi Ketanggapan (<i>Responsive</i>)	IV-196
Gambar 4.86. Rekapitulasi Terhadap Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)	IV-197
Gambar 4.87. Rekapitulasi Terhadap Empati, Perhatian (<i>Emphaty</i>)	IV-198
Gambar 4.88. Rekapitulasi Terhadap Fasilitas Terminal yang Sifatnya Berwujud, Nyata (<i>Tagible</i>)	IV-199
Gambar 4.89. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Kumai Seberang	IV-201
Gambar 4.90. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Pasar Cempaka	IV-202
Gambar 4.91. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Tanjung Puting di Kumai	IV-202
Gambar 4.92. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Tanjung Puting di Taman Nasional Tanjung Putting.....	IV-203
Gambar 4.93. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Pasar Saik	IV-203
Gambar 4.94. Kondisi dan Fasilitas Pelabuhan Indrasari	IV-204
Gambar 4.95. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Sungai Kapitan.....	IV-204
Gambar 4.96. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Kumai Hilir	IV-205
Gambar 4.97. Peta Lokasi Dermaga Penyeberangan Sungai.....	IV-205
Gambar 4.98. Kondisi dan Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Kumai	IV-209
Gambar 4.99. Rekapitulasi Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	IV-218
Gambar 4.100. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	IV-219
Gambar 4.101. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk	IV-220
Gambar 4.102. Rekapitulasi Terhadap Aksi Kejahatan.....	IV-220
Gambar 4.103. Rekapitulasi Tarif	IV-221
Gambar 4.104. Rekapitulasi Terhadap Keandalan (Reability)	IV-222
Gambar 4.105. Rekapitulasi Terhadap Ketanggapan (<i>Responsive</i>)	IV-223
Gambar 4.106. Rekapitulasi Terhadap Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)	IV-224
Gambar 4.107. Rekapitulasi Terhadap Empati, Perhatian (<i>Emphety</i>).....	IV-225
Gambar 4.108. Rekapitulasi Fasilitas Bandara yang Sifatnya Berwujud, Nyata (<i>Tagible</i>)	IV-226
Gambar 4.109. Rekapitulasi Terhadap Aksesibilitas, Kemudahan (<i>Accessibility</i>)	IV-228
Gambar 4.110. Layout Bandar Udara Iskandar	IV-231
Gambar 4.111. Detail Gedung Terminal Penumpang Bandar Udara Iskandar.....	IV-232
Gambar 4.112. Kondisi dan Fasilitas Terminal Penumpang Bandar Udara Iskandar	IV-233
Gambar 4.113. Fasilitas di Bandar Udara Iskandar	IV-233

Gambar 4.114. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar.....	IV-234
Gambar 4.115. Peta Lokasi Bandar Udara Iskandar	IV-234
Gambar 4.116. Rekapitulasi Intensitas Penggunaan Bandara.....	IV-241
Gambar 4.117. Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Penumpang.....	IV-242
Gambar 4.118. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk	IV-243
Gambar 4.119. Rekapitulasi Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan.....	IV-244
Gambar 4.120. Rekapitulasi Terhadap Tarif	IV-245
Gambar 4.121. Rekapitulasi Terhadap Waktu Perjalanan (Dibandingkan dengan Kendaraan Pribadi).....	IV-246
Gambar 4.122. Rekapitulasi Terhadap Keandalan (Reability)	IV-247
Gambar 4.123. Rekapitulasi Terhadap Ketanggapan (Responsive)	IV-248
Gambar 4.124. Rekapitulasi Terhadap Jaminan, Kenyamanan (Assurance).....	IV-249
Gambar 4.125. Rekapitulasi Terhadap Empati, Perhatian (Emphety).....	IV-250
Gambar 4.126. Rekapitulasi Fasilitas Bandara yang Sifatnya Berwujud, Nyata (Tagible)	IV-251
Gambar 4.127. Rekapitulasi Terhadap Aksesibilitas, Kemudahan (Accessibility)	IV-253
Gambar 4.128. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Jenis Kelamin.....	IV-258
Gambar 4.129. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Pekerjaan	IV-259
Gambar 4.130. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Perkiraan Pendapatan Per Bulan.....	IV-260
Gambar 4.131. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Maksud Perjalanan	IV-261
Gambar 4.132. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 1	IV-262
Gambar 4.133. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 2	IV-262
Gambar 4.134. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 3	IV-263

Gambar 4.135. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 4	IV-263
Gambar 4.136. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 5	IV-264
Gambar 4.137. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 6	IV-264
Gambar 4.138. Rekapitulasi Pemilihan Moda	IV-267
Gambar 5.1. Pertumbuhan Jumlah Penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat.....	V-1
Gambar 5.2. Grafik Perkiraan Pertumbuhan Jumlah Penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat.....	V-3
Gambar 5.3. Grafik Pertumbuhan PDRB Kabupaten Kotawaringin Barat	V-4
Gambar 5.4. Grafik Perkiraan Pertumbuhan PDRB Kabupaten Kotawaringin Barat ...	V-6
Gambar 5.5. Grafik Pertumbuhan Nilai PDRB Transportasi dan Pergudangan.....	V-7
Gambar 5.6. Perkiraan Nilai PDRB Transportasi dan Pergudangan	V-9
Gambar 5.7. Penyebaran Potensi Wisata Nasional	V-10
Gambar 5.8. Taman Nasional Tanjung Putting	V-11
Gambar 5.9. Akses Desa Wisata Sengkoyor	V-11
Gambar 5.10. Gosong Senggoro dan Tanjung Keluang	V-12
Gambar 5.11. Istana Mangkubumi dan Wisata Susur Sungai.....	V-13
Gambar 5.12. Wisata Danau Kotawaringin Barat.....	V-13
Gambar 5.13. Agrowisata Kotawaringin Barat	V-14
Gambar 5.14. Grafik Pertumbuhan Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun	V-15
Gambar 5.15. Grafik Perkiraan Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun	V-17
Gambar 5.16. Grafik Pertumbuhan Jumlah Angkutan Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun	V-18
Gambar 5.17. Grafik Perkiraan Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun	V-20
Gambar 5.18. Grafik Pertumbuhan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Panglima Utar	V-21

Gambar 5.19.	Grafik Perkiraan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Panglima Utar.....	V-23
Gambar 5.20.	Grafik Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai	V-24
Gambar 5.21.	Perkiraan Jumlah Kendaraan Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai	V-26
Gambar 5.22.	Grafik Pertumbuhan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai	V-27
Gambar 5.23.	Grafik Perkiraan Pertumbuhan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai	V-29
Gambar 5.24.	Grafik Pertumbuhan Penumpang Pesawat	V-30
Gambar 5.25.	Grafik Perkiraan Proyeksi Jumlah Penumpang Pesawat	V-33
Gambar 6.1.	Peta Hubungan Wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat dan IKN.....	VI-3
Gambar 6.2.	Peta Hubungan Kabupaten Kotawaringin Barat dengan Malaysia dan Brunei Darussalam.....	VI-4
Gambar 6.3.	Usulan Rencana Pengembangan Trayek AKAP (Antar Kota Antar Provinsi).....	VI-11
Gambar 6.4.	Usulan Rencana Pengembangan Trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi).....	VI-12
Gambar 6.5.	Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Perkotaan.....	VI-13
Gambar 6.6.	Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Perdesaan.....	VI-14
Gambar 6.7.	Usulan Rencana Pengembangan Trayek Kereta Api.....	VI-16
Gambar 6.8.	Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Sungai.....	VI-17
Gambar 6.9.	Usulan Layanan Trayek Transportasi Berbasis Udara.....	VI-19
Gambar 6.10.	Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Laut.....	VI-21
Gambar 6.11.	Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Udara	VI-22
Gambar 6.12.	Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Pemadu Moda.....	VI-23
Gambar 6.13.	Usulan Rencana Pengembangan Terminal Angkutan Umum Penumpang.....	VI-28
Gambar 6.14.	Usulan Rencana Pengembangan Stasiun Kereta Api.....	VI-29
Gambar 6.15.	Usulan Rencana Pengembangan Pelabuhan.....	VI-30
Gambar 6.16.	Usulan Rencana Pengembangan Bandar Udara.....	VI-31



BAB II

PENDEKATAN DAN METODOLOGI

2.1. Pendekatan Teoritis Transportasi

Transportasi jika ditinjau dari terminologinya adalah sistem pergerakan manusia dan barang antara suatu zona asal dan zona tujuan dalam wilayah yang bersangkutan. Pergerakan yang dimaksud dapat dilakukan dengan menggunakan berbagai sarana atau moda untuk suatu keperluan tertentu. Secara singkat, sistem transportasi terdiri dari prasarana, sarana, dan sistem pelayanan serta interaksi penggunaan lahan (*land use*) yang memungkinkan adanya pergerakan ke seluruh wilayah sehingga tercapai tujuan pergerakan secara aman, cepat, lancar, nyaman, dan ekonomis.

2.1.1. Perencanaan Transportasi

Perencanaan transportasi dimaksudkan untuk memberikan jawaban terhadap permasalahan transportasi saat ini dan yang mungkin akan terjadi di masa datang. Jawaban tersebut mungkin tidak akan menghilangkan sama sekali permasalahan yang ada, akan tetapi paling tidak merupakan upaya penyelesaian yang paling optimal. Selain itu, perencanaan transportasi merupakan konsekuensi logis dari adanya pertumbuhan ekonomi dan perkembangan wilayah. Persoalan akan timbul manakala potensi pertumbuhan ekonomi tidak didukung dengan pertumbuhan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Demikian juga upaya memperluas wilayah tidak mungkin terwujud bila aksesibilitas dari dan ke wilayah tersebut tidak diperbaiki.

Dengan demikian perencanaan transportasi dapat disimpulkan sebagai upaya untuk :

1. Melayani kebutuhan secara maksimal;
2. Mengatasi permasalahan yang ada;
3. Mencegah permasalahan yang diperkirakan akan timbul;
4. Mempersiapkan tindakan antisipatif terhadap kondisi di masa datang;

5. Mengoptimalkan sumber daya yang ada.

Dalam perencanaan transportasi pada umumnya dikenal tiga hirarkhi perencanaan, yaitu :

1. Perencanaan strategis;
2. Perencanaan taktis; dan
3. Perencanaan operasional.

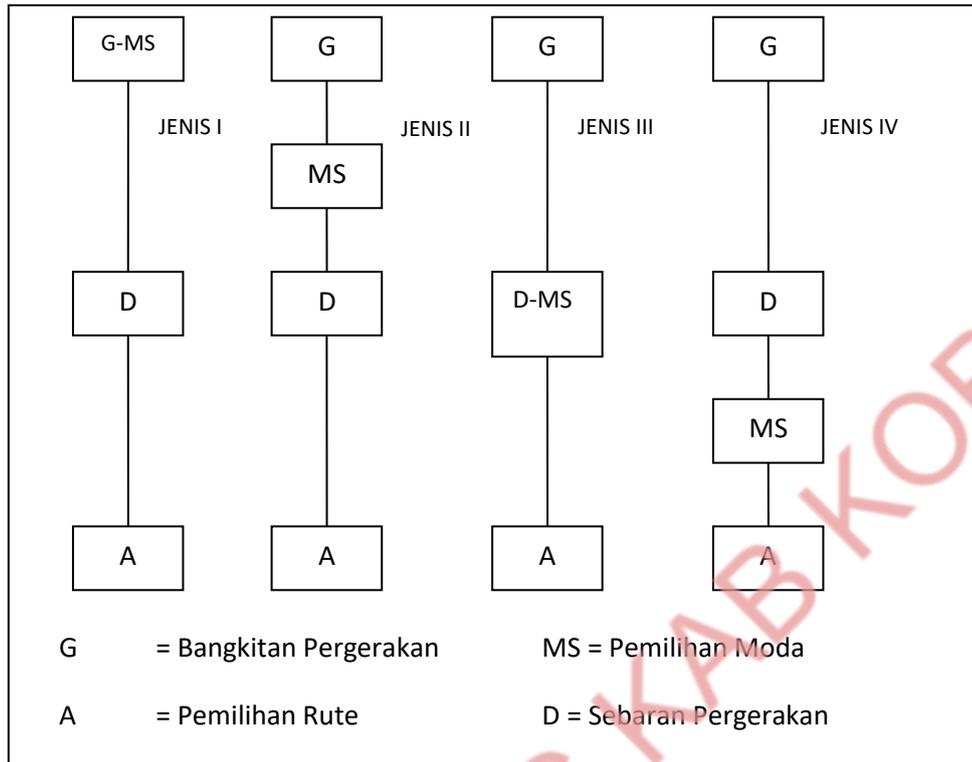
Perencanaan strategis berkaitan dengan perencanaan umum jangka panjang pengembangan wilayah atau lebih dikenal dengan rencana tata ruang wilayah dimana di dalamnya meliputi rencana umum pengembangan sistem transportasi. Rencana strategis tersebut selanjutnya dijabarkan ke dalam rencana yang lebih rinci untuk rentang waktu yang lebih pendek sesuai dengan arahan strategi pelaksanaan sistem transportasi. Implementasi dari setiap arahan pengembangan, baru bisa dilaksanakan setelah melalui proses perencanaan detail.

Selain itu perlu juga difahami bahwa perencanaan transportasi memiliki karakteristik multi modal, melibatkan berbagai jenis alat angkut; multi disiplin, melibatkan banyak disiplin ilmu; multi sektoral, melibatkan banyak lembaga atau pihak terkait; dan multi problem yang berarti problem di bidang transportasi disebabkan oleh atau akan menyebabkan problem di bidang lain.

Terdapat beberapa konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang sampai saat ini, yang paling sering digunakan adalah Model Perencanaan Transportasi 4 Tahap. Model perencanaan ini merupakan gabungan dari 4 sub model sebagai berikut:

- a. Trip Generation (Bangkitan Pergerakan) yang terdiri dari; Trip Attraction (Penarik Pergerakan) dan Trip Production (Pembangkit Pergerakan).
- b. Trip Distribution (Sebaran Pergerakan) dan Modal Split (Pemilihan Moda)
- c. Trip Assignment (Pemilihan atau Pembebanan Pergerakan).

Urutan sub model bisa berbeda satu dengan yang lain sehingga timbul 4 jenis urutan keempat sub model tersebut (seperti terlihat pada gambar di bawah).



Gambar 2.1. Skema Model Perencanaan Transportasi 4 Tahap

Trip Generation (Bangkitan Pergerakan)

Bangkitan pergerakan adalah jumlah pergerakan yang dibangkitkan oleh suatu zona asal (O_i) dan jumlah pergerakan yang tertarik kesetiap zona tujuan (D_d) yang terdapat dalam daerah kajian. Jumlah pergerakan dari zona asal disebut juga *Trip Production*, biasanya berbasis rumah sedangkan jumlah pergerakan yang ke zona tujuan disebut *Trip Attraction*.

Trip Distribution (Sebaran Pergerakan)

Sebaran pergerakan menunjukkan ke mana dan dari mana pergerakan dari trip generation di atas. Hasil output perhitungan sebaran pergerakan berupa Matriks Pergerakan atau Matriks Asal Tujuan (MAT). MAT sering digunakan oleh perencana transportasi untuk menggambarkan pola pergerakan.

MAT adalah matriks berdimensi dua yang berisi informasi mengenai besarnya pergolakan antar lokasi (zona) di dalam daerah tertentu. Baris menyatakan zona asal dan kolom menyatakan zona tujuan. Dalam hal ini notasi T_{id} menyatakan besarnya arus pergerakan (kendaraan, penumpang dan barang) yang terletak dari zona asal i dan zona tujuan d selama periode waktu tertentu.

Pola pergerakan dapat dihasilkan jika suatu MAT dibebankan ke suatu sisten jaringan transportasi. Dengan mempelajari pola pergerakan yang terjadi, seseorang dapat mengidentifikasi permasalahan yang timbul sehingga beberapa solusi segera dapat dihasilkan. MAT dapat memberikan indikasi rinci mengenai kebutuhan akan pergerakan sehingga MAT memegang peran yang sangat penting dalam berbagai kajian perencanaan dan manajemen transportasi. Jumlah zona dan nilai setiap sel adalah dua unsur penting dalam MAT karena jumlah zona menunjukkan banyaknya sel matriks adalah dua unsur penting dalam MAT karena jumlah zona menunjukkan banyaknya sel MAT yang harus didapatkan dan berisi informasi yang sangat dibutuhkan untuk perencanaan transportasi. Setiap sel membutuhkan informasi jarak, waktu, biaya, atau kombinasi ketiga informasi tersebut yang digunakan sebagai ukuran aksesibilitas (kemudahan).

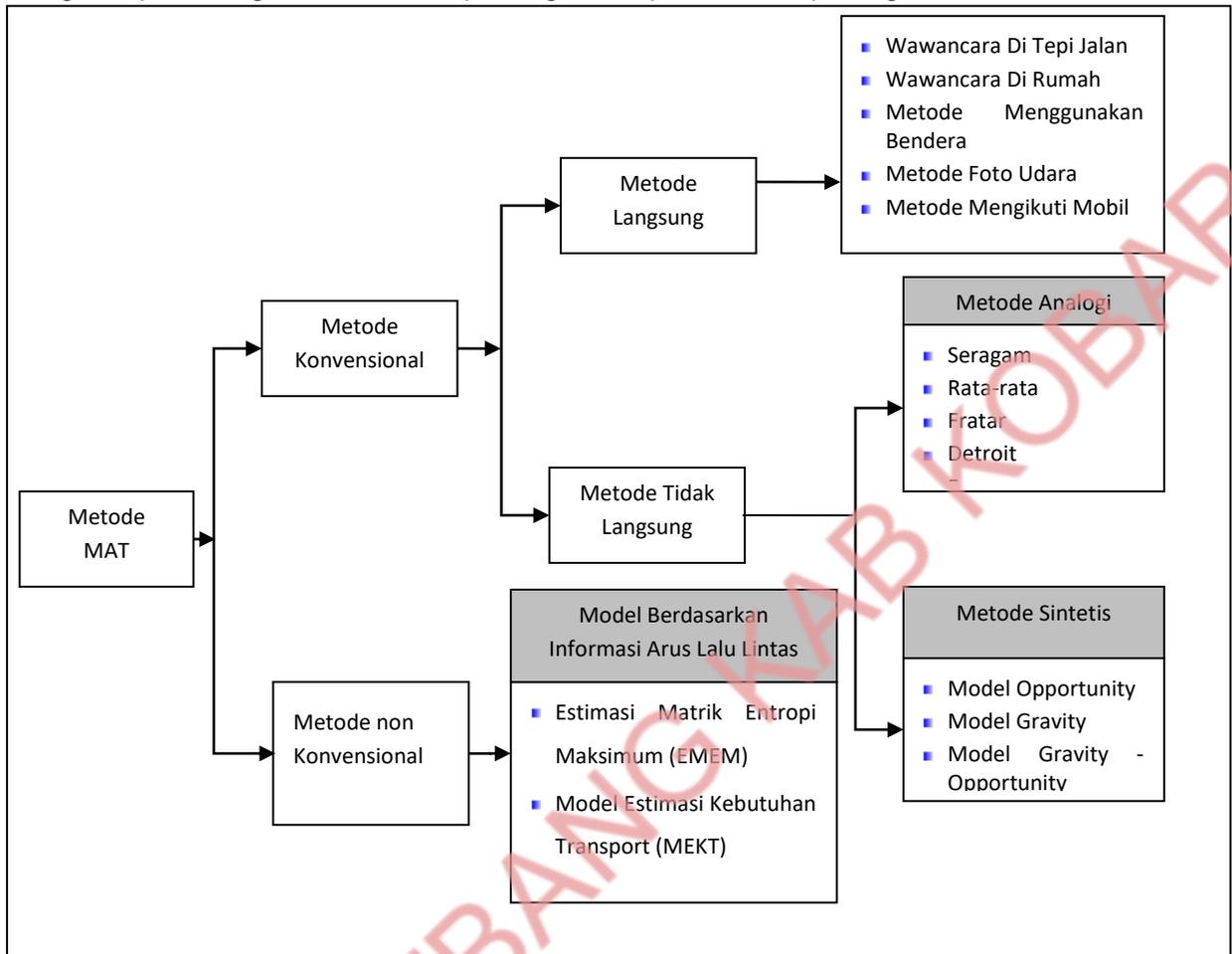
Ketelitian MAT meningkat dengan menambah jumlah zona, tetapi MAT cenderung berisi oleh sel yang tidak mempunyai pergerakan dari suatu sistem atau daerah kajian dengan ukuran yang sangat beragam, seperti pola pergerakan di suatu persimpangan atau pola pergerakan di dalam suatu perkotaan maupun di dalam suatu negara. Gambar dibawah ini memperlihatkan persimpangan jalan dan MAT-nya. Di sini, lengan persimpangan dianggap sebagai asal dan tujuan pergerakan. Terlihat bahwa MAT dapat digunakan untuk menggambarkan pola pergerakan di persimpangan.

Berbagai usaha dilakukan untuk mendapatkan MAT dan terdapat beberapa metode yang dapat digunakan. Hadirnya beberapa metode yang tidak begitu mahal pelaksanaannya dirasakan sangat berguna karena MAT sangat sering dipakai dalam berbagai kajian transportasi. Contohnya MAT dapat digunakan untuk :

- Permodelan kebutuhan akan transportasi untuk daerah pedalaman atau antar kota;
- Permodelan kebutuhan akan transportasi untuk daerah perkotaan
- Permodelan dan perancangan manajemen lalu lintas baik di daerah perkotaan maupun antar kota
- Permodelan kebutuhan akan transportasi di daerah yang ketersediaan datanya tidak begitu mendukung baik dari sisi kuantitas maupun kualitas (misalnya di negara sedang berkembang); dan
- Perbaikan data MAT pada masa lalu dan pemeriksaan MAT yang dihasilkan oleh metode lainnya

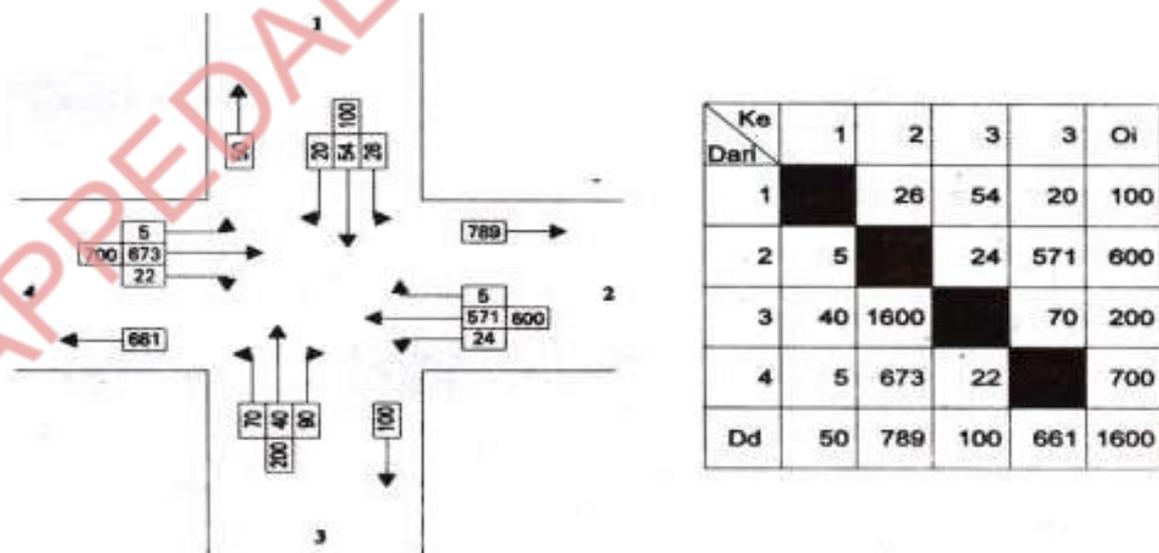
Metode untuk mendapatkan MAT dapat dikelompokkan menjadi dua bagian utama, yaitu Metode konvensional dan Metode tidak konvensional (Tamin,1985;1986;1988abc).

Pengelompokan digambarkan berupa diagram seperti terlihat pada gambar berikut.



Sumber :Perencanaan & Pemodelan Transportasi, Tamin, 1997

Gambar 2.2. Metode Mendapatkan Matriks Asal – Tujuan (MAT)



Gambar 2.3. Contoh Matriks Asal – Tujuan (MAT)

Metode Konvensional

Banyak penanganan permasalahan transportasi yang memerlukan identifikasi pola pergerakan yang dapat dinyatakan dalam bentuk MAT. Oleh sebab itu, tidaklah heran jika sampai saat ini telah berkembang beberapa metode untuk mendapatkan MAT. Berikut ini dijelaskan secara singkat beberapa Metode konvensional yang lebih ditekankan pada masing-masing kelebihan dan kekurangannya.

Metode konvensional dapat dikelompokkan menjadi dua bagian utama, (*Tamin, 1988abc*) yaitu Metode *Langsung* dan Metode *Tidak Langsung*. Keduanya dijelaskan secara rinci, tetapi yang akan lebih ditekankan hanya beberapa metode yang secara khusus dikembangkan untuk mendapatkan MAT.

Metode Langsung

Pendekatan ini sudah digunakan sejak lama sehingga dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang timbul yang berkaitan dengan penggunaannya. Pendekatan ini sangat tergantung dari hasil pengumpulan data survei lapangan. Proses wawancara dapat mengganggu pengguna jalan dan menimbulkan tundaan lalu lintas. Kendala waktu dan biaya juga membatasi jumlah wawancara sehingga galat timbul jika sampel tidak bisa mencapai 100%. Selain itu, pemilihan metode survei pengumpulan data juga sangat tergantung dari ketersediaan surveyor. Dengan demikian, galat teknis dan galat yang timbul akibat faktor manusia sering terjadi, misalnya galat mencatat dan menafsirkan. Oleh sebab itu, permasalahan utama pendekatan ini adalah dibutuhkannya sumber daya manusia yang besar, misalnya pewawancara untuk pengumpulan data yang selanjutnya digunakan untuk proses kodifikasi, penyortiran, dan akhirnya untuk proses analisis. Beberapa teknik yang tersedia sampai saat ini diterangkan sebagai berikut (*Willumsen, 1978a;1981ab;1982*).

a. Wawancara di Tepi Jalan.

Survei ini biasanya dilakukan pada lokasi inlet dan outlet dari daerah kajian yang mempunyai batas wilayah tertentu. Untuk kasus transportasi barang antarkota, survei ini sangat berguna. Data dikumpulkan dengan mewawancarai pengendara di jalan. Wawancara meliputi pertanyaan mengenai zona asal dan tujuan pergerakan, jenis barang yang diangkut, beban muatan, dan lain-lain. Survei lainnya kadang-kadang menanyakan hal yang bersangkutan dengan jenis kendaraan, misalnya jenis kendaraan dan kapasitas angkutannya.

Lokasi wawancara harus diatur agar semua lalu lintas antar zona bisa didapatkan. Ini

mempunyai definisi yang baik tentang sistem zona dan jaringan di daerah kajian. Lalulintas yang masuk dan keluar dari daerah kajian juga harus disurvei. Jumlah wawancara pada setiap lokasi ditentukan berdasarkan jumlah sampel yang diambil. Untuk mendapatkan gambaran mengenai besarnya sampel, survei pendahuluan perlu dilakukan untuk mendapatkan informasi dan komposisinya.

Sesuai dengan ukuran sampel dan periode survei, faktor koreksi harus digunakan terhadap data hasil survei untuk mendapatkan MAT secara total. Persentase sampel sebesar 20% sering digunakan, tetapi ini sangat tergantung dari arus lalulintas dan ketersediaan tenaga kerja. Wawancara seperti ini dirasakan mahal jika ditinjau dari sisi tenaga kerja, adanya tundaan, dan gangguan arus lalulintas, serta membutuhkan waktu proses yang lama.

b. Wawancara di Rumah.

Survei wawancara di tepi jalan sangat efektif jika digunakan untuk mendapatkan informasi arus lalulintas menerus, tetapi tidak efektif untuk mendapatkan informasi lalulintas yang terjadi dan bergerak hanya di dalam daerah kajian (internal). Pergerakan internal susah dideteksi; semakin besar suatu kota, semakin besar pula persentase lalulintas internalnya. Oleh sebab itu, Metode survei yang paling cocok untuk mendapatkan informasi lalulintas internal adalah dengan wawancara di rumah.

c. Wawancara di rumah adalah jenis survei asal-tujuan yang terbaik untuk daerah perkotaan dan merupakan bagian yang terpenting dalam kebanyakan kajian transportasi. Ukuran sampel merupakan hal yang paling menentukan dan biasanya jumlah responden yang dibutuhkan minimal 1000 rumah. Untuk kota kecil, jumlah sampel yang lebih besar dari 5% populasi masih dapat dipertimbangkan karena alasan biaya. Tidak seperti wawancara di tepi jalan, tujuan wawancara di rumah tidak hanya untuk mendapatkan informasi MAT, tetapi juga untuk mendapatkan beberapa data statistik lain seperti kepemilikan kendaraan, jumlah anggota keluarga, dan mungkin juga penghasilan. Survei wawancara di rumah yang banyak berkaitan dengan pergerakan internal dapat mengatasi kekurangan survei wawancara di tepi jalan.

Untuk survei jenis ini sangat disarankan adanya pemberitahuan awal bagi responden. Pemberitahuan melalui surat dan telepon disarankan, apalagi bila kuisisioner harus diisi oleh kepala keluarga. Usaha tambahan harus dilakukan agar tingkat pengembalian kuisisioner bisa di atas 90%. Walaupun informasi yang didapat lebih banyak jika dibandingkan dengan survei wawancara di tepi jalan, survei jenis ini masih dianggap mahal dan membutuhkan waktu proses yang lama.

d. Metode menggunakan bendera.

Metode ini membutuhkan beberapa pengamat yang mengambil posisi pada beberapa lokasi inlet dan outlet daerah kajian. Beberapa jenis tanda pengenal digunakan untuk mengidentifikasi kendaraan, misalnya stiker. Biasanya stiker tersebut bernomor dan berwarna yang ditempelkan pada kendaraan di setiap lokasi masuk dan kemudian kendaraan tersebut dicatat pada beberapa lokasi tertentu dan pada lokasi keluar. Nomor pelat mobil sering juga digunakan untuk menggantikan stiker dan mempunyai keuntungan, yaitu tidak mengganggu perjalanan.

Untuk daerah kajian yang kecil, hal lain yang dapat dilakukan adalah meminta pengendara, pada saat masuk, menyatakan lampunya dalam selang waktu tertentu. Pengamat pada beberapa lokasi mencatat jumlah kendaraan yang lampunya menyala dalam selang waktu itu. Proses ini dilakukan secara berulang pada beberapa lokasi masuk dalam beberapa hari. Metode ini hanya dapat dilakukan pada siang hari dan hanya baik untuk daerah kajian yang kecil saja.

e. Metode Foto Udara.

Metode ini menggunakan beberapa foto udara di daerah kajian yang diambil dari helikopter yang terbang pada koordinat dan ketinggian tertentu. Proses pengumpulan data cukup cepat dan tidak mahal jika dibandingkan dengan Metode alternatif lainnya, tetapi proses selanjutnya membutuhkan dana cukup besar. Metode ini membutuhkan informasi mengenai setiap foto yang berurutan pengambilannya untuk menentukan pergerakan setiap kendaraan dengan bantuan alat digitasi.

Keuntungan metode ini adalah terjaminnya kontrol kualitas foto udara dan foto digunakan untuk kebutuhan lain. Akan tetapi, untuk ada batasan mengenai ukuran daerah kajian yang bisa diambil. Metode ini semakin baik jika proses identifikasi kendaraan dapat dilakukan secara otomatis. Secara teori, 100% sampel bisa didapat dengan menggunakan metode ini, tetapi secara praktis, persentase sampel yang didapat dengan hampir sama dengan jika kita menggunakan survei wawancara di jalan.

f. Metode Mengikuti Mobil

Metode ini membutuhkan adanya pengamat yang bertugas mengikuti pergerakan kendaraan (biasanya dengan menggunakan kendaraan lain) di dalam daerah kajian dengan cara mencatat pergerakan kendaraan pada beberapa lokasi tertentu dalam suatu jaringan jalan. Metode ini lebih murah dibandingkan dengan Metode lainnya, tetapi membutuhkan manajemen yang baik dalam proses pengumpulan dan analisis data

Dapat disimpulkan bahwa pendekatan metode langsung pada umumnya mahal, terutama dalam hal kebutuhan akan sumber daya manusia, waktu proses yang lama, serta hasil

akhirnya hanya berlaku untuk selang waktu yang pendek saja. Tambahan lain, metode survei di tepi jalan membutuhkan koordinasi yang baik dengan pengguna jalan dan tentu hal ini menyebabkan gangguan dan tundaan bagi pengguna jalan tersebut. Semua metode pada umumnya menghasilkan persentase sampel lebih kecil dari 100% sehingga hasil akhirnya hanya merupakan perkiraan dari MAT yang diinginkan. Untuk survei foto udara, meskipun persentase sampel 100% bisa dicapai, pertanyaan berikutnya adalah seberapa tinggi ketepatan MAT yang dihasilkan dengan MAT yang sebenarnya terjadi dalam daerah kajian tersebut. Oleh sebab itu, semua kekurangan itu menyebabkan semakin banyaknya kendala dan semakin jarang pengguna pendekatan metode langsung ini.

Metode Tidak Langsung

Permodelan adalah penyederhanaan realita. Penyederhanaan tersebut dilakukan dengan menggunakan suatu sistem dalam bentuk unsur atau faktor yang dapat dipertimbangkan mempunyai kaitan dengan situasi yang hendak digambarkan. Memperkirakan kebutuhan akan pergerakan merupakan bagian terpenting dalam proses perencanaan transportasi karena kebutuhan akan pergerakan merupakan bagian terpenting dalam proses perencanaan transportasi karena kebutuhan akan pergerakan baik pada masa sekarang maupun pada masa mendatang berpengaruh besar pada kebijakan transportasi dan kebutuhan akan sistem jaringan.

Model yang baik harus bisa menggambarkan semua faktor yang mewakili perilaku manusia. Akan tetapi, kemampuan permodelan yang dibatasi waktu dan biaya menyebabkan tidak bisa dihasilkannya model yang lengkap. Meskipun mungkin didapat model yang lengkap, pastilah merupakan model yang sangat kompleks dan mahal untuk digunakan. Jadi, secara praktis, dibutuhkan berbagai macam jenis model untuk berbagai tujuan sehingga dapat dipilih model yang paling cocok untuk tujuan tertentu atau untuk pemecahan masalah tertentu.

Sebaran pergerakan merupakan salah satu tahapan dalam Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap. Pada tahapan ini, jumlah pergerakan yang dibangkitkan dari suatu zona asal atau yang ditarik ke suatu zona tujuan akan disebarkan pada setiap zona asal dan zona tujuan yang ada. Hasil tahapan ini berbentuk MAT yang diinginkan.

Beberapa prosedur matematis telah dikembangkan sampai saat ini yang secara umum dapat dikelompokkan menjadi dua bagian utama (*Davinroy et al, 1963 dan Bruton, 1981*), tergantung dari jenis data yang digunakan dan cara kita menggunakannya:

1. Metode analogi, dalam hal ini suatu nilai tingkat pertumbuhan digunakan pada pergerakan pada saat sekarang untuk mendapatkan pergerakan pada masa mendatang.
2. Metode sintetis, dalam hal ini harus dilakukan usaha untuk memodel hubungan atau kaitan yang terjadi antarpola pergerakan. Setelah permodelan hubungan atau kaitan tersebut didapat, kemudian diproyeksikan untuk mendapatkan pola pergerakan pada masa mendatang.

Modal Split (Pemilihan Moda)

Model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan mengetahui setiap moda. Proses ini dilakukan dengan maksud untuk mengkalibrasi model pemilihan moda pada tahun dasar dengan mengetahui peubah atribut yang mempengaruhi pemilihan moda tersebut setelah dilakukan proses kalibrasi, model dapat digunakan untuk meramalkan pemilihan moda dengan menggunakan nilai peubah atribut untuk masa mendatang.

Pemilihan moda sangat sulit dimodel, walaupun hanya dua buah moda yang akan digunakan (umum atau pribadi). Ini disebabkan oleh banyak faktor yang sulit dikuantifikasi dan juga kesediaan mobil pada saat diperlukan. Dengan lebih dari dua moda (misalnya bus, oplet, sepeda motor, kereta api), proses pemodelan menjadi lebih sulit. Untuk angkutan barang, pemilihan biasanya antara kereta api atau truk.

Pemilihan moda juga mempertimbangkan pergerakan yang menggunakan moda lebih dari satu dalam perjalanan. Jenis pergerakan inilah yang sangat umum dijumpai di Indonesia yang terdiri dari banyak pulau. Jadi, dapat dikatakan bahwa pemodelan pemilihan moda merupakan bagian yang terlemah dan tersulit dimodelkan dari keempat tahapan model perencanaan transportasi. Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokkan menjadi tiga, sebagaimana dijelaskan berikut ini.

1. Ciri pengguna jalan beberapa faktor berikut ini diyakini sangat mempengaruhi pemilihan moda:
 - Ketersediaan atau pemilikan kendaraan pribadi
 - Pemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM)
 - Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun, bujangan, dll)
 - Pendapatan
 - Faktor lain misalnya keharusan menggunakan mobil ke tempat bekerja dan keperluan mengantar anak sekolah.

2. Ciri pergerakan pemilihan moda juga sangat dipengaruhi oleh:

Tujuan pergerakan contohnya, pergerakan ketempat kerja di negara maju biasanya lebih mudah dengan memakai angkutan umum karena ketepatan waktu dan tingkat pelayanannya sangat baik dan ongkosnya lebih murah dibandingkan dengan mobil akan tetapi, hal yang sebaiknya terjadi di negara sedang berkembang ; orang masih tetap menggunakan mobil pribadi ke tempat kerja, meskipun lebih mahal, karena ketepatan waktu, kenyamanan, dan lain-lainnya tidak dapat dipenuhi oleh angkutan umum.

- Waktu terjadinya pergerakan kalau kita ingin bergerak pada tengah malam, kita pasti membutuhkan kendaraan pribadi karena pada saat ini angkutan umum tidak/jarang beroperasi
- Jarak perjalanan semakin jauh perjalanan, kita semakin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan pribadi. Contohnya, bepergian dari Jakarta ke Surabaya; meskipun mempunyai mobil pribadi, kita cenderung menggunakan angkutan umum (pesawat, kereta api, atau bus) karena jaraknya yang sangat jauh.

3. Ciri fasilitas moda transportasi. Hal ini dapat dikelompokkan menjadi dua kategori. Pertama faktor kuantitatif seperti:

- Waktu perjalanan; waktu menunggu di pemberhentian bus, waktu berjalan kaki di pemberhentian bus, waktu selama bergerak, dan lain-lain;
- Biaya transportasi (tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain);
- Ketersediaan ruang dan tarif parkir

Faktor kedua bersifat kuantitatif yang cukup sukar menghitungnya, meliputi kenyamanan dan keamanan, keandalan dan keteraturan, dan lain-lain.

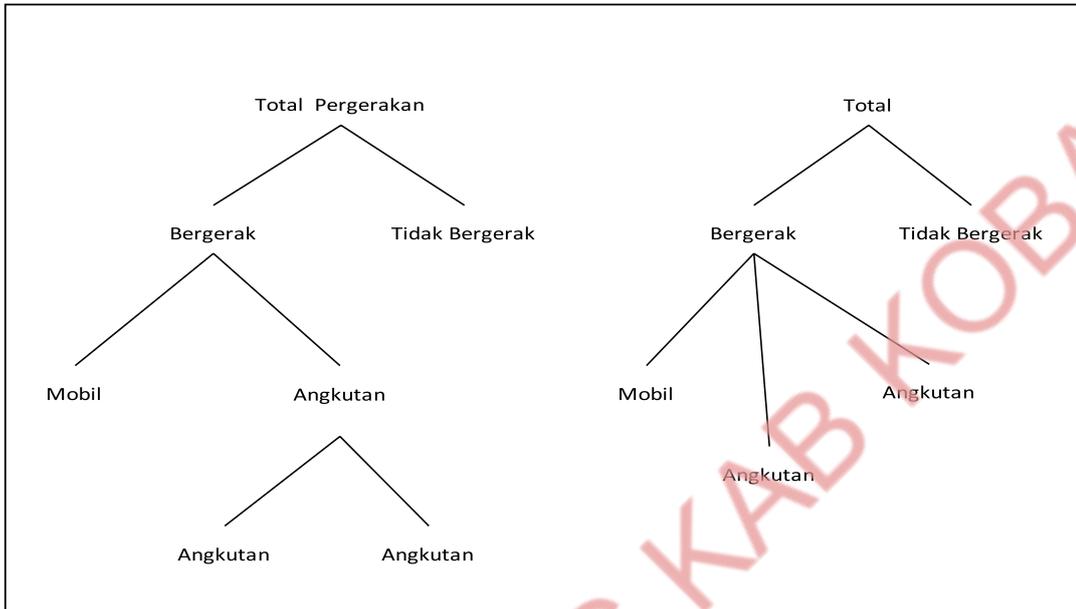
4. Ciri kota atau zona. Beberapa ciri yang mempengaruhi moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

Model pemilihan moda yang baik harus mempertimbangkan semua faktor tersebut mudah dilihat bagaimana konsep biaya gabungan dapat digunakan untuk menyatakan beberapa faktor kuantitatif.

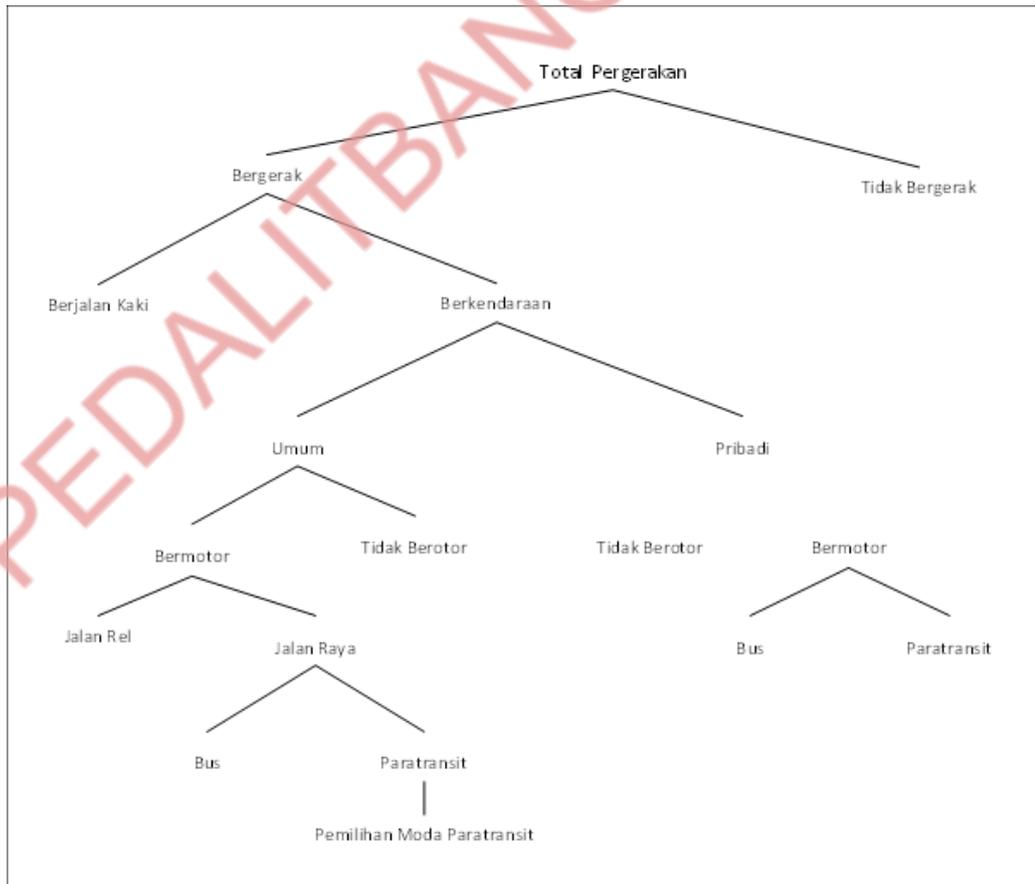
Dari semua model pemilihan moda, pemilihan peubah yang digunakan sangat tergantung pada:

- (a) orang yang memilih moda tersebut,
- (b) tujuan pergerakan, dan
- (c) jenis model yang digunakan.

Model pemilihan moda dapat dianggap sebagai model agregat yang digunakan informasi yang berbasis zona serta dapat dianggap sebagai model tidak agregat jika dipakai data berbasis data dan atau individu.



Gambar 2.4. Proses Pemilihan 2 Moda (Angkutan Umum dan Mobil)



Gambar 2.5. Proses Pemilihan 2 Moda untuk Indonesia

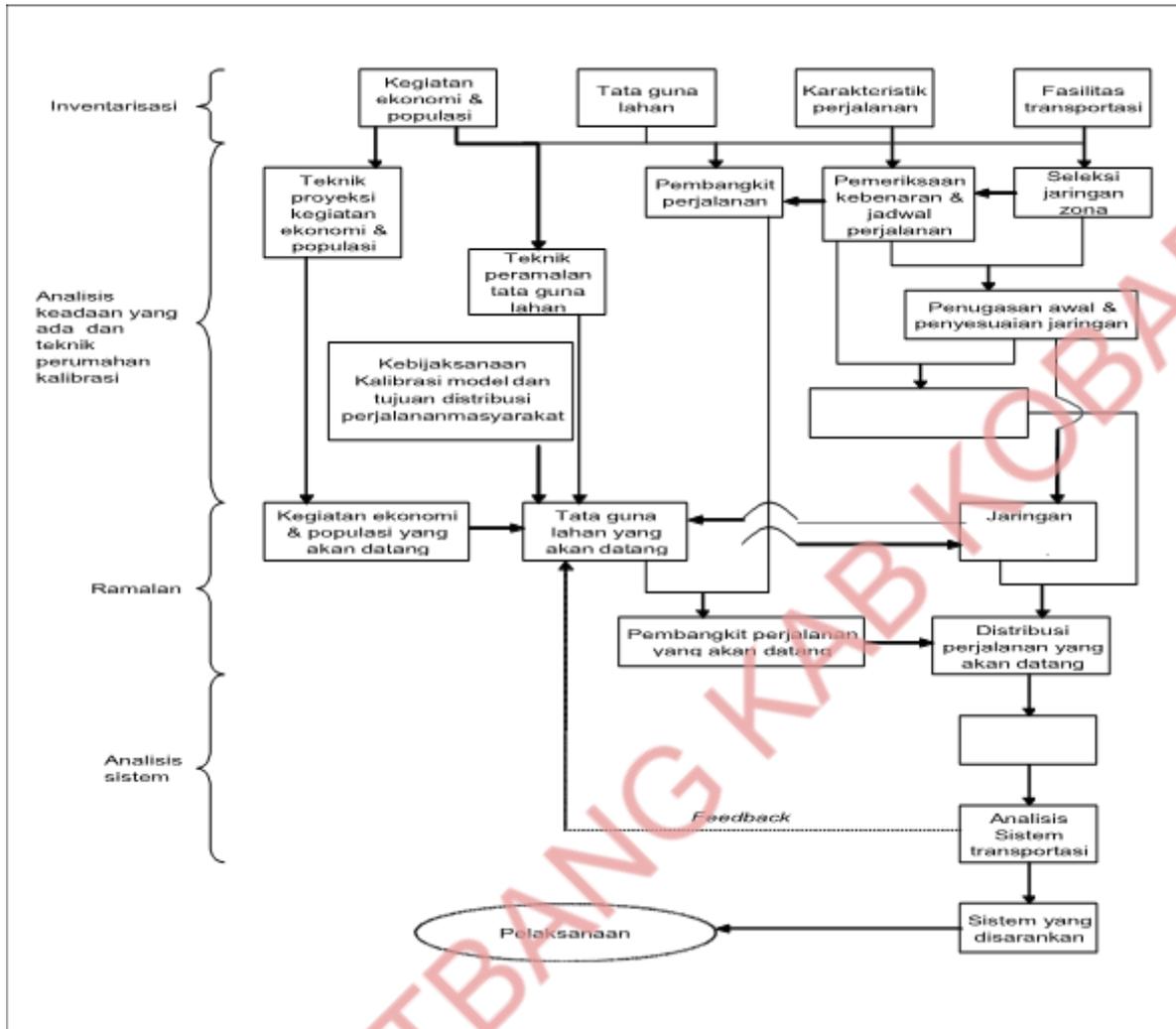
Trip Assignment (Pemilihan Rute)

Pada tahap pembebanan rute ini, beberapa prinsip digunakan untuk membebankan MAT pada jaringan jalan yang akhirnya menghasilkan informasi arus lalu lintas pada setiap ruas jalan. Terdapat 3 asumsi yang dapat digunakan dimana akan menghasilkan jenis model yang berbeda pula yakni

- Pembebanan *all-or-nothing*
- Pembebanan banyak ruas
- Pembebanan berpeluang

Metode dalam perhitungan trip assignment ini terdiri dari:

- Metode proporsional
 - Model *all-or-nothing*
 - Model stokastik
- Metode tidak proporsional
 - Model batasan kapasitas
 - Model keseimbangan
 - Model kurva diversifikasi
 - Model JICA
 - Model logit binomial dan regresi pengali



Sumber: Ross dalam Snyder & Catanese (1988)

Gambar 2.6. Proses Peramalan Kebutuhan Perjalanan

2.1.2. Transportasi Intermoda

Transportasi intermoda adalah suatu sistem transportasi yang secara berkesinambungan (*single seamless services*) dapat memindahkan penumpang maupun barang dari titik asal ke titik tujuan, diarahkan pada keterpaduan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi antarmoda yang efektif dan efisien dalam bentuk interkoneksi pada simpul transportasi yang berfungsi sebagai titik temu yang memfasilitasi alih moda atau transportasi penumpang dan/atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkesinambungan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2010. Sedangkan khusus dalam hal angkutan barang EU melalui proyek LOGIQ mendefinisikan bahwa intermodal transport adalah “the movement of goods in one loading unit, which uses successively several modes of transport without handling of the goods themselves in transshipment between the modes”. Definsi tersebut menuntut integrasi prima

dari komponen-komponen sistem logistic mulai dari *warehousing* hingga pengantaran ke konsumen. Pendekatan ini telah mengalami revolusi dari pengelolaan inventory hingga ke *Just-In-Time* yang mensyaratkan *zero defect* dan konsep *supply chain management* yang mensyaratkan pengenalan lalu-lintas barang, informasi dan financial yang terkendali.

Dalam lingkup yang lebih luas baik dalam skala sistem maupun skala wilayah dewasa ini telah dikembangkan apa yang disebut dengan Transportasi Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda, menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012. Terminologi ini dipergunakan untuk sistem angkutan barang dan penumpang yang menggunakan minimal dua moda yang berbeda, yang dilakukan berdasarkan suatu kontrak berupa Dokumen Angkutan Multimoda (DAM) antara pelaku usaha dan pengguna jasa. Pengangkutan multimoda belum memperoleh pengertian yang jelas dan sama bagi semua pihak. Tetapi, menurut Konvensi International Multimoda *Transport of Goods* pasal 1 ayat 2, pengangkutan multimoda adalah suatu cara pengangkutan barang dengan mempergunakan paling sedikit 2 (dua) jenis alat angkutan berdasarkan suatu bentuk angkutan multimoda dari suatu tempat di suatu negara di mana barang tersebut diperalihkan resikonya oleh pelaksana pengangkutan multimoda ke tempat di mana barang akan diserahkan di negara lain.

Tujuan utama yang ingin dicapai dalam sistem pengangkutan multimoda adalah efisiensi biaya pengangkutan dengan memperhatikan faktor kecepatan dan ketepatan waktu barang sampai di tangan penerima tanpa melupakan faktor keamanan penumpang dan barang yang diangkut.

Dalam sistem pengangkutan multimoda ini, terdapat satu pelaksana dan penanggung jawab pengangkutan barang sejak dari tempat pembuatan sampai di tempat penggunaannya, yaitu perusahaan pelaksanaan pengangkutan multimoda. Perusahaan yang bertindak sebagai pelaksana pengangkutan multimoda adalah *freight forwarder*. Kendati demikian, pengangkutan multimoda tetap melibatkan berbagai pihak atau unsur pengangkut, yaitu perusahaan angkutan darat, perkeretaapian dan perusahaan angkutan laut. Perusahaan yang memberi jasa pengangkutan ini merupakan subsistem dari sistem pengangkutan multimoda. Dalam sistem pengangkutan angkutan multimoda, konsumen barang dapat dikeluarkan perusahaan pengangkutan multimoda. Dengan demikian, penguasaan muatan berada di tangan perusahaan multimoda.

Secara umum kondisi saat ini menunjukkan bahwa peraturan perundangan yang dijadikan dasar untuk mengatur pelaksanaan pengangkutan multimoda, baik yang berlaku secara internasional maupun nasional, dapat dikatakan masih terbatas. Begitu pula sifat pengaturannya masih sangat terbatas dan berlaku pada tempat dan kondisi tertentu. Oleh sebab itu, model-model pengaturan yang digunakan belum bersifat universal untuk dijadikan sebagai standar bagi masing-masing negara. Tetapi sekedar untuk menjadi bahan kajian dan pemikiran, beberapa dasar hukum, baik yang bersifat internasional maupun nasional mengenai pengangkutan multimoda, akan disebutkan di bawah ini. Tetapi dasar-dasar hukum ini, tentu saja masih memiliki keterbatasan dan mengandung segi-segi kelemahan.

Dasar hukum internasional yang mengatur pengangkutan multimoda ini adalah *International Chamber of Commerce* (ICC). Dasar hukum atau peraturan ini sifatnya masih terbatas bagi pihak-pihak yang terlibat dengan pelaksanaan kontrak pengangkutan multimoda, karena peraturan ini dibuat oleh organisasi internasional dan dibuat sebagai alternatif dasar hukum internasional yang berlaku secara universal bagi negara-negara di dunia. Dasar hukum ini biasa dikenal dengan nama *ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document*. Di samping ketentuan tersebut, pelaksanaan kegiatan multimoda ini didasarkan pada Konvensi Internasional *United Nations Convention* mengenai pengangkutan multimoda dilakukan pada 1980. Tetapi konvensi ini hanya diratifikasi oleh beberapa negara saja. Sedangkan peraturan hukum publik nasional yang secara khusus mengatur tentang pengangkutan multimoda belum ada. Sejauh ini, peraturan yang sudah ada hanya mengatur tentang penyelenggaraan kegiatan angkutan darat, laut dan udara.

Peraturan hukum publik yang mengatur tentang penyelenggaraan angkutan adalah: i) Undang-Undang No. 13 Tahun 1992 tentang perkeretaapian; ii) Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; iii) Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dan iv) Undang-Undang No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Keempat undang-undang tersebut di atas, secara eksplisit belum menyinggung tentang penyelenggaraan pengangkutan multimoda. Oleh sebab itu, kegiatan pengangkutan multimoda, mau tidak mau harus mengacu pada ketentuan khusus itu. Di bidang hukum perdata, hingga saat ini belum satupun ketentuan yang mengatur tentang pengangkutan multimoda. Dengan demikian, pengaturan mengenai hak dan kewajiban para pihak, tetap masih mengacu pada kitab undang-undang hukum perdata yang ada.

Ditingkat ASEAN, Pemerintah Indonesia telah menandatangani “ASEAN Agreement Framework on Multimoda Transport”. Untuk mengantisipasi perkembangan angkutan multimoda maka pada RUU Pelayaran telah diberikan payung hukumnya, dan pengaturan lebih lanjutnya yang menyangkut aspek perizinan, siapa yang dapat menyelenggarakan kegiatan multimoda, tanggung jawab, lingkup kegiatan dan lain sebagainya diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Fasilitas intermoda yang berada di terminal dapat berupa fasilitas *park and ride* dan *kiss and ride*. *Park and ride* adalah fasilitas parkir yang terintegrasi antara kendaraan pribadi dengan moda angkutan umum, dan sebaliknya. Sedangkan *kiss and ride* adalah fasilitas tempat penumpang turun dari kendaraan pengantar menuju angkutan umum, dan sebaliknya.

2.1.3. Pemilihan dan Kombinasi Moda Transportasi yang Optimal

Secara garis besar moda transportasi dikelompokkan menjadi transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara. Selanjutnya dari ketiga kelompok tersebut dapat dirinci lagi sebagai berikut:

1. Transportasi darat yang meliputi:
 - Transportasi jalan
 - Transportasi kereta api
 - Transportasi sungai, danau, dan penyeberangan
 - Transportasi pipa
 - Transportasi kereta gantung
2. Transportasi laut
3. Transportasi udara

Dari segi jangkauan layanannya, transportasi dapat dibedakan atas transportasi lokal, transportasi regional, transportasi nasional, dan transportasi internasional.

2.1.3.1. Transportasi Darat

Moda Transportasi darat terdiri dari berbagai moda transportasi yang memiliki kesamaan wilayah di daratan, dan saling berinteraksi sehingga membentuk suatu jaringan transportasi darat yang meliputi moda transportasi jalan, moda transportasi jalan rel (kereta api) serta transportasi sungai, danau, dan penyeberangan yang juga merupakan bagian dari moda transportasi air.

Di samping moda tersebut, terdapat juga transportasi pipa, kabel, ban berjalan (belt conveyor) yang beroperasi di lokasi khusus, sehingga tidak masuk dalam kategori

transportasi umum. Ini disebabkan objek yang diangkutnya sebagian besar berupa benda atau barang yang tidak bergerak. Namun demikian dalam konteks transportasi, dapat juga diterapkan untuk memindahkan orang dalam jarak relatif dekat. Adanya tangga berjalan di beberapa pusat perbelanjaan yang berguna untuk memudahkan pemakainya pindah dari lantai satu ke lantai berikutnya tanpa menggunakan lift.

2.1.3.2. Transportasi Laut

Moda transportasi laut sebagai salah satu bagian dari moda transportasi air mempunyai perbedaan karakteristik dibandingkan dengan moda transportasi lain yaitu mampu mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah besar dan jarak yang relatif jauh, antar pulau maupun antar negara.

Karena kapasitas angkut dan jarak tempuh yang besar maka moda transportasi ini lebih efisien dibanding moda yang lain untuk skala transportasi yang besar. Dalam konteks Indonesia sebagai negara kepulauan, moda transportasi laut memegang peran yang sangat strategis dalam sistem distribusi komoditas antar wilayah.

2.1.3.3. Transportasi Sungai dan Penyeberangan

Moda transportasi sungai dan penyeberangan merupakan moda transportasi air di wilayah daratan atau di laut dengan jarak yang relatif dekat (antar pulau yang berdekatan atau selat). Untuk wilayah daratan yang memiliki potensi sungai, moda transportasi ini menjadi alternatif untuk menjangkau wilayah-wilayah pedalaman yang belum terjangkau moda transportasi lain.

2.1.3.4. Transportasi Udara

Moda transportasi udara merupakan salah satu moda transportasi yang melayani angkutan penumpang dan barang, khususnya yang bernilai tinggi atau membutuhkan waktu cepat. Jaringan transportasi udara berupa rute-rute penerbangan umum yang terjadwal. Penetapan jaringan lalu-lintas udara adalah penting untuk menetapkan beban bagi bandar udara dan jalur penerbangan udara dalam membagi ruang udara bagi penerbangan.

2.1.4. Karakteristik Pelayanan Moda Transportasi

2.1.4.1. Pelayanan Moda Transportasi Jalan Raya

Karakteristik pelayanan moda transportasi jalan raya, antara lain tidak dapat melayani volume angkutan barang dan penumpang yang besar, namun memiliki kelebihan dalam hal kemampuan untuk melakukan penetrasi sampai ke pelosok wilayah dengan sangat fleksibel. Untuk jangka pendek biaya investasinya relatif rendah. Moda ini efisien untuk melayani jarak yang tidak terlalu jauh dengan muatan relatif kecil, akan tetapi untuk jarak jauh dan muatan yang besar menjadi tidak efisien. Selain itu dari segi kelestarian alam dan lingkungan hidup tidak menguntungkan karena moda ini terdiri dari unit-unit kecil penghasil emisi, sehingga dalam jumlah yang banyak akan menghasilkan komulatif emisi yang besar.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, jenis kendaraan bermotor yang dapat digunakan untuk pelayanan jasa angkutan orang antara lain:

1. Mobil penumpang, yaitu kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 kilogram.
2. Mobil bus, yaitu kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 orang termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 kilogram.
3. Mobil bus kecil, yaitu kendaraan bermotor angkutan orang yang beratnya lebih dari 3.500 kilogram sampai dengan 5.000 kilogram, panjang maksimal 6.000 milimeter, lebar tidak melebihi 2.100 milimeter dan tinggi tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan. Mobil bus kecil memiliki kapasitas antara 15 hingga 19 kursi.
4. Mobil bus sedang, yaitu kendaraan bermotor angkutan orang yang beratnya lebih dari 5.000 kilogram sampai dengan 8.000 kilogram, panjang maksimal 9.000 milimeter, lebar tidak melebihi 2.100 milimeter dan tinggi tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan. Mobil bus sedang memiliki kapasitas 25 hingga 35 kursi.
5. Mobil bus besar, yaitu kendaraan bermotor angkutan orang yang beratnya lebih dari 8.000 kilogram sampai dengan 16.000 kilogram, panjang lebih dari 9.000 milimeter, sampai dengan 12.000 milimeter, lebar tidak melebihi 2.500 milimeter dan tinggi kendaraan tidak lebih 4.200 milimeter dan tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan. Mobil bus besar memiliki kapasitas 48 hingga 59 kursi.
6. Mobil Bus Maxi, yaitu kendaraan bermotor angkutan orang yang beratnya lebih dari 16.000 kilogram sampai dengan 24.000 kilogram, panjang maksimal 12.000 milimeter,

sampai 13.500 milimeter, lebar tidak melebihi 2.500 milimeter dan tinggi kendaraan tidak lebih 4.200 milimeter dan tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan.

7. Mobil Bus Tempel, yaitu kendaraan bermotor angkutan orang yang beratnya lebih dari 22.000 kilogram sampai dengan 26.000 kilogram, panjang maksimal 13.500 milimeter, sampai dengan 18.000 milimeter, lebar tidak melebihi 2.500 milimeter dan tinggi kendaraan tidak lebih 4.200 milimeter dan tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan.
8. Mobil Bus Tingkat, yaitu kendaraan bermotor angkutan orang yang beratnya lebih dari 21.000 kilogram sampai dengan 24.000 kilogram, panjang maksimal 9.000 milimeter, sampai dengan 13.500 milimeter, lebar tidak melebihi 2.500 milimeter dan tinggi kendaraan tidak lebih 4.200 milimeter.



Gambar 2.7. Mobil Penumpang



Gambar 2.8. Mobil Bus Kecil



Gambar 2.9. Mobil Bus Sedang



Gambar 2.10. Mobil Bus Besar



Gambar 2.11. Mobil Bus Maxi



Gambar 2.12. Mobil Bus Tempel



Gambar 2.13. Mobil Bus Tingkat

2.1.4.2. Pelayanan Moda Transportasi Jalan Rel

Moda transportasi kereta api untuk angkutan barang dan penumpang dapat melayani dalam jumlah yang besar dan jarak yang relatif lebih jauh dari moda jalan raya. Akan tetapi penetrasi moda tersebut tidak dapat mencapai pelosok– pelosok, dan kurang fleksibel. Sehingga moda ini lebih efisien untuk pelayanan jarak jauh dan muatan yang besar. Ditinjau dari segi kelestarian alam serta lingkungan hidup moda jalan rel relatif lebih menguntungkan dibandingkan dengan moda jalan raya.

2.1.4.3. Pelayanan Moda Transportasi Sungai dan Penyeberangan

Sebagai negara kepulauan dan memiliki potensi sungai-sungai besar, moda transportasi sungai dan penyeberangan memiliki peran yang cukup besar. Karakteristik pelayanan moda ini mampu memuat barang dan penumpang yang relatif besar, kecepatan jelajah relatif rendah, biaya angkutan per ton mil relatif rendah. Meskipun demikian moda ini memiliki keterbatasan dalam hal fleksibilitas, tetapi dalam kondisi tertentu, misalnya di wilayah Kalimantan moda ini dapat menjangkau sampai ke pedalaman bahkan dari pintu ke pintu.

2.1.4.4. Pelayanan Moda Transportasi Laut

Moda transportasi laut mempunyai karakteristik pelayanan yang dapat memuat angkutan barang dan penumpang dalam jumlah besar, kecepatan jelajah relatif rendah, biaya angkutan per ton mil relatif rendah, dan sangat menguntungkan untuk lintas jarak jauh dengan volume angkutan yang sangat besar. Meskipun demikian moda ini memiliki keterbatasan dalam hal fleksibilitas dan penetrasi pelayanannya, sehingga agar angkutan laut tersebut menjadi lebih efektif dan efisien, moda angkutan laut perlu didukung oleh moda darat yang terintegrasi dengan baik, sehingga angkutan selanjutnya menuju daerah belakang (hinterland) akan menjadi lancar.

Dalam konteks Indonesia, pelayanan moda laut ditujukan untuk melayani daerah-daerah yang mempunyai potensi ekonomi juga daerah–daerah yang secara ekonomi kurang memiliki potensial atau daerah terisolasi sebagai pelayanan perintis.

2.1.4.5. Pelayanan Moda Transportasi Udara

Moda transportasi udara mempunyai karakteristik hanya dapat melayani angkutan barang dan penumpang dalam jumlah yang relatif terbatas sehingga biaya angkutan per ton mil relatif mahal. Pelayanan moda udara ini mempunyai kelebihan dalam hal kecepatan dan kemampuan melakukan penetrasi sampai pelosok pedalaman yang tidak dapat dijangkau oleh pelayanan moda lain.

Dalam konteks Indonesia moda transportasi udara dapat dipergunakan untuk melayani transportasi antar daerah yang secara ekonomi potensial maupun kurang potensial, sesuai karakteristiknya yang mampu menjangkau daerah terpencil. Diharapkan dengan adanya hubungan udara tersebut, di masa mendatang daerah-daerah tersebut menjadi potensial secara ekonomis.

2.1.4.6. Dasar Pemilihan Jenis Moda Transportasi

Penggunaan moda transportasi tertentu untuk perjalanan memiliki kelebihan dan kekurangan. Pemilihan penggunaan moda tersebut tergantung dari beberapa faktor, antara lain segi pelayanan, keandalan dalam bergerak, keselamatan dalam perjalanan, biaya, jarak tempuh, kecepatan gerak, keperluan, fleksibilitas, tingkat polusi atau pencemaran, penggunaan energi/bahan bakar dan lain sebagainya. Tabel dibawah ini memberikan ilustrasi keuntungan dan kerugian pemilihan penggunaan moda.

Tabel 2.1. Perbandingan Keuntungan dan Kerugian Penggunaan Moda Transportasi

Ciri Operasional	Moda Transportasi				
	Jalan Raya	Jalan Rel	Air	Udara	Pipa
Kecepatan	2	3	4	1	5
Avalaibility of service	1	2	4	3	5
Dependability of operations	2	3	4	5	1
Capability	3	2	1	1	5
Frekuensi	2	4	5	3	1

Sumber : Perencanaan Angkutan Umum, ITB

Tabel 2.2. Perbandingan Operasional Moda Transportasi

No	Uraian	Jenis Moda Transportasi		
		Jalan Raya	Jalan Rel	Penyeberangan
1	Kecepatan	++	+	-
2	Kemampuan pelayanan pintu ke	++	-	-
3	pintu	-	++	+
4	Keandalan	+	++	+
5	Keselamatan	++	-	-
6	Fleksibilitas	++	+	-
7	Avalaibility	-	++	++
8	Efisiensi Energi	-	++	++
9	Efisiensi Biaya Polusi	-	++	++

Sumber : Perencanaan Angkutan Umum, ITB

2.1.5. Jaringan Jalan

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, dalam pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa, wilayah negara, dan fungsi masyarakat serta dalam memajukan kesejahteraan umum sebagaimana dimaksud dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah

agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional. Untuk terpenuhinya peranan jalan sebagaimana mestinya, pemerintah mempunyai hak dan kewajiban menyelenggarakan jalan.

Laju pertumbuhan penduduk, kendaraan, dan ekonomi yang kian meningkat setiap tahun menyebabkan kebutuhan akan transportasi yang cukup tinggi. Semakin lama permintaan perjalanan masyarakat semakin tidak dapat dilayani dengan sistem transportasi yang ada. Terbatasnya dukungan prasarana jalan yang ada menyebabkan kemacetan pada jaringan jalan yang ada di kawasan tersebut dan lebih jauh menjadikan ekonomi biaya tinggi. Biaya tersebut adalah biaya kemacetan yang harus ditanggung oleh pengguna jalan. Bagaimanapun juga pemerintah tetap bertanggung jawab atas ketersediaan serta berfungsinya prasarana jalan dengan melakukan berbagai tindakan baik peningkatan, pemeliharaan, maupun rehabilitasi. Agar penyelenggaraan jalan dapat dilaksanakan secara berdaya guna dan berhasil guna diperlukan keterlibatan masyarakat. Apabila prasarana jalan tersebut memiliki kondisi baik dan berfungsi secara optimal, maka pergerakan ekonomi akan dapat terjamin sehingga dapat meningkatkan perekonomian masyarakat.

Prasarana jalan merupakan fasilitas yang sangat penting dalam menunjang kehidupan dan peningkatan kualitas hidup masyarakat. Proses penyediaan sangat membutuhkan biaya yang besar, bukan saja biaya untuk membangun konstruksinya melainkan juga biaya sosial yang juga ditimbulkannya. Pembangunan jalan juga sangat membutuhkan sejumlah besar bahan alam yang berpotensi mengganggu keserasian lingkungan, sehingga menjadi sangat logis apabila kita bersama turut bertanggung jawab dalam memelihara agar jalan berfungsi dengan optimal. Semua komponen masyarakat pengguna jalan khususnya yang berpotensi untuk menggunakannya dengan beban di luar rencana, serta masyarakat bukan pengguna jalan perlu meningkatkan rasa memiliki dan rasa turut memelihara fungsi jalan tersebut.

Ketentuan mengenai jalan di Indonesia diatur dalam Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Undang-undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Disebutkan dalam UU No.38/2004 bahwa, jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperlukan bagi lalu lintas.

Jalan mempunyai peranan penting terutama yang menyangkut perwujudan perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan serta pemantapan pertahanan dan keamanan nasional dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional. Untuk terpenuhinya peranan jalan sebagaimana mestinya, Pemerintah mempunyai hak dan kewajiban membina jalan. Jalan mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, politik, sosial budaya, dan pertahanan–keamanan serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Jalan merupakan suatu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hirarki. Jalan mempunyai peranan untuk mendorong pengembangan semua Satuan Wilayah Pengembangan, dalam usaha mencapai tingkat perkembangan antar daerah yang semakin merata.

2.1.6. Fungsi Jalan

Berdasarkan UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, fungsi jalan dibedakan menjadi:

- jalan arteri,
- jalan kolektor,
- jalan lokal,
- jalan lingkungan.

Ciri-ciri jalan arteri primer, yaitu:

- a. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 8 (delapan) meter.
- b. Mempunyai kapasitas jalan yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- c. Lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik (*commuter*), lalu lintas lokal, dan kegiatan lokal.
- d. Pembatasan jumlah jalan masuk.
- e. Pengaturan pada persimpangan jalan sebidang.
- f. Tidak terputus walaupun memasuki kota.

Jalan kolektor primer menghubungkan kota jenjang ke dua dengan kota jenjang ke dua atau menghubungkan kota jenjang ke dua dengan kota jenjang ke tiga. Ciri-ciri jalan kolektor primer, yaitu:

- a. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 (empat puluh) km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 7 (tujuh) meter.
- b. Mempunyai kapasitas yang sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- c. Pembatasan jumlah jalan masuk.

d. Tidak terputus walaupun memasuki kota.

Jalan lokal primer menghubungkan kota jenjang ke satu dengan persil atau menghubungkan kota jenjang ke dua dengan persil atau menghubungkan kota jenjang ke tiga dengan kota jenjang ke tiga, kota jenjang ke tiga dengan kota jenjang di bawahnya, kota jenjang ke tiga dengan persil, atau kota di bawah jenjang ke tiga sampai persil. Ciri-ciri jalan lokal primer, yaitu:

- a. Didesign berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 6 (enam) meter.
- b. Tidak terputus walaupun memasuki desa.
- c. Perjalanan jarak dekat.
- d. Jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Sistem jaringan jalan sekunder terdiri dari jalan arteri sekunder, kolektor sekunder, dan lokal sekunder, dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Jalan arteri sekunder menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder ke satu atau menghubungkan kawasan sekunder ke satu dengan kawasan sekunder ke satu atau menghubungkan kawasan sekunder ke satu dengan kawasan sekunder ke dua.
2. Jalan kolektor sekunder menghubungkan kawasan sekunder dengan kawasan sekunder ke dua atau menghubungkan kawasan sekunder ke dua kawasan sekunder ke tiga.
3. Jalan lokal sekunder menghubungkan kawasan sekunder ke satu dengan perumahan, menghubungkan kawasan sekunder ke dua dengan perumahan, kawasan sekunder ke tiga dan seterusnya sampai ke perumahan.

Ciri-ciri jalan arteri sekunder, yaitu:

- a. Didesign berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 8 (delapan) meter.
- b. Mempunyai kapasitas yang sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- c. Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.

Ciri-ciri jalan kolektor sekunder, yaitu:

- a. Didesign berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 7 (tujuh) meter.

Ciri-ciri jalan lokal sekunder, yaitu:

- a. Didesign berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 (sepuluh) km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 5 (lima) meter.
- b. Persyaratan teknik di atas diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih.

- c. Jalan lokal sekunder yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan tidak kurang dari 3,5 (tiga setengah) meter.

2.1.7. Status Jalan

Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Jalan umum yang pembinaannya dilakukan oleh Menteri dikelompokkan dalam jalan nasional. Jalan umum yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah Daerah dikelompokkan dalam jalan daerah. Wewenang penyusunan rencana umum jangka panjang jaringan jalan primer, ada pada pemerintah. Wewenang penyusunan rencana umum jangka panjang jaringan jalan sekunder, diserahkan kepada Pemerintah Daerah atau dilimpahkan kepada pejabat atau instansi di pusat atau di daerah. Wewenang penyusunan rencana umum jangka panjang jalan khusus dapat diserahkan kepada:

- a. Pemerintah daerah.
- b. Badan hukum.
- c. Perorangan.
- d. Atau dilimpahkan kepada pejabat atau instansi di pusat atau di daerah.

Wewenang penyusunan rencana jangka menengah dan program perwujudan jaringan jalan arteri, jalan kolektor, dan jalan lokal pada jaringan jalan primer ada pada pemerintah. Wewenang penyusunan rencana jangka menengah dan program perwujudan jalan arteri, jalan kolektor, dan jalan lokal pada jaringan jalan sekunder diserahkan kepada pemerintah daerah dan dilimpahkan kepada pejabat atau instansi di pusat atau di daerah. Wewenang penyusunan rencana jangka menengah dan program, perwujudan jalan khusus dapat diserahkan kepada:

- a. Pemerintah daerah,
- b. Badan hukum,
- c. Perorangan.
- d. Atau dilimpahkan kepada pejabat atau instansi di pusat atau di daerah.

Termasuk kelompok jalan nasional adalah:

- a. Jalan arteri primer.
- b. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibu kota Provinsi.
- c. Jalan tol.
- d. Jalan strategis nasional.

Termasuk kelompok jalan provinsi adalah:

- a. Jalan kolektor primer yang menghubungkan ibu kota Provinsi dengan ibu kota kabupaten/kota.
- b. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibu kota kabupaten/kota.
- c. Jalan strategis Provinsi.

Penetapan status suatu jalan sebagai jalan provinsi dilakukan dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri atas usul Pemerintah Provinsi yang bersangkutan, dengan memperhatikan pendapat Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah.

Termasuk kelompok jalan kabupaten/kota adalah:

- a. Jalan kolektor primer yang tidak menghubungkan ibu kota Provinsi dengan ibu kota kabupaten/kota, dan tidak menghubungkan antar ibu kota kabupaten/kota.
- b. Jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten/kota dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, dan antardesa.
- c. Jalan strategis kabupaten/kota.

Penetapan status suatu jalan sebagai jalan kabupaten dilakukan dengan Keputusan Gubernur, atas usul Pemerintah Kabupaten/Kota yang bersangkutan dengan mempertimbangkan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah.

Termasuk kelompok jalan desa adalah jaringan jalan sekunder di dalam desa. Penetapan status suatu ruas jalan sebagai jalan desa dilakukan dengan Keputusan Bupati dengan memperhatikan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah.

Suatu ruas jalan dapat ditingkatkan statusnya menjadi lebih tinggi apabila dipenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Ruas jalan tersebut berperan penting dalam pelayanan terhadap wilayah yang lebih luas dari wilayah semula.
- b. Ruas jalan tersebut makin dibutuhkan masyarakat dalam rangka pengembangan sistem transportasi.

Suatu ruas jalan dapat diturunkan statusnya menjadi lebih rendah apabila dipenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Ruas jalan tersebut oleh sebab-sebab tertentu, menjadi berkurang peranannya dan menjangkau wilayah terbatas, lebih sempit dari wilayah semula.

- b. Ruas jalan tersebut lebih banyak melayani masyarakat dalam wilayah wewenang Pembina Jalan yang baru.

2.1.8. Ruang Jalan

Bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan (rumaja), ruang milik jalan (rumija), dan ruang pengawasan jalan (ruwasja). Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya. Ruang milik jalan meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu, di luar ruang manfaat jalan. Ruang pengawasan jalan merupakan sejalur tanah tertentu di luar ruang milik jalan yang ada di bawah pengawasan pembina jalan.

Ruang manfaat jalan merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi, dan kedalaman ruang bebas tertentu yang ditetapkan oleh pembina jalan. Ruang tersebut hanya diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkap lainnya. Badan jalan hanya diperuntukkan bagi arus lalu lintas dan pengamanan terhadap konstruksi jalan. Tinggi ruang bebas bagi jalan arteri dan kolektor paling rendah 5 (lima) meter dengan kedalaman lebih dari 1,5 (satu setengah) meter. Saluran tepi jalan, hanya diperuntukkan bagi penampungan dan penyaluran air, agar badan jalan bebas dari pengaruh air. Ukuran saluran tepi jalan ditetapkan sesuai dengan lebar jalan dan keadaan lingkungan. Dalam hal tertentu dan dengan syarat-syarat tertentu yang ditetapkan oleh menteri, saluran tepi jalan dapat diperuntukkan sebagaimana saluran lingkungan. Ambang pengaman jalan hanya diperuntukkan bagi pengamanan konstruksi jalan. Bangunan utilitas yang mempunyai sifat pelayanan wilayah pada sistem jaringan jalan primer di luar kota, harus ditempatkan di luar Ruang Milik Jalan.

Bangunan utilitas yang mempunyai sifat pelayanan lokal pada sistem jaringan jalan Primer diluar kota, dapat ditempatkan di luar Ruang Manfaat Jalan sejauh mungkin mendekati ke batas Ruang Milik Jalan. Bangunan Utilitas pada sistem jaringan jalan primer di dalam kota dan sistem jaringan jalan sekunder dapat ditempatkan di dalam Ruang Manfaat Jalan dengan berbagai ketentuan.

Geometrik Jalan

Bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan (rumaja), ruang milik jalan (rumija), dan ruang pengawasan jalan (ruwasja). Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya. Ruang milik jalan meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah

tertentu, di luar ruang manfaat jalan. Ruang pengawasan jalan merupakan sejalur tanah tertentu di luar ruang milik jalan yang ada di bawah pengawasan pembina jalan.

Ruang manfaat jalan merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi, dan kedalaman ruang bebas tertentu yang ditetapkan oleh pembina jalan. Ruang tersebut hanya diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkap lainnya. Badan jalan hanya diperuntukkan bagi arus lalu lintas dan pengamanan terhadap konstruksi jalan. Tinggi ruang bebas bagi jalan arteri dan kolektor paling rendah 5 (lima) meter dengan

Batas luar Ruang Pengawasan Jalan diukur dari as jalan dengan jarak berdasarkan ketentuan, yaitu:

- a. Jalan arteri primer tidak kurang dari 20 (dua puluh) meter.
- b. Jalan kolektor primer tidak kurang dari 15 (lima belas) meter.
- c. Jalan lokal primer tidak kurang dari 10 (sepuluh) meter.
- d. Jalan arteri sekunder tidak kurang dari 20 (dua puluh) meter.
- e. Jalan kolektor sekunder tidak kurang dari 7 (tujuh) meter.
- f. Jalan lokal sekunder tidak kurang dari 4 (empat) meter.
- g. Jembatan tidak kurang dari 100 (seratus) meter ke arah hilir atau hulu.

Lebar Jalur

Lebar lajur pada badan jalan mempengaruhi kenyamanan dan keselamatan pengemudi. Untuk kelancaran drainase, kemiringan jalan (superelevasi) normal adalah 3%.

Tabel 2.3. Lebar Jalur Lalu Lintas

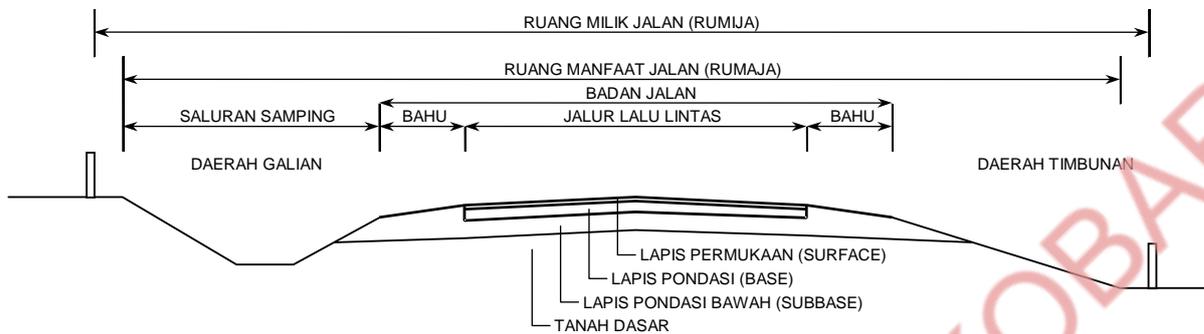
V_D (Km/Jam)	Lebar Lajur Lalu Lintas Minimum (m)
Kecepatan tinggi: $V_D \geq 80$	3,60
Kecepatan sedang : $40 \leq V_D < 80$	3,50
Kecepatan rendah : $V_D < 40$	2,75

Sumber: Pedoman Desain Geometrik Jalan, 2021

Lebar Bahu Jalan

Fungsi bahu jalan adalah untuk melindungi bagian utama jalan yang berfungsi sebagai tempat parkir, menyediakan ruang bebas samping bagi lalu lintas, meningkatkan jarak pandangan pada tikungan dan berfungsi sebagai trotoar sementara jika belum ada trotoar.

Atas dasar tersebut, maka besarnya lebar bahu jalan mutlak minimum adalah 1 meter. Untuk pertimbangan drainase, maka kemiringan bahu jalan adalah 3% – 5%.



Gambar 2.14. Penampang Melintang Jalan

2.1.9. Manajemen Lalu Lintas

Manajemen lalu lintas diatur dalam peraturan perundang-undangan berupa Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas. Disebutkan bahwa manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas. Manajemen lalu lintas bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, dan dilakukan antara lain dengan :

1. Usaha peningkatan kapasitas ruas jalan, persimpangan dan/atau jaringan jalan;
2. Pemberian prioritas bagi jenis kendaraan atau pemakai jalan tertentu;
3. Penyesuaian antara permintaan perjalanan dengan tingkat pelayanan tertentu dengan memperimbangan keterpeduan intra dan antar moda; dan
4. Penetapan sirkulasi lalu lintas, larangan dan perintah bagi pemakai jalan.

Selain itu, manajemen lalu lintas merupakan upaya pengelolaan dan pengendalian arus lalu lintas dengan melakukan optimasi penggunaan prasarana yang ada. Hal ini menyangkut kondisi arus lalu lintas dan juga sarana penunjangnya baik pada saat eksisting maupun rencana. Tujuan manajemen lalu lintas yaitu :

1. Mendapatkan tingkat efisiensi dari pergerakan lalu lintas secara menyeluruh dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi dengan menyeimbangkan permintaan dengan sarana penunjang yang tersedia.
2. meningkatkan tingkat keselamatan demi pengguna yang dapat diterima oleh semua pihak.

3. Melindungi dan memperbaiki keadaan kondisi lingkungan dimana arus lalu lintas tersebut berada.

Sedangkan sasaran manajemen lalu lintas yaitu:

1. Mengatur dan menyederhanakan lalu lintas dengan melakukan pemisahan terhadap tipe, kecepatan, dan pemakai jalan yang berbeda untuk meminimumkan gangguan terhadap lalu lintas.
2. Mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas dengan menaikkan kapasitas atau mengurangi volume lalu lintas pada suatu ruas jalan.
3. Melakukan optimalisasi ruas jalan dengan menentukan fungsi jalan dan kontrol terhadap aktivitas yang tidak cocok dengan fungsi jalan tersebut harus dikontrol.

Kegiatan perencanaan sebagaimana dimaksud di atas meliputi inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan, penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan, penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas dan penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya. Tujuan dilakukannya inventarisasi dalam ketentuan tersebut adalah untuk mengetahui tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, sedangkan tingkat pelayanan merupakan kemampuan ruas jalan dan persimpangan untuk menampung lalu lintas dengan tetap memperhatikan faktor kecepatan dan keselamatan. Dalam menentukan tingkat pelayanan yang diinginkan, dilakukan antara lain dengan memperhatikan:

1. Rencana umum jaringan transportasi jalan;
2. Peranan, kapasitas, dan karakteristik jalan;
3. Kelas jalan;
4. Karakteristik lalu lintas;
5. Aspek lingkungan; dan
6. Aspek sosial dan ekonomi.

Kegiatan pengaturan lalu lintas sebagai mana dimaksud meliputi kegiatan penetapan kebijaksanaan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu. Adapun yang termasuk dalam pengertian penetapan kebijakan lalu lintas dalam ketentuan ini antara lain penetapan sirkulasi lalu lintas, penentuan kecepatan maksimum dan/atau minimum, larangan penggunaan jalan, larangan dan/atau perintah bagi pemakai jalan.

Kegiatan pengawasan lalu lintas meliputi:

- a. Pemantauan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas; dan
- b. Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.

Kegiatan pemantauan dan penilaian dimaksudkan untuk mengetahui efektifitas dari kebijaksanaan-kebijaksanaan tersebut untuk mendukung pencapaian tingkat pelayanan yang telah ditentukan. Termasuk dalam kegiatan pemantauan antara lain meliputi

inventarisasi mengenai kebijaksanaan-kebijaksanaan lalu lintas yang berlaku pada ruas jalan, jumlah pelanggaran dan tindakan-tindakan koreksi yang telah dilakukan atas pelanggaran tersebut.

Kegiatan pengendalian lalu lintas meliputi:

- a. Pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas; dan
- b. Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.

Pemberian arahan dan petunjuk dalam ketentuan ini berupa pemberian pedoman dan tata cara pelaksanaan manajemen lalu lintas, dengan maksud untuk memperoleh keseragaman dalam pelaksanaannya serta dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya untuk menjamin tingkat pelayanan yang telah ditetapkan.

2.1.10. Strategi dan Teknik

Menentukan strategi untuk ruas jalan dengan *performance* yang tidak bagus analisis penyebab kemacetan dimulai dari *statement* berikut :

1. Kemacetan lalu lintas disebabkan karena volume lalu lintas melebihi kapasitas yang ada; dan
2. Solusi yang dapat dilakukan adalah dengan menaikkan kapasitas atau mengurangi volume lalu lintas.

Biasanya kapasitas yang diperbaiki dengan jalan mengurangi penyebab gangguan, misalnya dengan memindahkan tempat parkir, mengontrol pejalan kaki atau dengan memindahkan lalu lintas ke rute lainnya atau mungkin dengan cara pengaturan yang lain seperti membuat jalan satu arah, dalam hal ini jawaban dari skala waktu harus dipertimbangkan tetapi harus tetap konsisten pada penanganan jangka panjang yang direncanakan dalam perbaikan sistem yang ada.

Strategi-strategi dan teknik yang dapat dilakukan dalam manajemen lalu lintas adalah sebagai berikut :

1. Manajemen kapasitas

Langkah pertama dalam manajemen lalu lintas membuat penggunaan kapasitas dan ruas jalan seefektif mungkin sehingga pergerakan lalu lintas yang lancar merupakan persyaratan utama. Teknik – teknik yang dapat dilakukan dalam manajemen kapasitas ini adalah:

- a. Perbaikan persimpangan untuk menyakinkan penggunaan kontrol dan geometrik secara optimum;

- b. Manajemen ruas jalan dengan melakukan pemisahan tipe kendaraan, kontrol *on-street parking* (tempat,waktu) dan pelebaran jalan; dan
 - c. *Area trafic control*, batasan tempat membelok, sistem jalan satu arah dan koordinasi lampu lalu lintas.
2. Manajemen prioritas
- Terdapat beberapa pilihan yang dapat dilakukan dalam manajemen prioritas, terutama adalah prioritas bagi kendaraan penumpang umum yang menggunakan angkutan massal karena kendaraan tersebut bergerak dengan jumlah penumpang yang banyak dengan demikian efisiensi penggunaan ruas jalan dapat dicapai teknik yang dapat dilakukan antara lain dengan penggunaan:
- a. Jalan khusus bus;
 - b. Prioritas persimpangan;
 - c. Jalur bus;
 - d. Jalur khusus sepeda; dan
 - e. Prioritas bagi angkutan barang.
3. Manajemen *demand* (permintaan)
- Dalam strategi ini yang dapat dilakukan adalah:
- a. Merubah rute kendaraan pada jaringan dengan tujuan untuk memindahkan kendaraan dari daerah macet ke daerah tidak macet;
 - b. Merubah moda perjalanan dari angkutan pribadi ke angkutan umum pada jam sibuk yang berarti penyediaan prioritas bagi angkutan umum; dan
 - c. Kontrol terhadap penggunaan tata guna lahan.

Beberapa upaya dalam melakukan manajemen lalu lintas, yaitu:

1. Jalan satu arah

Dasar pertimbangannya, yaitu: banyaknya titik konflik antara kendaraan dengan kendaraan, dan kendaraan dengan pejalan kaki. Jalan satu arah biasanya dilakukan dengan cara permanen atau sementara (saat *off peak hour* menjadi dua arah). Keuntungan jalan satu arah ini, yaitu :

- a. Meningkatkan kapasitas jalan, karena:
 - Mengurangi hambatan pada persimpangan yang ditimbulkan oleh konflik kendaraan membelok dan konflik kendaraan dengan penyeberang jalan.
 - Meningkatkan waktu tempuh.
 - Memungkinkan perbaikan pengoperasian rute angkutan umum sebab rute berangkat dengan pulang berbeda.

- Terjadinya penyebaran lalu lintas guna menghindari kemacetan pada jalan-jalan yang berdekatan.
 - Menyederhanakan pengaturan lampu pemberi isyarat lalu lintas terutama pada kasus koordinasi.
- b. Meningkatkan keselamatan pengguna jalan, karena:
- Pengurangan konflik antar arus kendaraan dengan penyeberang jalan pada persimpangan.
 - Terhindarnya penyeberangan jalan terjebak di tengah arus lalu lintas yang saling berlawanan arah.
 - Perbaiki pengamatan di persimpangan bagi pengemudi.

Sedangkan kerugian pengaturan jalan satu arah, yaitu :

- a. Menambah waktu dan biaya perjalanan karena harus memutar.
- b. Membingungkan pengemudi jalan terutama yang belum pernah melewati jalan tersebut.

2. Lajur pasang surut.

Pada jam-jam sibuk tertentu, volume lalu lintas masing-masing arah sangat tidak seimbang. Kondisi ini sangat tidak efisien karena kapasitas jalan tidak dimanfaatkan secara optimal. Pada sistem lajur pasang surut, satu atau lebih lajur lalu lintas dikhususkan untuk arus arah tertentu pada jam sibuk. Tujuannya untuk memberikan tambahan lajur untuk arah yang mempunyai arus yang lebih besar.

3. Pengaturan kecepatan.

Pengaturan dan pembatasan kecepatan bertujuan untuk membantu pengguna jalan dalam memilih kecepatan yang sesuai dengan kondisi jalan, cuaca, dan lingkungan yang ada di sekitar sehingga akan diperoleh kondisi arus lalu lintas yang lebih baik dan meminimalkan angka kecelakaan.

4. Pembatasan Lalu Lintas.

Pembatasan lalu lintas yang biasa dilakukan adalah dengan menggunakan pembatasan fisik yaitu:

- a. Mengurangi jumlah jalan akses.
- b. Mengurangi waktu hijau lampu lalu lintas.
- c. Mengalokasikan beberapa jalan akses menjadi jalan untuk angkutan umum atau tempat parkir.

5. Pengaturan parkir.

Kebijakan parkir harus mempertimbangkan kapasitas jalan, tata guna lahan, dan kepentingan sosial ekonomi. Pengaturan parkir biasanya dilakukan dengan cara:

- a. Pembatasan parkir di tepi jalan.
- b. Pengaturan biaya parkir.
- c. Denda yang cukup tinggi terhadap pelanggar parkir.
- d. Perencanaan fasilitas parkir di luar daerah batas lalu lintas (*off street parking*).

6. Pemberlakuan biaya lewat jalan (*road pricing*)

Sistem pembayaran yang berbeda dapat diterapkan untuk biaya masuk yaitu :

- a. Sistem tanda ijin (*supplementary license*) adalah suatu tanda ijin yang memperbolehkan penggunaan kendaraan di dalam suatu daerah tertentu. Tanda ijin dapat dibeli untuk suatu periode tertentu dan diperlihatkan di kaca jendela pada waktu pemeriksaan. Daerah perkotaan dibagi menjadi beberapa zona dengan biaya berbeda.
- b. Sistem biaya tol.
- c. Sistem tanda masuk adalah suatu tanda yang memperbolehkan suatu kendaraan masuk ke daerah tertentu melalui pintu masuk yang terbatas jumlahnya pada periode tertentu (*saat peak hour*).

2.2. Pendekatan Teoritis Transportasi Sungai

2.2.1 Sungai

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2011, sungai adalah alur atau wadah air alami dan /atau buatan yang berupa jaringan pengaliran air beserta air di dalamnya, mulai dari hulu sampai muara, dengan dibatasi kanan dan kiri oleh garis sempadan. Sungai dikuasai oleh negara dan merupakan kekayaan negara. Sungai terdiri atas:

- a. Palung sungai, berfungsi sebagai ruang wadah air mengalir dan sebagai tempat berlangsungnya kehidupan ekosistem sungai.
- b. Sempadan sungai, berfungsi sebagai ruang penyangga antara ekosistem sungai dan daratan, agar fungsi sungai dan kegiatan manusia tidak saling terganggu.

Sungai memiliki beberapa fungsi yang bermanfaat bagi kehidupan manusia maupun alam yaitu:

- a. Sebagai penyedia air dan wadah air untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga, sanitasi lingkungan, pertanian, industri, pariwisata, olah raga, pertahanan, perikanan, pembangkit tenaga listrik, transportasi, dan kebutuhan lainnya;
- b. Sebagai pemulih kualitas air, penyalur banjir, dan pembangkit utama ekosistem flora dan fauna.

2.2.2 Sempadan Sungai

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Nomor 28 Tahun 2015 tentang Penetapan Garis Sempadan Sungai dan Garis Sempadan Danau, dinyatakan bahwa garis sempadan sungai merupakan garis maya di kiri dan kanan palung sungai yang ditetapkan sebagai batas perlindungan sungai. Sedangkan sempadan danau adalah luasan lahan yang mengelilingi dan berjarak tertentu dari tepi badan danau yang berfungsi sebagai kawasan pelindung danau.

Sempadan sungai meliputi ruang di kiri dan kanan palung sungai di antara garis sempadan dan tepi palung sungai untuk sungai tidak bertanggul atau di antara garis sempadan dan tepi luar kaki tanggul untuk sungai bertanggul. Sempadan sungai mempunyai beberapa fungsi penyangga antara ekosistem sungai dan daratan, antara lain:

- a. Karena dekat air, kawasan ini sangat kaya dengan keaneka ragaman hayati flora dan fauna. Keanekaragaman hayati adalah aset lingkungan yang sangat berharga bagi kehidupan manusia dan alam.
- b. Semak dan rerumputan yang tumbuh di sempadan sungai berfungsi sebagai filter yang sangat efektif terhadap polutan seperti, pupuk, obat anti hama, pathogen, dan logam berat sehingga kualitas air sungai terjaga dari pencemaran.
- c. Tumbuh-tumbuhan juga dapat menahan erosi karena sistem perakarannya yang masuk ke dalam memperkuat struktur tanah sehingga tidak mudah tererosi dan tergerus aliran air.
- d. Rimbunnya dedaunan dan sisa tumbuh-tumbuhan yang mati menyediakan tempat berlindung, berteduh, dan sumber makanan bagi berbagai jenis spesies binatang akuatik dan satwa liar lainnya.
- e. Kawasan tepi sungai yang sempadannya tertata asri menjadikan properti bernilai tinggi karena terjalinnya kehidupan yang harmonis antara manusia dan alam. Lingkungan yang teduh dengan tumbuh- tumbuhan, ada butung berkicau di dekat air jernih yang mengalir menciptakan rasa nyaman dan tenteram tersendiri.

Berikut ini besar garis sempadan pada tiap sungai yang dibedakan berdasarkan kondisi sungai sebagai berikut:

1. Sungai tidak bertanggul di dalam kawasan perkotaan
 - a. paling sedikit berjarak 10 m dari tepi kiri dan kanan palung sungai sepanjang alur sungai, jika kedalaman sungai kurang dari atau sama dengan 3 m;
 - b. paling sedikit berjarak 15 m dari tepi kiri dan kanan palung sungai sepanjang alur sungai, jika kedalaman sungai lebih dari 3 m sampai dengan 20 m; dan

- c. paling sedikit berjarak 30 m dari tepi kiri dan kanan palung sungai sepanjang alur sungai, jika kedalaman sungai lebih dari 20 m.
2. Sungai tidak bertanggul di luar kawasan perkotaan
 - a. paling sedikit berjarak 100 m dari tepi kiri dan kanan palung sungai sepanjang alur sungai jika sungai besar dengan luas DAS lebih besar dari 500 km²
 - b. paling sedikit 50 m dari tepi kiri dan kanan palung sungai sepanjang alur sungai jika sungai kecil dengan luas DAS kurang dari atau sama dengan 500 km²
3. Sungai bertanggul di dalam kawasan perkotaan, paling sedikit berjarak 3 m dari tepi luar kaki tanggul sepanjang alur sungai.
4. Sungai bertanggul di luar kawasan perkotaan, paling sedikit berjarak 5 m dari tepi luar kaki tanggul sepanjang alur sungai.
5. Sungai yang terpengaruh pasang air laut, sama dengan garis sempadan pada kondisi sungai sebelumnya yang diukur dari tepi muka air pasang rata-rata.
6. Danau paparan banjir, paling sedikit berjarak 50 m dari tepi muka air tertinggi yang pernah terjadi.
7. Mata air, mengelilingi mata air paling sedikit berjarak 200 m dari pusat mata air.

Bangunan yang berada di dalam sempadan sungai dinyatakan dalam status *quo* (kondisi tidak boleh mengubah, menambah, ataupun memperbaiki bangunan) dan secara bertahap harus ditertibkan untuk mengembalikan fungsi sempadan sungai, kecuali fasilitas kepentingan tertentu antara lain:

- a. bangunan prasarana sumber daya air;
- b. fasilitas jembatan dan dermaga;
- c. jalur pipa gas dan air minum; dan
- d. rentangan kabel listrik dan telekomunikasi



Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Nomor 28 Tahun 2015 tentang Penetapan Garis Sempadan Sungai dan Garis Sempadan Danau

Gambar 2.15. Batas Garis Sempadan Sungai dan Garis Sempadan Danau

2.2.3 Angkutan Sungai dan Penyeberangan

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, angkutan sungai dan danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau. Kegiatan angkutan sungai dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Kegiatan angkutan sungai di dalam negeri diselenggarakan dengan menggunakan dua jenis trayek, yaitu:

1. Trayek tetap dan teratur

Kegiatan angkutan sungai yang melayani trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek yang berfungsi menghubungkan simpul antarpelabuhan sungai atau antarpelabuhan sungai dengan pelabuhan laut yang berada dalam satu alur-pelayaran. Jaringan trayek tersebut meliputi:

- a. Trayek utama, menghubungkan antarpelabuhan sungai yang berfungsi sebagai pusat penyebaran
 - b. Trayek cabang, menghubungkan antarpelabuhan sungai yang berfungsi sebagai pusat penyebaran dengan yang bukan berfungsi sebagai pusat penyebaran atau antarpelabuhan sungai yang bukan berfungsi sebagai pusat penyebaran.
2. Trayek tidak tetap dan tidak teratur
- Penetapan jaringan trayek angkutan sungai dilakukan setelah memenuhi persyaratan sebagai berikut:
- a. sesuai dengan rencana induk pelabuhan nasional;
 - b. adanya kebutuhan angkutan;
 - c. rencana dan/atau ketersediaan pelabuhan sungai dan danau;
 - d. ketersediaan kapal sungai dan danau dengan spesifikasi teknis kapal sesuai fasilitas pelabuhan pada trayek yang akan dilayani; dan
 - e. potensi perekonomian daerah.

Angkutan penyeberangan merupakan angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Kegiatan angkutan penyeberangan di dalam negeri dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur dalam lintas penyeberangan. Hal yang harus dipertimbangkan dalam penetapan lintas penyeberangan yaitu:

- a. pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan;
- b. fungsi sebagai jembatan;
- c. hubungan antara 2 pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan, antara pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan dan terminal penyeberangan, dan antara 2 terminal penyeberangan dengan jarak tertentu;
- d. tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutnya;
- e. rencana tata ruang wilayah; dan
- f. jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan intra dan antarmoda.

2.2.4 Alur Pelayaran

Alur pelayaran sungai menurut PM No. 52 Tahun 2012 adalah perairan sungai, muara sungai, alur yang menghubungkan dua atau lebih antar muara sungai yang merupakan satu kesatuan alur-pelayaran sungai yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari. Perencanaan alur pelayaran meliputi kegiatan sebagai berikut:

1. Survei inventarisasi dan identifikasi alur-pelayaran serta lalu lintas dan angkutan di sungai, terdiri atas:
 - a. kesesuaian dengan Rencana Tata Ruang Wilayah, dilakukan untuk mengetahui lokasi, jenis, dan skala kegiatan sosial dan ekonomi yang berada di tepi sungai, dan peranan transportasi sungai sebagaimana tertuang dalam tataran transportasi wilayah dan tataran transportasi lokal;
 - b. kesesuaian dengan pengelolaan sumber daya air, dilakukan untuk mengetahui sistem jaringan pengairan dan daerah yang memanfaatkan sumber daya air;
 - c. analisis pengembangan wilayah sungai dan danau, dilakukan untuk mengetahui pemanfaatan sungai sesuai dengan dokumen perencanaan wilayah yang berlaku, pengembangan kegiatan di wilayah sekitar daerah aliran sungai, dan pengembangan transportasi selain angkutan sungai di wilayah sekitar daerah aliran sungai;
 - d. analisis karakteristik alur-pelayaran sungai, dilakukan untuk mengetahui panjang, lebar, kedalaman, radius tikungan, ruang bebas horisontal dan vertikal terhadap rencana alur-pelayaran sungai dan danau serta kecepatan arus, kecepatan angin, tingkat sedimentasi, curah hujan, dan kedalaman air; dan
 - e. analisis karakteristik lalu lintas kapal sungai, dilakukan untuk mengetahui ukuran paling besar yang diperkirakan akan menggunakan alur-pelayaran sungai yang mencakup panjang, lebar, sarat/draft, dan ketinggian; pola lalu lintas kapal sungai yang mencakup asal tujuan, kepadatan lalu lintas dan lokasi potensi rawan kecelakaan; dan perkiraan dampak lalu lintas kapal sungai .
2. Survei data primer alur-pelayaran, meliputi lebar, kedalaman, dan pasang surut
3. Profil alur-pelayaran, meliputi prakiraan wilayah alur-pelayaran yang akan digunakan untuk kegiatan angkutan sungai, prakiraan kelas alur, prakiraan perekayasa alur sungai agar dapat digunakan untuk kepentingan lalu lintas pelayaran, dan prakiraan fasilitas alur pelayaran.

Berdasarkan hasil perencanaan, alur-pelayaran terbagi menjadi beberapa kelas yang diklasifikasikan berdasarkan kriteria kedalaman sungai, lebar sungai, dan tinggi ruang bebas

di bawah bangunan yang melintas di atas sungai. Berikut ini kelas alur-pelayaran dengan persyaratan teknisnya:

1. Alur-pelayaran kelas I, harus memiliki kedalaman sungai lebih dari 10 meter, lebar alur lebih dari 250 meter, dan ruang bebas di bawah bangunan yang melintas di atas sungai lebih dari 15 meter.
2. Alur pelayaran kelas II, harus memiliki kedalaman sungai antara 5 – 10 meter, lebar alur antara 100 – 250 meter, dan ruang bebas di bawah bangunan yang melintas di atas sungai antara 10 – 15 meter.
3. Alur pelayaran kelas III, harus memiliki kedalaman sungai lebih kecil dari 5 meter, lebar alur lebih kecil dari 100 meter, dan ruang bebas di bawah bangunan yang melintas lebih kecil dari 10 meter.

2.2.5 Fasilitas Alur Pelayaran

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM No. 52 Tahun 2012 tentang Alur Pelayaran Sungai dan Danau, yang dimaksud fasilitas alur pelayaran sungai adalah sarana dan prasarana yang wajib dilengkapi untuk menjamin keselamatan, kemanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan pada suatu alur-pelayaran. Fasilitas alur pelayaran sungai diantaranya berupa:

1. Kolam pemindahan kapal sungai (*ship lock*)
Kolam pemindahan kapal adalah bagian kanal atau sungai yang ditutup oleh pintu air untuk mengatur ketinggian permukaan air sehingga kapal sungai dapat melintas. Pembangunan fasilitas ini dilakukan dengan mempertimbangkan kepadatan lalu lintas kapal, jenis dan ukuran kapal yang akan melintas, karakteristik alur-pelayaran, dan kondisi lingkungan perairan. Sementara itu, pengoperasiannya harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - a. dimensi kolam dan daya angkat yang memadai sesuai jenis kapal sungai terbesar yang akan melintas;
 - b. waktu pelayanan yang efektif sehingga mampu melayani seluruh lalu lintas kapal sungai dan danau di alur-pelayaran sungai setempat;
 - c. keamanan dan keselamatan pelayaran; dan
 - d. perlindungan lingkungan perairan sungai dan danau.
2. Bendungan pengatur kedalaman alur (*navigation barrage*)
Bendungan pengatur kedalaman alur adalah fasilitas yang dibangun untuk mengatur kedalaman sungai guna membantu kelancaran lalu lintas di sungai. Pembangunan fasilitas ini dilakukan dengan mempertimbangkan kepadatan lalu lintas kapal, jenis dan

ukuran kapal yang akan melintas, karakteristik alur-pelayaran, dan kondisi lingkungan perairan. Sementara itu, pengoperasiannya harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. pintu (*gate*) bendungan yang dapat dibuka dan ditutup sehingga mampu menjaga stabilitas tinggi muka air sesuai persyaratan teknis suatu kelas alur-pelayaran tertentu;
- b. dapat difungsikan sepanjang waktu operasional dari alur pelayaran yang bersangkutan;
- c. keamanan dan keselamatan pelayaran; dan
- d. perlindungan lingkungan perairan sungai dan danau.

3. Bangunan pengangkat kapal sungai (*ship lift*)

Bangunan pengangkat kapal adalah fasilitas yang ditempatkan pada kanal atau sungai yang berfungsi untuk mengangkat dan menurunkan kapal sungai sehingga dapat melintasi suatu alur sungai yang memiliki perbedaan tinggi muka air sungai. Pembangunan fasilitas ini dilakukan dengan mempertimbangkan karakteristik alur-pelayaran, jenis dan ukuran kapal yang akan dipindahkan, dan kondisi lingkungan perairan. Sementara itu, pengoperasiannya harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. daya angkat yang mampu mengangkat ukuran kapal sungai dan danau terbesar yang akan dipindahkan;
- b. keamanan dan keselamatan pelayaran; dan
- c. perlindungan lingkungan perairan sungai.

4. Kanal

Kanal adalah fasilitas berupa alur buatan yang menghubungkan alur dalam satu sungai atau alur antar sungai sehingga kapal sungai dan danau berukuran tertentu dapat berlayar. Pembangunan fasilitas ini dilakukan dengan mempertimbangkan karakteristik alur-pelayaran, karakteristik lalu lintas kapal, dan kondisi lingkungan perairan. Sementara itu, pengoperasiannya harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. lebar, kedalaman, dan tinggi ruang bebas yang memenuhi persyaratan teknis sesuai kelas alur-pelayaran sungai yang dihubungkan;
- b. dapat dioperasikan di sepanjang waktu operasional dari alur-pelayaran sungai yang dihubungkan;
- c. keamanan dan keselamatan pelayaran; dan
- d. perlindungan lingkungan perairan sungai.

5. Rambu

Rambu adalah fasilitas berupa tanda-tanda dalam bentuk tertentu yang memuat lambang, huruf, angka, dan/atau perpaduan diantaranya yang dapat berupa papan berwarna atau pelampung dan/atau isyarat sinar yang digunakan untuk memberikan larangan, perintah, petunjuk, dan peringatan bagi pemakai alur-pelayaran sungai. Rambu yang perlu disediakan meliputi rambu peringatan, rambu larangan, rambu wajib, dan rambu petunjuk.

6. Pos pengawasan

Pos pengawasan adalah fasilitas yang digunakan untuk melakukan tugas pengawasan dan pengendalian pelayaran sungai dan danau. Pembangunan pos pengawasan dilakukan pada lokasi yang memudahkan petugas inspeksi untuk melakukan pengawasan terhadap kelancaran dan ketertiban pelayaran.

7. Halte

Halte adalah fasilitas berupa tempat pemberhentian sementara untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang diantara pelabuhan asal dan tujuan. Pembangunan fasilitas ini dilakukan dengan mempertimbangkan potensi penumpang dan barang, karakteristik alur-pelayaran, ketersediaan lahan, dan kondisi lingkungan. Pembangunan fasilitas ini harus memenuhi persyaratan sebagai berikut;

- a. memiliki tempat sandar kapal sungai;
- b. memiliki fasilitas naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang; dan
- c. dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran.

8. Pencatat skala tinggi air

Pencatat skala tinggi air adalah fasilitas berupa bangunan yang dibuat pada lokasi tertentu yang digunakan untuk menahan arus agar dapat dilayari dengan selamat. Persyaratan pengadaan fasilitas ini antara lain:

- a. memiliki titik referensi tetap dan terintegrasi untuk semua pencatat skala tinggi air di suatu alur-pelayaran;
- b. dapat difungsikan di segala kondisi kecepatan arus air dan ketinggian muka air; dan
- c. dapat menyediakan data fluktuasi tinggi muka air secara kontinyu.

Sementara itu, penempatan pencatat skala tinggi air harus memenuhi persyaratan antara lain pada bagian alur-pelayaran sungai di sekitar muara, daerah padang surut, pintu air, dan fasilitas kolam pemindahan kapal sungai dan bendungan pengatur kedalaman alur.

9. Bangunan penahan arus

Bangunan penahan arus adalah fasilitas berupa bangunan yang dibuat pada lokasi tertentu yang digunakan untuk menahan arus agar dapat dilayari dengan selamat.

Pembangunan fasilitas ini dilakukan dengan memperhatikan kondisi sekitar perairan pelabuhan atau halte, riam/jeram yang kecepatan arusnya tinggi, tingkat sedimentasi, dapat menahan kecepatan arus air di alur-pelayaran pada level aman yang ditetapkan, dan tidak menimbulkan arus balik yang menyebabkan pusaran air.

10. Bangunan pengatur arus

Bangunan pengatur arus adalah suatu fasilitas yang dibuat untuk mengarahkan arus agar dapat mencegah akibat yang tidak diinginkan terhadap kondisi sungai ataupun aliran air sungai sehingga dapat menjaga keamanan, kelancaran, dan keselamatan pelayaran serta ditempatkan pada lokasi yang mempunyai kondisi arus yang berbahaya terhadap keselamatan pelayaran sungai. Pembangunan fasilitas ini dilakukan dengan memperhatikan bagian alur-pelayaran yang membutuhkan pengaturan kecepatan arus air, kebutuhan pintu atau peralatan yang dapat mengatur kecepatan arus air di alur-pelayaran sesuai yang diinginkan, dan tidak menimbulkan arus yang menyebabkan pusaran air.

11. Bangunan penahan tanah/tebing sungai

Bangunan penahan tanah/tebing sungai adalah bangunan yang diperlukan dan dibuat pada tepian sungai atau tebing sungai agar dapat mencegah runtuhnya tepian sungai atau tebing sungai yang dapat membahayakan lalu lintas pelayaran sungai atau juga keselamatan pelayaran sungai dan juga bangunan yang berada di atas tepian sungai. Pembangunan fasilitas ini dilakukan dengan mempertimbangkan kekuatan dan stabilitas tanah setempat, kondisi hidrologis dan geologis setempat, perkiraan pembebanan bangunan atau obyek di atas tebing, dan kondisi lingkungan sekitar lokasi.

12. Kolam penampung lumpur

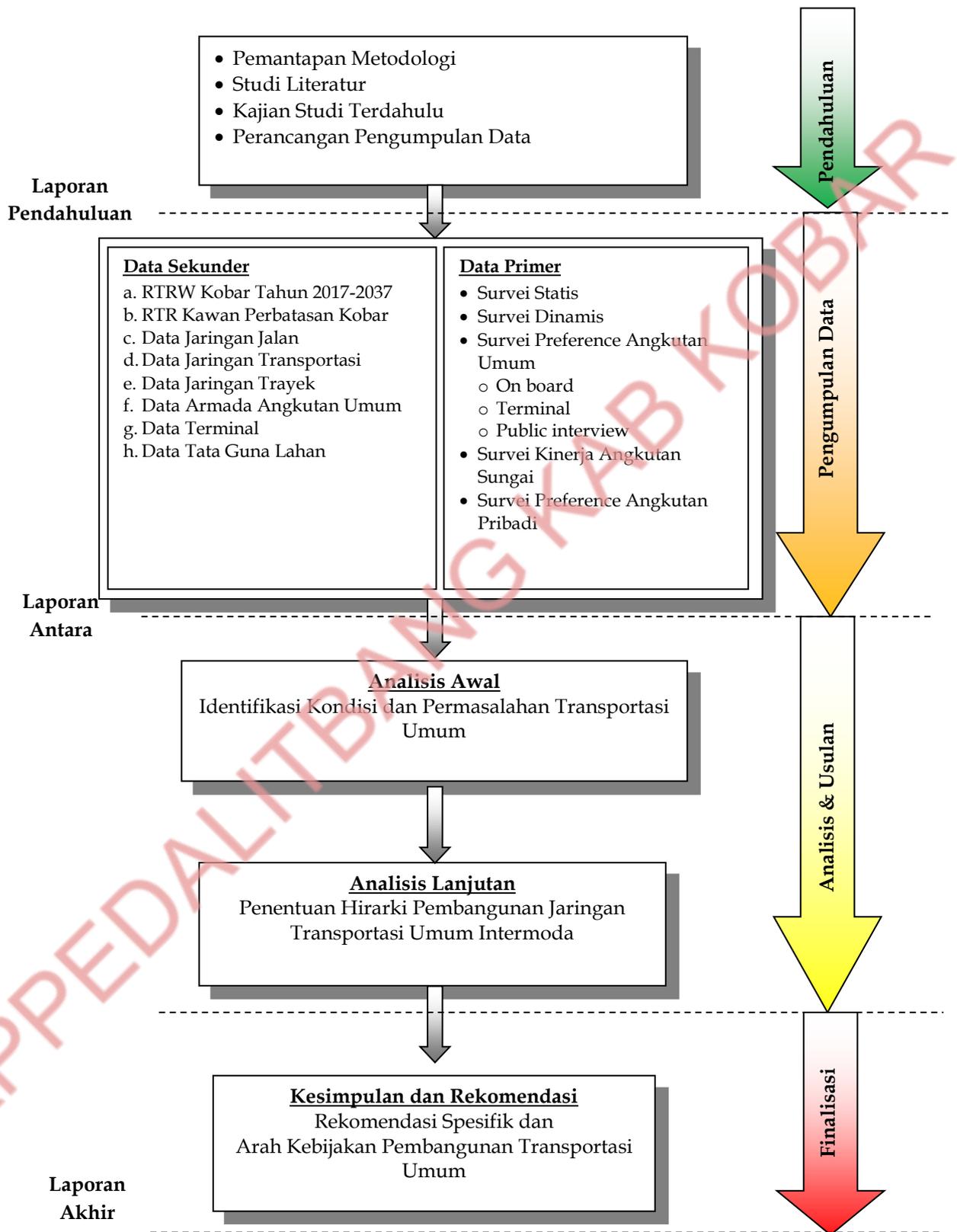
Kolam penampung lumpur adalah bangunan yang diperlukan untuk menampung lumpur agar dapat mencegah pendangkalan pada alur sungai atau membahayakan keselamatan pelayaran sesuai dengan pertimbangan teknis menyangkut kondisi teknis sungai setempat. Pembangunan fasilitas ini dilakukan dengan mempertimbangkan tingkat sedimentasi alur-pelayaran, karakteristik alur-pelayaran, karakteristik lalu lintas kapal, dan kondisi lingkungan sekitar lokasi.

2.3. Metodologi

2.3.1. Kerangka Studi

Kerangka studi merupakan gambaran secara utuh tentang pemahaman Konsultan terhadap studi ini, metode dan tahapan studi yang akan dikerjakan oleh Konsultan.

Bagan Air Penyusunan Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum disampaikan pada gambar berikut :



Gambar 2.16. Bagan Alir Penyusunan Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum

Secara garis besar, pelaksanaan studi terdiri dari 3 tahapan yaitu :

A. Pendahuluan

Tahap Pendahuluan yang merupakan awal dari pekerjaan yang dilakukan oleh konsultan. Pada tahap ini dimaksud untuk melakukan persiapan berbagai hal sebelum memulai pekerjaan utama. Dalam tahap ini kegiatan yang dilakukan adalah :

- 1) Menyiapkan kelengkapan administrasi sebelum dimulainya pekerjaan antara lain pengurusan surat tugas dan koordinasi dengan pihak-pihak yang terkait;
- 2) Pada tahapan ini Konsultan akan menyusun rencana kerja yang lebih rinci dan mempersiapkan hal-hal sebagai berikut :
- 3) Pengumpulan peta dan data (sekunder dan primer) untuk memperoleh informasi teknis selengkap mungkin.
- 4) Penyusunan rencana kerja, metodologi pelaksanaan dan pembuatan peta rencana kerja. Dari Peta, data sekunder dan data primer yang diperoleh dianalisis dan dievaluasi, selanjutnya pelaksana menyusun metodologi pelaksanaan serta membuat jadwal rencana kerja, sehingga seluruh ruang lingkup pekerjaan sesuai kurun waktu yang ditentukan.
- 5) Penyiapan personil, bahan dan peralatan.
- 6) Penyiapan Formulir Survey dan Isian Data, Formulir-Formulir Survey untuk isian Data sesuai kebutuhan di lapangan dengan dikonsultasikan dengan Tim Teknis.
- 7) Mengumpulkan literatur/rujukan yang berupa buku-buku, buku petunjuk atau tata cara, peraturan, kebijakan yang terkait, hasil-hasil studi sejenis yang pernah dilakukan serta dokumen-dokumen yang berisi kebijakan pembangunan di Kabupaten Kotawaringin Barat;
- 8) Menyusun Laporan Pendahuluan yang berisi penjelasan secara rinci tentang metode survei, bentuk format survei dan rencana kerja pelaksanaan studi;
- 9) Bersama Tim Teknis membahas Laporan Pendahuluan;

B. Pengumpulan dan kompilasi data

Tahap Pengumpulan dan Kompilasi Data yang meliputi :

- 1) Pengumpulan data sekunder yaitu mengumpulkan data atau hal-hal yang terkait yang telah ada yang dipergunakan sebagai pendukung pelaksanaan pekerjaan ini antara lain :
 - Data wilayah administrasi Kabupaten Kotawaringin Barat
 - Data kependudukan
 - Data perekonomian
 - Peta Penggunaan Lahan

- Peta Jaringan jalan
 - Jaringan trayek angkutan umum
 - Data sarana dan prasarana angkutan umum
 - RTRW Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2017-2037
 - Rencana Tata Ruang Kawasan Perbatasan di Kabupaten Kotawaringin Barat
- 2) Pengumpulan data primer yaitu mengumpulkan data dengan survei lapangan sesuai dengan komponen yang akan diteliti antara lain:
 - Survei statis angkutan umum.
 - Survei dinamis angkutan umum.
 - Survei wawancara preferensi pengguna angkutan umum.
 - Survei wawancara preferensi pengguna kendaraan pribadi.
 - Survei fasilitas angkutan umum berbasis jalan raya, sungai, laut, dan udara.
 - 3) Interpretasi data awal dan validasi data.
 - 4) Kompilasi data, meliputi kompilasi data sekunder, pengumpulan data hasil survei lapangan, penelitian data dan pemasukan dalam format spreadsheet sehingga terusun data yang siap untuk diolah dan dianalisis.
- C. Tahap Analisis dan Rencana Pengembangan Transportasi Umum
- Tahap analisis dan rencana pengembangan angkutan umum meliputi:
- 1) Peta jaringan dan status teknologi sistem transportasi intermoda yang ada saat ini serta permasalahan-permasalahan yang ada.
 - 2) Rencana induk pembangunan transportasi umum dan pengintegrasian multimoda transportasi Kabupaten Kotawaringin Barat.
 - 3) Jumlah dan prediksi bangkitan dan tarikan penumpang pada masa sekarang dan masa mendatang di masing-masing terminal intermoda.
 - 4) Kebutuhan perjalanan pada masa sekarang dan masa mendatang antar terminal intermoda, baik perjalanan internal-internal, maupun eksternal-internal dan eksternal-eksternal.
 - 5) Strategi pemenuhan teknologi serta pengembangan sarana prasarana dalam rangka pengembangan sistem transportasi intermoda.
 - 6) Rencana pengembangan fasilitas keterpaduan intermoda di Kabupaten Kotawaringin barat.

2.3.2. Survei Kinerja Angkutan Umum

2.4.2.1. Survei Dinamis Angkutan Umum

Survei dinamis adalah survei yang dilaksanakan di dalam kendaraan dengan metode pencatatan jumlah penumpang yang naik dan turun kendaraan yang menempuh suatu trayek, dimana penyigi mencatat jumlah penumpang yang naik dan turun dan atau waktu perjalanan pada tiap segmen. Dilaksanakannya survei dinamis adalah untuk mendapatkan data kinerja pelayanan angkutan dengan maksud mengetahui:

1. Jumlah penumpang yang diangkut pada trayek tertentu, yaitu;
Total penumpang yang naik dan turun dalam suatu trayek. Total penumpang naik/turun yang diperoleh dari survai ini dapat berupa total penumpang per hari, yang dapat digunakan untuk menghitung tarif angkutan, maupun total penumpang pada jam – jam sibuk dan tidak sibuk, yang dapat digunakan untuk perencanaan trayek angkutan, serta untuk mengetahui tingkat kepenuh-sesakan kendaraan.
2. Waktu perjalanan, yaitu :
Total waktu yang digunakan untuk melayani suatu trayek tertentu dalam sekali jalan, termasuk tundaan, waktu berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang
3. Produktivitas ruas pada setiap trayek, yaitu:
Total penumpang yang naik dan turun per waktu pelayanan pada setiap segmen/ruas atau total penumpang naik dan turun per km pelayanan.
 - a) Tujuan Survei Dinamis
Survei dinamis ini bertujuan untuk:
 - Sebagai dasar evaluasi kinerja angkutan umum;
 - Mengidentifikasi permasalahan pada tiap-tiap trayek, seperti misalnya penyimpangan trayek;
 - Identifikasi kebutuhan jumlah armada, bisa berupa penambahan maupun pengurangan armada.
 - b) Target Data yang Diamati
 - ✓ Waktu dan durasi survei;
 - ✓ Tanda Nomor Kendaraan;
 - ✓ Kode dan Nomor Trayek serta jurusannya;
 - ✓ Jam Keberangkatan kendaraan;
 - ✓ Kapasitas kendaraan;
 - ✓ Jumlah penumpang yang naik pada setiap segmen;
 - ✓ Jumlah penumpang yang turun pada setiap segmen;
 - ✓ Waktu tempuh untuk setiap segmen.

c) Tenaga Pelaksana

Untuk 1 (satu) Trayek tim pelaksanan memerlukan:

- Koordinator Tim : 1 (satu) orang;
- Tenaga survei : Untuk setiap kendaraan minimal 2 (dua) orang untuk bus besar dan sedang, dan 1 (satu) orang untuk MPU dan bus kecil

d) Waktu Pelaksanaan

Survei dilakukan selama hari kerja (misal: Senin, Selasa, Rabu dan Kamis) pada jam sibuk pagi, jam tidak sibuk dan jam sibuk sore, (biasanya setiap daerah/kota berbeda-beda waktunya).

e) Langkah-langkah

➤ Persiapan

1) Membagi panjang trayek dalam segmen-segmen berdasarkan:

- Tata guna lahan
- Demografi
- Jarak antar halte
- Jarak antar persimpangan

Catatan: pembagian segmen yang paling praktis adalah berdasarkan jarak antar persimpangan

2) Siapkan formulir isian

3) Koordinator membagi tugas para penyigi, misal:

- 1 (satu) orang mencatat waktu tempuh di tiap segmen, serta hambatan/tundaan yang memperlambat jalannya kendaraan;
- 1 (satu) orang mencatat penumpang yang naik dan turun

4) Jumlah Pengamatan

Jumlah pengamatan dilakukan terhadap sekurang-kurangnya 6 (enam) perjalanan pergi-pulang (pp) pada waktu sibuk pagi, 6 (enam) perjalanan pergi-pulang (pp) pada waktu tidak sibuk dan 6 (enam) perjalanan pergi-pulang (pp) pada waktu sibuk sore untuk tiap-tiap trayek yang diamati.

Tabel 2.4. Formulir Survei Penumpang Naik dan Turun di Dalam Kendaraan

HARI/TANGGAL :
 NAMA DAN KODE TRAYEK :
 KAPASITAS KENDARAAN :
 NOMOR POLISI KENDARAAN :
 NAMA SURVEYOR :
 JAM SURVEI : Mulai pkl. sampai pkl.

NO	SEGMENT	JAM DATANG	JAM BERANGKAT	PENUMPANG NAIK	PENUMPANG TURUN	BIAYA (Rp)	PANJANG SEGMENT (km)	WAKTU TEMPUH (menit)	KET.
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

	1	2	3	5	7	8	9	10	
ASAL									TUJUAN

Tabel 2.5. Rekapitulasi Data Survei Penumpang Naik dan Turun di Dalam Kendaraan

Kode/Nomor Trayek :
 Nama Trayek :
 Kapasitas Kendaraan :
 Petugas Rekapitulasi :

Nomor Segmen	Bus Ke-1					d.s.t Bus ke-n				Rata-rata (bus ke-1+Bus ke-2+Bus ke-n)			
	Panjang Segmen (km)	PNP Dalam bus	Waktu Tempuh (menit)	Kecepatan (km perjam)	Faktor Muat (%)	PNP Dalam bus	Waktu Tempuh (menit)	Kecepatan (km perjam)	Faktor Muat (%)	PNP Dalam bus	Waktu Tempuh (menit)	Kecepatan (km perjam)	Faktor Muat (%)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	$\Sigma =$		$\Sigma =$										

2.4.2.2. Survei Wawancara Penumpang di dalam Kendaraan

Survei ini dilakukan di dalam kendaraan umum dengan melakukan wawancara langsung kepada penumpang, sehingga diperoleh karakteristik perjalanan penumpang dengan kendaraan umum pada suatu trayek. Maksud dilaksanakannya survei ini adalah untuk mengumpulkan data yang berkaitan dengan gambaran pelayanan angkutan umum, meliputi:

1. Asal dan tujuan penumpang pada tiap-tiap trayek
2. Jumlah penumpang yang melakukan perpindahan dalam satu perjalanan untuk setiap trayek,
3. Moda lain yang digunakan sebelum dan sesudahnya
 - a) Tujuan Survei Wawancara
Survei wawancara bertujuan untuk mendapatkan informasi kinerja pelayanan pada suatu trayek angkutan, yang akan digunakan untuk kegiatan perencanaan angkutan yang meliputi evaluasi tingkat pelayanan angkutan, serta penyusunan rencana dan program aksi.
 - b) Target Data yang Diamati
 - Tanda Nomor Kendaraan;
 - Kode dan nama trayek;
 - Jam mulai/durasi survai;
 - Asal dan tujuan penumpang (minimal kelurahan);
 - Perpindahan penumpang;
 - Kendaraan yang digunakan sebelumnya;
 - Kendaraan yang digunakan sesudahnya;
 - c) Tenaga Pelaksana
Untuk 1 (satu) Trayek tim pelaksana memerlukan:
 - Koordinator Tim : 1 orang (dapat digabung dengan survei Penumpang naik dan turun di dalam bus);
 - Tenaga survei : Untuk setiap trayek minimal 2 (dua) orang untuk bus besar dan sedang, dan 1 orang untuk MPU dan bus kecil
 - d) Waktu Pelaksana
Survei dilakukan selama hari kerja (misal: Senin, Selasa, Rabu dan Kamis), misal yang ditargetkan adalah waktu sibuk pagi, maka survei ditekankan pada perjalanan masuk ke CBD, sebaliknya untuk waktu sibuk siang, perjalanan dipilih ke luar CBD.
 - e) Jumlah Sampel
Tidak ada ketentuan yang pasti yang dapat diambil sebagai dasar dalam penetapan jumlah sampel yang akan diwawancarai. Pada prinsipnya sampel yang diambil harus

representatif.

Ada beberapa faktor yang perlu diperhatikan dalam menentukan besarnya sampel:

- Penetapan populasi yang menjadi obyek pengamatan (per hari atau per minggu);
- Jumlah total penumpang per trayek per hari (bila obyek pengamatan adalah per hari);
- Pengambilan sampel secara acak sepanjang hari (sepanjang jam pelayanan).

Besarnya sampel yang harus diambil:

Pada prinsipnya bisa diambil 10% dari populasi. Tetapi bila 10% dari populasi tersebut angka yang diperoleh di bawah 15, maka sampel yang diambil harus lebih besar dari 10%.

f) Faktor Ekspansi

Data sampel harus diekspansi untuk menjadikan data populasi. Untuk ekspansi data “wawancara penumpang di dalam kendaraan umum” hingga 100% dapat dilakukan dengan mengalikan data hasil wawancara dengan suatu faktor ekspansi. Faktor ekspansi tersebut didapat dengan rumus:

$$\text{Faktor Ekspansi} = \frac{A}{B}$$

dimana A = jumlah total penumpang yang diangkut suatu kendaraan umum dalam satu trayek (populasi).

B = jumlah sampel penumpang yang berhasil diwawancarai dari trayek yang sama.

Catatan:

Rumusan ini diperoleh dengan asumsi bahwa karakteristik pergerakan orang sama. Dalam hal ini yang dimaksud dengan karakteristik pergerakan adalah perpindahan moda dan asal-tujuan perjalanan.

g) Langkah-langkah

- Persiapan
 - 1) Siapkan formulir isian
 - 2) Koordinator membagi tugas para penyigi, misal:
 - Untuk bus besar dan sedang 2 (dua) orang petugas mewawancarai sejumlah penumpang sesuai dengan jumlah sampel yang diinginkan (lihat jumlah sampel).
 - Untuk bus kecil dan MPU cukup 1 (satu) orang saja.

➤ Pelaksanaan

- 1) Catat jam mulai survei;
- 2) Penyigi mewawancarai sejumlah penumpang (sebanyak jumlah sampel yang telah ditetapkan) dengan beberapa pertanyaan;
- 3) Penyigi mencatat data pada formulir isian dengan metode checkpoint.

Tabel 2.6. Formulir Survei Wawancara Penumpang di Dalam Kendaraan

HARI/TANGGAL :
 NAMA DAN KODE TRAYEK :
 KAPASITAS KENDARAAN :
 NOMOR POLISI KENDARAAN :
 NAMA SURVEYOR :
 JAM SURVEI : Mulai pkl. sampai pkl.

NO	PERJALANAN		JENIS KELAMIN	MAKSUD PERJALANAN	PERPINDAHAN		KENDARAAN SEBELUMNYA			KENDARAAN SESUDAHNYA		
	ASAL (nama desa/kecamatan, kab/kota)	TUJUAN (nama desa/kecamatan, kab/kota)			YA	TIDAK	KE-1	KE-2	KE-3	KE-1	KE-2	KE-3
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												

Keterangan kendaraan
 1 Ojek
 2 Becak
 3 Mobil pribadi
 4 Angkot, bus kecil, MPU

5 Bus sedang
 6 Bus besar
 7 Kereta api
 8 Jalan kaki
 9 Sepeda Motor
 10 Travel
 11 Lainnya

Maksud Perjalanan
 1 Bekerja
 2 Sekolah
 3 Belanja
 4 Rekreasi
 5 Sosial
 6 Lainnya

2.4.2.3. Survei Statis

Survei statis adalah survei yang dilakukan dari luar kendaraan dengan mengamati/menghitung/mencatat informasi dari setiap kendaraan penumpang umum yang melintas di ruas jalan pada setiap arah lalu lintas, serta di pintu masuk dan pintu keluar terminal. Maksud pelaksanaan survei statis adalah untuk mengumpulkan data yang berkaitan dengan gambaran pelayanan angkutan umum, meliputi:

- Jumlah Armada Operasi adalah jumlah kendaraan penumpang umum dalam tiap trayek yang beroperasi selama waktu pelayanan.
- Kepenuhsesakan (*Overcrowding*) adalah indikator yang menggambarkan tingkat muatan angkutan. Bila indikatornya tinggi berarti penawaran tidak dapat memenuhi

permintaan, sebaliknya bila indikator rendah berarti ada kemungkinan penawaran melebihi permintaan.

- Frekuensi Pelayanan adalah banyaknya kendaraan penumpang umum per satuan waktu. Besarannya dapat dinyatakan dalam kendaraan/jam atau kendaraan/hari.
- Waktu Pelayanan adalah waktu yang diberikan oleh setiap trayek untuk melayani rute tertentu dalam satu hari.

a) Tujuan survei statis:

- menilai dan menganalisis kinerja yang sesungguhnya dari setiap pelayanan angkutan umum dengan rute tetap dalam wilayah penelitian;
- menilai apakah jumlah armada yang beroperasi sesuai dengan jumlah yang diizinkan;
- menilai apakah terjadi penyimpangan trayek.

b) Target Data Yang Diamati

Data yang akan diamati dan dikumpulkan serta dicatat melalui formulir survei statis di luar bus, mencakup:

- Nomor trayek kendaraan
- Kapasitas Kendaraan
- Tanda Nomor Kendaraan
- Jam kedatangan dan jam keberangkatan
- Jumlah penumpang yang ada di dalam bus (tidak termasuk awak kendaraan)

c) Tenaga Pelaksana

Untuk pelaksanaan survei statis, diperlukan tenaga penyigi sebagai berikut:

- Koordinator 1 orang
- Penyigi sekurang-kurangnya 2 (dua) orang, masing-masing 1 (satu) orang di pintu masuk dan 1 (satu) orang di pintu keluar terminal.
- Penyigi pada ruas jalan, 1 (satu) orang untuk setiap arah lalu lintas.

d) Waktu Pelaksanaan

Survei Statis di ruas jalan maupun di terminal dilaksanakan pada:

- Untuk di terminal: sepanjang hari operasi terminal (tergantung tipe terminal)
- Untuk di ruas jalan: sepanjang waktu pelayanan.

e) Rekapitulasi Data

1) Rekapitulasi Data Awal

Untuk mensortir data per trayek, dapat digunakan Formulir AS -II untuk data di terminal, dan Formulir AS-III untuk data di ruas jalan. Dengan menggunakan formulir ini dapat dihitung lama tinggal tiap-tiap kendaraan di terminal maupun di

halte, serta faktor muat per kendaraan.

- 2) Frekuensi Kendaraan Penumpang Umum di Terminal / di Ruas Jalan
Dengan menggunakan data “Kode>Nama Trayek” dan “Jam Berangkat” dari Formulir AS-II dan Formulir AS-III dapat dihitung frekuensi per jam untuk setiap trayek kendaraan yang keluar dari terminal atau yang melintas di ruas jalan).
- 3) Frekuensi Pelayanan di Terminal / di Ruas Jalan
Tabel AS-Rekap-1 dapat diringkas menjadi Tabel AS -Rekap-2 untuk mendapatkan frekuensi pelayanan pada waktu sibuk maupun waktu tidak sibuk.
- 4) Faktor Muat Rata-Rata
Data “faktor muat” dan “jam berangkat” dari Formulir AS -II dan AS-III dapat diringkas menjadi Tabel AS -Rekap-3 untuk menyajikan faktor muat rata-rata pada waktu sibuk maupun waktu tidak sibuk pada tiap-tiap trayek yang diamati.
- 5) Persentase Jumlah Armada Yang Beroperasi
Berdasarkan data “Tanda Nomor Kendaraan” (kolom 2 Formulir AS -II dan AS-III) dapat dihitung jumlah kendaraan yang beroperasi sepanjang hari survei untuk tiap-tiap trayek. Dengan membandingkan terhadap jumlah armada yang diijinkan, dapat diketahui persentase realisasi jumlah kendaraan operasi pada hari survei.

Tabel 2.7. Formulir Survei Statis Kendaraan

HARI/TANGGAL :
LOKASI :
JAM SURVEI :
NAMA SURVEYOR :

NO	KODE TRAYEK	NOMOR POLISI KENDARAAN	JAM DATANG	JAM BERANGKAT	PENUMPANG NAIK (orang)	PENUMPANG TURUN (orang)	JUMLAH PENUMPANG (orang)	KAPASITAS KENDARAAN (orang)	KET.
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

2.4.2.4. Survei Preference Pengguna Angkutan Umum

Survei preference pengguna angkutan umum bertujuan untuk mengevaluasi pelayanan angkutan umum, baik rute perjalanan maupun sarana dan prasarananya. Survei ini dilakukan pada masyarakat pengguna angkutan umum.

Tabel 2.8. Formulir Survei Preference Pengguna Angkutan Umum

1 Nomor Tanggal 2024

2 Lokasi Survei:

3 Jenis Kelamin : 1. Laki-laki 2. Perempuan

4 Alamat Rumah :

5 Pekerjaan : 1. Pegawai Negeri : 4. Professional :
 2. Swasta : 5. TNI/Polri :
 3. Pelajar : 6. Ibu Rumah Tangga:

6 Perkiraan pendapatan rumah tangga per bulan (Rp.):
 1. di bawah 1.000.000 5. 4.000.000 - 5.000.000 9. 8.000.000 - 9.000.000
 2. 1.000.000 - 2.000.000 6. 5.000.000 - 6.000.000 10. 9.000.000 - 10.000.000
 3. 2.000.000 - 3.000.000 7. 6.000.000 - 7.000.000 11. di atas 10.000.000
 4. 3.000.000 - 4.000.000 8. 7.000.000 - 8.000.000

7 Maksud Perjalanan 1. Bekerja 2. Sekolah 3. Belanja 4. Sosial 5. Lainnya

8 Jenis Kendaraan yang Anda gunakan dari Rumah ke Tempat Tujuan
 (ganti berarti berpindah kendaraan)
 RUMAH → GANTI - 1 → GANTI - 2 → GANTI - 3 → Tempat Tujuan

Jenis Kendaraan:					
1. Jalan kaki	3. Sepeda motor	5. Taksi/sewa mobil	7. Mobil pribadi	9. Bus	11. Lainnya....
2. Sepeda	4. Mikrolet/Angkot/MPU	6. Ojek motor	8. Becak	10. Kereta Api	

9 Waktu perjalanan dari Rumah ke Tempat Tujuan (tidak termasuk waktu tunggu) menit

10 Waktu tunggu antar kendaraan menit

11 Biaya perjalanan dari Rumah ke Tempat Tujuan Rp.

12 Bagaimana sistem pembayarannya?
 a. Sewa
 b. Tarif angkutan umum
 c. Persetujuan/Tarif kendaraan online
 d. Lain - lain

13 Asal perjalanan : Kelurahan
 Kecamatan
 Kota/Kabupaten

Tujuan perjalanan : Kelurahan
 Kecamatan
 Kota/Kabupaten

14 Jarak tempuh dari asal ke tujuan km

15 Banyaknya perjalanan ke lokasi tujuan menggunakan kendaraan umum dalam sebulan?
 a. Setiap hari
 b. seminggu sekali
 c. seminggu lebih dari dua kali
 d. sebulan sekali
 e. sebulan lebih dari dua kali

16 Apakah perjalanan anda menuju tujuan menemui kendala? Apa jenis kendalanya?
 a. Tidak ada angkutan umum
 b. Kemacetan
 c. Padat penumpang karena hari libur / hari besar
 d. Headway / waktu tunggu kendaraan yang lama
 e. Lain- lain

17 Apakah terdapat moda angkutan umum penghubung saat perjalanan dari/menju terminal/pelabuhan/bandara?
 a. Ada
 b. Tidak Ada

18 Bagaimana menurut anda tentang ketersediaan moda angkutan umum di wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat?
 a. Baik
 b. Cukup
 c. Kurang

19 Urutkan Faktor terpenting bagi Anda dalam memilih Moda perjalanan menurut tingkat kepentingannya !
 (Urutkan nomor mulai angka yang Anda anggap paling penting)

Nomor urutan menurut Anda adalah:

1. Waktu tempuh	<input type="text"/>
2. Biaya perjalanan	<input type="text"/>
3. Kenyamanan	<input type="text"/>
4. Banyaknya ganti kendaraan yang dilakukan	<input type="text"/>
5. Keamanan	<input type="text"/>
6. Ketepatan waktu (jadwal tepat)	<input type="text"/>

2.3.3. Survei Kinerja Angkutan Sungai

Dilakukan melalui tahapan-tahapan sebagai berikut:

1. Tahap Pendataan dan Identifikasi

- Survei wawancara untuk memperoleh data *supply* dan *demand*.
- Survei sarana transportasi saat ini berupa kapal/perahu dan dermaga serta trayek yang sudah ada.
- Rute alur pelayaran.
- Peta bathimetri sungai.
- Pusat kegiatan masyarakat di sekitar sungai.
- Titik simpul untuk penentuan halte dan/atau dermaga.

2. Tahap Analisa Perhitungan

Analisis ini berupa review hasil inventarisasi data primer dan data sekunder. Review ini dibagi menjadi dua bagian, yaitu kondisi saat ini (*supply side*) serta sarana pendukung transportasi sungai yang ada. Kemudian, review kedua adalah kebutuhan sistem transportasi sungai (*demand side*) antara lain kebutuhan transportasi umum oleh masyarakat berdasarkan data-data yang diperoleh dari dengan pendekatan ekonometrik dan simulasi, review dari peraturan, perundangan, standar teknis, dan disesuaikan dengan RPJMD dan RTRW Kabupaten Kotawaringin Barat. Hasil review tersebut digunakan dalam strategi pengembangan sistem transportasi sungai termasuk pembangunan, penambahan, dan pembenahan dermaga, rute, sarana dan prasarana.

3. Tahap Kesimpulan dan Rekomendasi

Yang nantinya hasilnya akan dikompilasi dengan data kinerja angkutan darat sehingga ada kesinambungan antar moda dari angkutan darat dan angkutan sungai di Kabupaten Kotawaringin Barat.

2.3.4. Survei Preference Pengguna Angkutan Pribadi

Survei preference pengguna angkutan pribadi bertujuan untuk mengetahui kebutuhan masyarakat terkait angkutan umum, baik rute perjalanan maupun sarana dan prasarananya. Survei ini dilakukan pada masyarakat pengguna angkutan pribadi yang melakukan perjalanan setiap hari.

Tabel 2.9. Formulir Survei Preference Pengguna Angkutan Pribadi

Wawancara ini ditujukan kepada **pengguna kendaraan pribadi** yang bertujuan untuk mengetahui seberapa besar minat masyarakat Kabupaten Kotawaringin Barat untuk menggunakan **kendaraan umum**

1 Nomor Tanggal 2024

2 Lokasi Survei :

3 Jenis Kelamin : 1. Laki-laki 2. Perempuan
**Berikan centang pada jawaban yang dipilih*

4 Alamat Tempat Tinggal : (Desa)
 (Kecamatan)
 (Kabupaten)

5 Pekerjaan : 1. Pegawai Negeri : 4. Wira Usaha :
**Berikan centang pada jawaban yang dipilih* 2. Karyawan Swasta : 5. TNI/Polri :
 3. Mahasiswa/Pelajar : 6. Lainnya :

6 Perkiraan pendapatan rumah tangga per bulan (Rp.) :
** Lingkari jawaban yang dipilih*

1. di bawah 2.000.000 5. 8.000.000 - 10.000.000
 2. 2.000.000 - 4.000.000 6. 10.000.000 - 15.000.000
 3. 4.000.000 - 6.000.000 7. di atas 15.000.000
 4. 6.000.000 - 8.000.000

7 Lokasi asal perjalanan (Kecamatan) :

8 Lokasi tujuan perjalanan (Kecamatan) :

9 Maksud Perjalanan : 1. Bekerja 2. Sekolah 3. Belanja 4. Wisata 5. Mengunjungi Keluarga/Teman 6. Lainnya
** Lingkari jawaban yang dipilih*

10 Jenis Kendaraan yang Anda gunakan ke Tempat Tujuan : 1. Mobil pribadi 2. Mobil dinas 3. Sepeda motor 4. Sepeda motor dinas
** Lingkari jawaban yang dipilih*

11 Waktu perjalanan dari asal perjalanan ke lokasi tujuan perjalanan (jam) : 1. kurang dari 1 jam 3. 2 jam - 3 jam 5. 4 jam - 5 jam
** Lingkari jawaban yang dipilih* 2. 1 jam - 2 jam 4. 3 jam - 4 jam 6. lebih dari 5 jam

12 Biaya perjalanan dari asal perjalanan ke lokasi tujuan perjalanan : BBM Rp
 Parkir Rp

13 Urutkan faktor terpenting bagi Anda dalam memilih Moda perjalanan (kendaraan) menurut tingkat kepentingannya !
 (Urutan nomor terkecil (nomor 1) menunjukkan faktor yang Anda anggap paling penting. Setiap parameter A sampai dengan F harus diisi dengan urutan nomor yang berbeda-beda)

Parameter	Nomor urutan menurut Anda adalah:
A. Waktu tempuh	<input type="text"/>
B. Biaya perjalanan	<input type="text"/>
C. Ketepatan waktu (jadwal tepat)	<input type="text"/>
D. Kenyamanan	<input type="text"/>
E. Banyaknya ganti kendaraan yang dilakukan	<input type="text"/>
F. Keamanan	<input type="text"/>

14 Jika pelayanan angkutan umum yang ada saat ini diganti dengan jenis kendaraan yang nyaman (AC, jadwal keberangkatan tepat waktu, terminal dan/atau halte yang nyaman), apakah Anda bersedia pindah ke angkutan umum?
**Berikan centang pada jawaban yang dipilih*

No.	Waktu perjalanan (dgn angkutan umum baru)	Biaya perjalanan (dgn angkutan umum baru)	Tetap kendaraan pribadi	Mungkin kendaraan pribadi	Tidak tahu	Mungkin angkutan umum	Pakai angkutan umum
1	15 menit lebih cepat	Rp. 25.000 lebih mahal	1	2	3	4	5
2	30 menit lebih cepat	Rp. 35.000 lebih mahal	1	2	3	4	5
3	15 menit lebih cepat	Rp. 45.000 lebih mahal	1	2	3	4	5
4	30 menit lebih cepat	Rp. 55.000 lebih mahal	1	2	3	4	5
5	15 menit lebih cepat	Rp. 65.000 lebih mahal	1	2	3	4	5
6	30 menit lebih cepat	Rp. 75.000 lebih mahal	1	2	3	4	5
7	30 menit lebih cepat	Rp. 85.000 lebih mahal	1	2	3	4	5
8	60 menit lebih cepat	Rp. 100.000 lebih mahal	1	2	3	4	5

2.3.5. Survei Pelayanan Fasilitas Terminal, Bandara, dan Pelabuhan

Survei pelayanan fasilitas angkutan umum, baik terminal, bandara, dan pelabuhan bertujuan untuk mengetahui tingkat pelayanan fasilitas angkutan umum.

Tabel 2.10. Formulir Survei Pelayanan Fasilitas Terminal

A. Data responden

Nama :.....
Usia :.....
Jenis Kelamin :.....

Petunjuk ; Isilah salah satu beri tanda (X) pada jawaban yang anda anggappaling benar.

1. Pendidikan Terakhir
 - a. SD atau Sederajat
 - b. SMP atau Sederajat
 - c. SMP atau Sederajat
 - d. D1/D2/D3/D4 (lingkari salah satu)
 - e. S1/S2/S3 (lingkari salah satu)
2. Pekerjaan.
 - a. Pelajar/Mahasiswa
 - b. Pegawai negeri/BUMN
 - c. Pegawai swasta
 - d. Guru/Dosen
 - e. Wiraswasta/Pengusaha
3. Penghasilan anda dalam satu bulan
 - a. < Rp. 500.000
 - b. Rp. 500.000 – Rp. 1.500.000
 - c. Rp 1.500.000–Rp. 2.500.000
 - d. Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000
 - e. Rp. >5.000.000
4. Berapa kali Anda bepergian di Kabupaten Kotawaringin Barat dengan naik angkutan umum melalui terminal?
 - a. Setiap hari
 - b. Seminggu sekali
 - c. Sebulan sekali
 - d. Setahun sekali
 - e. Lainnya...(sebutkan)
5. Apa keperluan Anda dengan bepergian menggunakan angkutan umum ?
 - a. Perjalanan dinas
 - b. Urusan bisnis
 - c. Rekreasi/liburan
 - d. Mengunjungi keluarga
 - e. Lainnya...(sebutkan)
6. Kendaraan apa yang anda gunakan untuk menuju ke terminal ?
 - a. Angkutan umum
 - b. Taksi
 - c. Sepeda motor
 - d. Mobil
 - e. Lainnya...(sebutkan)

Tabel. 2.10. Formulir Survei Pelayanan Fasilitas Terminal (Lanjutan)

No	Pertanyaan	Dirasakan Penumpang				
		Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik
Nilai		5	4	3	2	1
A.	Keandalan (<i>Reability</i>)					
1	Jadwal kedatangan kendaraan secara tertulis					
2	Jadwal keberangkatan kendaraan secara tertulis					
3	Loket penjualan tiket					
4	Kantor penyelenggara terminal.					
5	Petugas operasional terminal					
B.	Ketanggapan (<i>Responsiveness</i>)					
6	Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum					
7	Informasi angkutan lanjutan.					
8	Fasilitas keselamatan jalan dalam terminal.					
C.	Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)					
9	Media pengaduan gangguan keamanan					
10	Petugas keamanan menjaga ketertiban bagi pengguna terminal					
11	Lampu penerangan ruangan di terminal					
D.	Empati, Perhatian (<i>Empathy</i>)					
12	Informasi fasilitas kesehatan					
13	Informasi pelayanan					
E.	Berwujud, Nyata (<i>Tangible</i>)					
14	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan					
15	Ruang tunggu keberangkatan (<i>Boarding</i>)					
16	Fasilitas peribadatan/musholah					
17	Rumah makan					
18	Fasilitas dan petugas kebersihan terminal					
19	Tempat penitipan barang					
20	Toilet, WC/MCK					
F.	Aksesibilitas, Kemudahan (<i>Accessibility</i>)					
21	Lokasi terminal mudah dijangkau					
22	Tempat naik dan turun penumpang.					
23	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi					
24	Fasilitas penyandang cacat (<i>Difable</i>)					
25	Letak jalur pemberangkatan					
26	Letak jalur kedatangan					

Tabel 2.11. Formulir Survei Pelayanan Fasilitas Bandara

A. Data responden

Nama :

Usia :

Jenis Kelamin :

Petunjuk ; Isilah salah satu beri tanda (X) pada jawaban yang anda anggap paling benar.

1. Pendidikan Terakhir
 - a. SD atau Sederajat
 - b. SMP atau Sederajat
 - c. SMP atau Sederajat
 - d. D1/D2/D3/D4 (lingkari salah satu)
 - e. S1/S2/S3 (lingkari salah satu)
2. Pekerjaan.
 - a. Pelajar/Mahasiswa
 - b. Pegawai negeri/BUMN
 - c. Pegawai swasta
 - d. Guru/Dosen
 - e. Wiraswasta/Pengusaha
3. Penghasilan anda dalam satu bulan
 - a. < Rp. 500.000
 - b. Rp. 500.000 – Rp. 1.500.000
 - c. Rp 1.500.000–Rp. 2.500.000
 - d. Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000
 - e. Rp. >5.000.000
4. Berapa kali Anda bepergian di Kabupaten Kotawaringin Barat dengan naik angkutan umum melalui bandara ?
 - a. Setiap hari
 - b. Seminggu sekali
 - c. Sebulan sekali
 - d. Setahun sekali
 - e. Lainnya...(sebutkan)
5. Apa keperluan Anda dengan bepergian menggunakan angkutan umum ?
 - a. Perjalanan dinas
 - b. Urusan bisnis
 - c. Rekreasi/liburan
 - d. Mengunjungi keluarga
 - e. Lainnya...(sebutkan)
6. Kendaraan apa yang anda gunakan untuk menuju ke bandara ?
 - a. Angkutan umum
 - b. Taksi
 - c. Sepeda motor
 - d. Mobil
 - e. Lainnya...(sebutkan)

Tabel. 2.11. Formulir Survei Pelayanan Fasilitas Bandara (Lanjutan)

No	Pertanyaan	Dirasakan Penumpang				
		Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik
	Nilai	5	4	3	2	1
A.	Keandalan (<i>Reability</i>)					
1	Jadwal kedatangan kendaraan secara tertulis					
2	Jadwal keberangkatan kendaraan secara tertulis					
3	Loket penjualan tiket					
4	Kantor penyelenggara bandaral.					
5	Petugas operasional bandara					
B.	Ketanggapan (<i>Responsiveness</i>)					
6	Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum					
7	Informasi angkutan lanjutan.					
8	Fasilitas keselamatan jalan dalam bandara.					
C	Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)					
9	Media pengaduan gangguan keamanan					
10	Petugas keamanan menjaga ketertiban bagi pengguna bandara					
11	Lampu penerangan ruangan di bandara					
D	Empati, Perhatian (<i>Empathy</i>)					
12	Informasi fasilitas kesehatan					
13	Informasi pelayanan					
E	Berwujud, Nyata (<i>Tangible</i>)					
14	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan					
15	Ruang tunggu keberangkatan (<i>Boarding</i>)					
16	Fasilitas peribadatan/musholah					
17	Rumah makan					
18	Fasilitas dan petugas kebersihan bandara					
19	Tempat penitipan barang					
20	Toilet, WC/MCK					
F.	Aksesibilitas, Kemudahan (<i>Accessibility</i>)					
21	Lokasi bandara mudah dijangkau					
22	Tempat naik dan turun penumpang.					
23	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi					
24	Fasilitas penyandang cacat (<i>Difable</i>)					
25	Letak jalur pemberangkatan					
26	Letak jalur kedatangan					

Tabel 2.12. Formulir Survei Pelayanan Fasilitas Pelabuhan

A. Data responden

Nama :

Usia :

Jenis Kelamin :

Petunjuk ; Isilah salah satu beri tanda (X) pada jawaban yang anda anggap paling benar.

1. Pendidikan Terakhir
 - a. SD atau Sederajat
 - b. SMP atau Sederajat
 - c. SMP atau Sederajat
 - d. D1/D2/D3/D4 (lingkari salah satu)
 - e. S1/S2/S3 (lingkari salah satu)
2. Pekerjaan.
 - a. Pelajar/Mahasiswa
 - b. Pegawai negeri/BUMN
 - c. Pegawai swasta
 - d. Guru/Dosen
 - e. Wiraswasta/Pengusaha
3. Penghasilan anda dalam satu bulan
 - a. < Rp. 500.000
 - b. Rp. 500.000 – Rp. 1.500.000
 - c. Rp 1.500.000–Rp. 2.500.000
 - d. Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000
 - e. Rp. >5.000.000
4. Berapa kali Anda bepergian di Kabupaten Kotawaringin Barat dengan naik angkutan umum melalui pelabuhan ?
 - a. Setiap hari
 - b. Seminggu sekali
 - c. Sebulan sekali
 - d. Setahun sekali
 - e. Lainnya...(sebutkan)
5. Apa keperluan Anda dengan bepergian menggunakan angkutan umum ?
 - a. Perjalanan dinas
 - b. Urusan bisnis
 - c. Rekreasi/liburan
 - d. Mengunjungi keluarga
 - e. Lainnya...(sebutkan)
6. Kendaraan apa yang anda gunakan untuk menuju ke pelabuhan ?
 - a. Angkutan umum
 - b. Taksi
 - c. Sepeda motor
 - d. Mobil
 - e. Lainnya...(sebutkan)

Tabel 2.12. Formulir Survei Pelayanan Fasilitas Pelabuhan (Lanjutan)

No	Pertanyaan	Dirasakan Penumpang				
		Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik
	Nilai	5	4	3	2	1
A.	Keandalan (<i>Reability</i>)					
1	Jadwal kedatangan kendaraan secara tertulis					
2	Jadwal keberangkatan kendaraan secara tertulis					
3	Loket penjualan tiket					
4	Kantor penyelenggara pelabuhan.					
5	Petugas operasional pelabuhan					
B.	Ketanggapan (<i>Responsiveness</i>)					
6	Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum					
7	Informasi angkutan lanjutan.					
8	Fasilitas keselamatan jalan dalam pelabuhan.					
C.	Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)					
9	Media pengaduan gangguan keamanan					
10	Petugas keamanan menjaga ketertiban bagi pengguna pelabuhan					
11	Lampu penerangan ruangan di pelabuhan					
D.	Empati, Perhatian (<i>Empathy</i>)					
12	Informasi fasilitas kesehatan					
13	Informasi pelayanan					
E.	Berwujud, Nyata (<i>Tangible</i>)					
14	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan					
15	Ruang tunggu keberangkatan (<i>Boarding</i>)					
16	Fasilitas peribadatan/musholah					
17	Rumah makan					
18	Fasilitas dan petugas kebersihan pelabuhan					
19	Tempat penitipan barang					
20	Toilet, WC/MCK					
F.	Aksesibilitas, Kemudahan (<i>Accessibility</i>)					
21	Lokasi pelabuhan mudah dijangkau					
22	Tempat naik dan turun penumpang.					
23	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi					
24	Fasilitas penyandang cacat (<i>Difable</i>)					
25	Letak jalur pemberangkatan					
26	Letak jalur kedatangan					

2.3.6. Lokasi Survei

Berikut ini rincian lokasi survei berdasarkan jenis survei yang akan dilakukan.

a. Survei Dinamis Angkutan Umum

Pelaksanaan survei dinamis dilakukan pada trayek angkutan umum darat dan sungai yang masih aktif.

b. Survei Wawancara Penumpang di Dalam Kendaraan

Pelaksanaan survei wawancara di dalam kendaraan dilakukan bersamaan dengan survei dinamis.

c. Survei Statis Kendaraan Angkutan Umum

Pelaksanaan survei statis akan dilakukan pada fasilitas transportasi umum seperti halte, terminal, dan pelabuhan yang masih aktif.

d. Survei Preference Pengguna Angkutan Pribadi

Pelaksanaan survei dilakukan pada sebagian masyarakat Kabupaten Kotawaringin Barat yang sering melakukan perjalanan setiap harinya, seperti ASN, pekerja swasta, pelajar atau mahasiswa, dan wirausaha.

e. Survei Pelayanan Fasilitas Terminal, Bandara, dan Pelabuhan

Pelaksanaan survei dilakukan di terminal, bandara, dan pelabuhan di Kabupaten Kotawaringin Barat.



BAB III

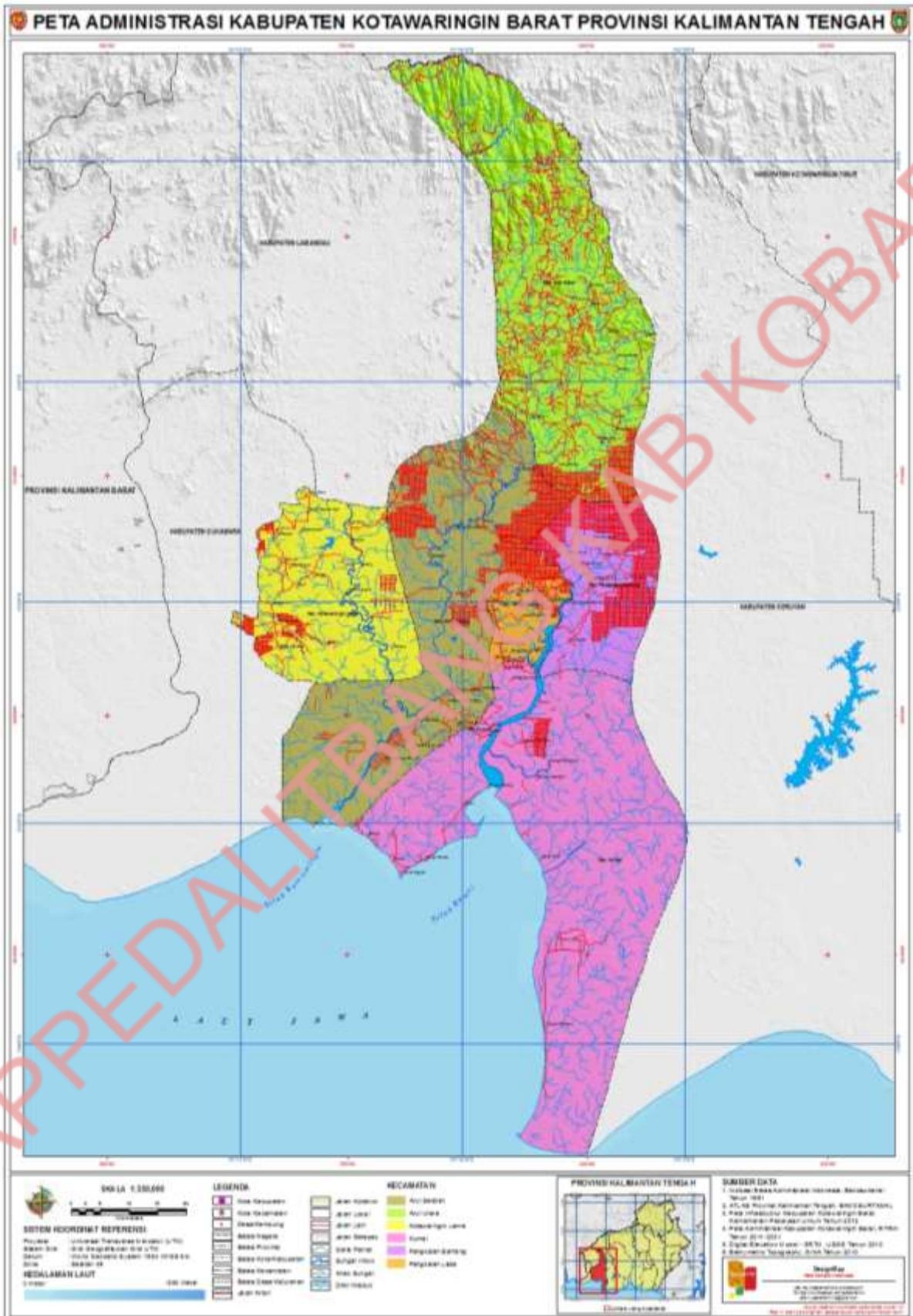
GAMBARAN UMUM DAN TINJAUAN KEBIJAKAN

3.1. Gambaran Umum Wilayah

3.1.1. Gambaran Dasar Kabupaten Kotawaringin Barat

Secara astronomis, Kabupaten Kotawaringin Barat terletak antara $1^{\circ}26'$ - $3^{\circ}33'$ Lintang Selatan dan $111^{\circ}20'$ - $112^{\circ}6'$ Bujur Timur dengan luas wilayah 10.759 Km^2 . Berada pada ketinggian 0 - 7 mdpl mempunyai areal yang cukup luas dan tersebar meliputi area seluas $215.644,74 \text{ Ha}$ atau $21,86\%$ dari luas wilayah dan memiliki sifat datar dan dipengaruhi pasang surut. Wilayah dengan ketinggian 100 – 500 mdpl dengan luas $142.631,43 \text{ Ha}$ atau $14,46\%$. Wilayah dengan ketinggian diatas 500 mdpl dengan luas $145.327,20 \text{ Ha}$ atau $14,73\%$. Pada daerah ini sebagian besar merupakan daerah perbukitan hingga pegunungan dengan kelerengan lebih dari 40% dan memiliki potensi erosi yang signifikan. Sementara itu, berdasarkan posisi geografinya, Kabupaten Kotawaringin Barat berada di Provinsi Kalimantan Tengah dan berbatasan dengan:

- Utara : Kabupaten Lamandau
- Selatan : Laut Jawa
- Barat : Kabupaten Sukamara dan kabupaten Lamandau
- Timur : Kabupaten Seruyan



Gambar 3.1. Peta Administrasi Kabupaten Kotawaringin Barat Provinsi Kalimantan Tengah

Tabel 3.1. Luas Daerah Menurut Kecamatan di Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2023

No	Kecamatan Subdistrict	Ibukota Kecamatan Capital of Subdistrict	Luas Total Area (km ² /sq.km)
	(1)	(2)	(3)
1	Kotawaringin Lama	Kotawaringin	1.219,83
2	Arut Selatan	Pangkalan Bun	2.342,66
3	Kumai	Kumai	2.915,05
4	Pangkalan Banteng	Karang Mulya	1.311,73
5	Pangkalan Lada	Pandu Sanjaya	284,73
6	Arut Utara	Pangkut	2.685,00
	Kabupaten Kotawaringin Barat		10.759,00

Sumber : Kabupaten Kotawaringin Barat Dalam Angka, 2024

3.1.2. Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat

Menurut data proyeksi penduduk Badan Pusat Statistik Kabupaten Kotawaringin Barat pada tahun 2023 terdapat sebanyak 279.740 penduduk. Proporsi jenis kelamin total, penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat lebih banyak didominasi oleh penduduk laki-laki dibanding dengan perempuan. Dari total 279.740 penduduk pada tahun 2023, terdapat 144.765 laki-laki atau 51,75 persen. Laju pertumbuhan penduduk di Kabupaten Kotawaringin Barat pada tahun 2023 sebesar 1,24 persen. Rasio jenis kelamin penduduk di Kabupaten Kotawaringin Barat sebesar 107,25 yang artinya pada setiap 100 penduduk perempuan terdapat 107 penduduk laki-laki.

Pada tahun 2021 dengan luas wilayah 10.759,00 km² jumlah penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat sekitar 272.531 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk per tahun 2020-2021 sebesar 0,79% sedangkan kepadatan penduduknya sekitar 25,33 per km². Jika dilihat berdasarkan usia dan jenis kelaminnya maka penduduk dengan jumlah paling besar pada kelompok umur 0 – 4 Tahun dengan jenis kelamin laki-laki dengan jumlah sebesar 12955 jiwa sedangkan jumlah penduduk paling sedikit terdapat pada kelompok umur 55 – 59 dengan jenis kelamin perempuan dengan jumlah sebesar 585 jiwa.

Laju Pertumbuhan penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat pada periode 2020-2021 sebesar 0,79 persen. Sebagaimana pertumbuhan penduduk, persebaran penduduk di Kabupaten Kotawaringin Barat tidak merata. Pada tahun 2020-2021 laju pertumbuhan penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat menurut kecamatan adalah Kotawaringin Lama

(0,43 persen), Arut Selatan (0,91 persen), Kumai (0,36 persen), Pangkalan Banteng (1,11), Pangkalan Lada (1,12 persen), dan Arut Utara (0,10 persen) yang dapat dilihat pada tabel 3.2.

Tabel 3.2. Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk di Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2020 - 2023

No	Kecamatan Subdistric	Penduduk (ribu) Population (thousand)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020-2023 (%) Annual Population Growth Rate 2020-2023 (%)
1	Kotawaringin Lama	19,71	1,09
2	Arut Selatan	123,04	1,61
3	Kumai	54,11	1,01
4	Pangkalan Banteng	37,68	0,30
5	Pangkalan Lada	35,93	1,85
6	Arut Utara	9,27	(0,29)
Kabupaten Kotawaringin Barat		279,74	1,24

Sumber : Kabupaten Kotawaringin Barat Dalam Angka, 2024

3.1.3. Kondisi Perekonomian Kotawaringin Barat

Menurut data proyeksi penduduk Badan Pusat Statistik Kabupaten Kotawaringin Barat pada tahun 2023, nilai pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga berlaku telah mencapai 28,55 triliun rupiah. Nilai nominal tersebut mengalami kenaikan sebesar 2,29 triliun rupiah dibandingkan dengan nilai nominal PDRB tahun 2022. Faktor penyebab kenaikan tersebut dipengaruhi oleh meningkatnya produksi regional dan inflasi.

Tabel 3.3. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Kotawaringin Barat (Miliar Rupiah) Tahun 2019 - 2023

Lapangan Usaha / Industry	2019	2020	2021	2022	2023
A Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan <i>Agriculture, Forestry, and Fishing</i>	4.617,1	5.197,2	6.233,2	6.969,1	7.627,8
B Pertambangan dan Penggalian <i>Mining and Quarrying</i>	256,3	257,6	265,2	280,8	243,7
C Industri Pengolahan <i>Manufacturing</i>	4.754,5	5.211,5	6.412,0	7.095,0	7.656,8
D Pengadaan Listrik dan Gas <i>Electricity and Gas</i>	10,3	11,5	12,2	13,4	15,5
E Pengadaan Air; Pengelolaan Sampah, Limbah, dan Daur Ulang <i>Water Supply; Sewerage,</i>	18,1	17,8	20,1	21,3	22,7

Lapangan Usaha / Industry		2019	2020	2021	2022	2023
	<i>Waste Management, and Remediation Activities</i>					
F	Konstruksi <i>Construction</i>	1.851,6	1.651,6	1.947,8	2.192,2	2.240,2
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor <i>Wholesale and Retail Trade; Repair of Motor Vehicles and Motorcycles</i>	2.664,3	2.881,2	3.110,4	3.459,0	3.789,5
H	Transportasi dan Pegudangan <i>Transportation and Storage</i>	1.734,4	1.600,3	1.721,4	1.915,3	2.222,4
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum <i>Accommodatopn and Food Service Activities</i>	267,3	259,9	270,3	291,7	328,7
J	Informasi dan Komunikasi <i>Information and Communication</i>	179,0	189,2	209,9	227,2	239,4
K	Jasa Keuangan dan Asuransi <i>Financial and Insurance Activities</i>	996,2	1.063,7	1.189,1	1.277,5	1.396,8
L	Real Estate <i>Real Estate Activities</i>	386,1	405,9	417,0	459,2	498,0
M, N	Jasa Perusahaan <i>Business Activities</i>	9,5	8,4	8,8	9,7	11,3
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib <i>Public Administration and Defence; Compulsory Social Security</i>	653,4	743,3	780,8	855,6	877,9
P	Jasa Pendidikan <i>Education</i>	533,6	583,2	613,2	634,0	728,6
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial <i>Human Health and Social Work Activities</i>	231,5	301,9	357,7	397,2	452,1
R, S, T, U	Jasa Lainnya <i>Other Service Activities</i>	198,9	137,6	139,6	166,9	200,4
Produk Domestik Regional Bruto Gross Regional Domestic Product		19.332,1	20.521,9	23.708,8	26.265,1	28.551,7

Sumber : Kabupaten Kotawaringin Barat Dalam Angka, 2024

Nilai pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan 2010 juga mengalami kenaikan 15,45 triliun rupiah dari 14,46 triliun rupiah dibandingkan dengan

nilai nominal PDRB tahun 2022. Faktor penyebab kenaikan tersebut dipengaruhi oleh meningkatnya produksi di seluruh lapangan usaha, tanpa adanya pengaruh inflasi.

Tabel 3.4. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Konstan 2010 Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Kotawaringin Barat (Miliar Rupiah) Tahun 2019 - 2023

Lapangan Usaha / Industry		2019	2020	2021	2022	2023
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan <i>Agriculture, Forestry, and Fishing</i>	23,88	25,32	26,29	26,53	26,72
B	Pertambangan dan Penggalian <i>Mining and Quarrying</i>	1,33	1,26	1,12	1,07	0,85
C	Industri Pengolahan <i>Manufacturing</i>	24,59	25,39	27,04	27,01	26,82
D	Pengadaan Listrik dan Gas <i>Electricity and Gas</i>	0,05	0,06	0,05	0,05	0,05
E	Pengadaan Air; Pengelolaan Sampah, Limbah, dan Daur Ulang <i>Water Supply; Sewerage, Waste Management, and Remediation Activities</i>	0,09	0,09	0,08	0,08	0,08
F	Konstruksi <i>Construction</i>	9,58	8,05	8,22	8,35	7,85
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor <i>Wholesale and Retail Trade; Repair of Motor Vehicles and Motorcycles</i>	13,78	14,04	13,12	13,17	13,27
H	Transportasi dan Pengudaran <i>Transportation and Storage</i>	8,97	7,80	7,26	7,29	7,78
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum <i>Accommodatopn and Food Service Activities</i>	1,38	1,27	1,14	1,11	1,15
J	Informasi dan Komunikasi <i>Information and Communication</i>	0,93	0,92	0,89	0,86	0,84
K	Jasa Keuangan dan Asuransi <i>Financial and Insurance Activities</i>	5,00	5,18	5,02	4,86	4,89
L	Real Estate <i>Real Estate Activities</i>	2,00	1,98	1,76	1,75	1,74
M, N	Jasa Perusahaan	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04

Lapangan Usaha / Industry		2019	2020	2021	2022	2023
<i>Business Activities</i>						
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib <i>Public Administration and Defence; Compulsory Social Security</i>	3,38	3,62	3,29	3,26	3,07
P	Jasa Pendidikan <i>Education</i>	2,76	2,84	2,59	2,41	2,55
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial <i>Human Health and Social Work Activities</i>	1,20	1,47	1,51	1,51	1,58
R, S, T, U	Jasa Lainnya <i>Other Service Activities</i>	1,03	0,67	0,59	0,64	0,70
Produk Domestik Regional Bruto Gross Regional Domestic Product		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Sumber : Kabupaten Kotawaringin Barat Dalam Angka, 2024

3.2. Transportasi

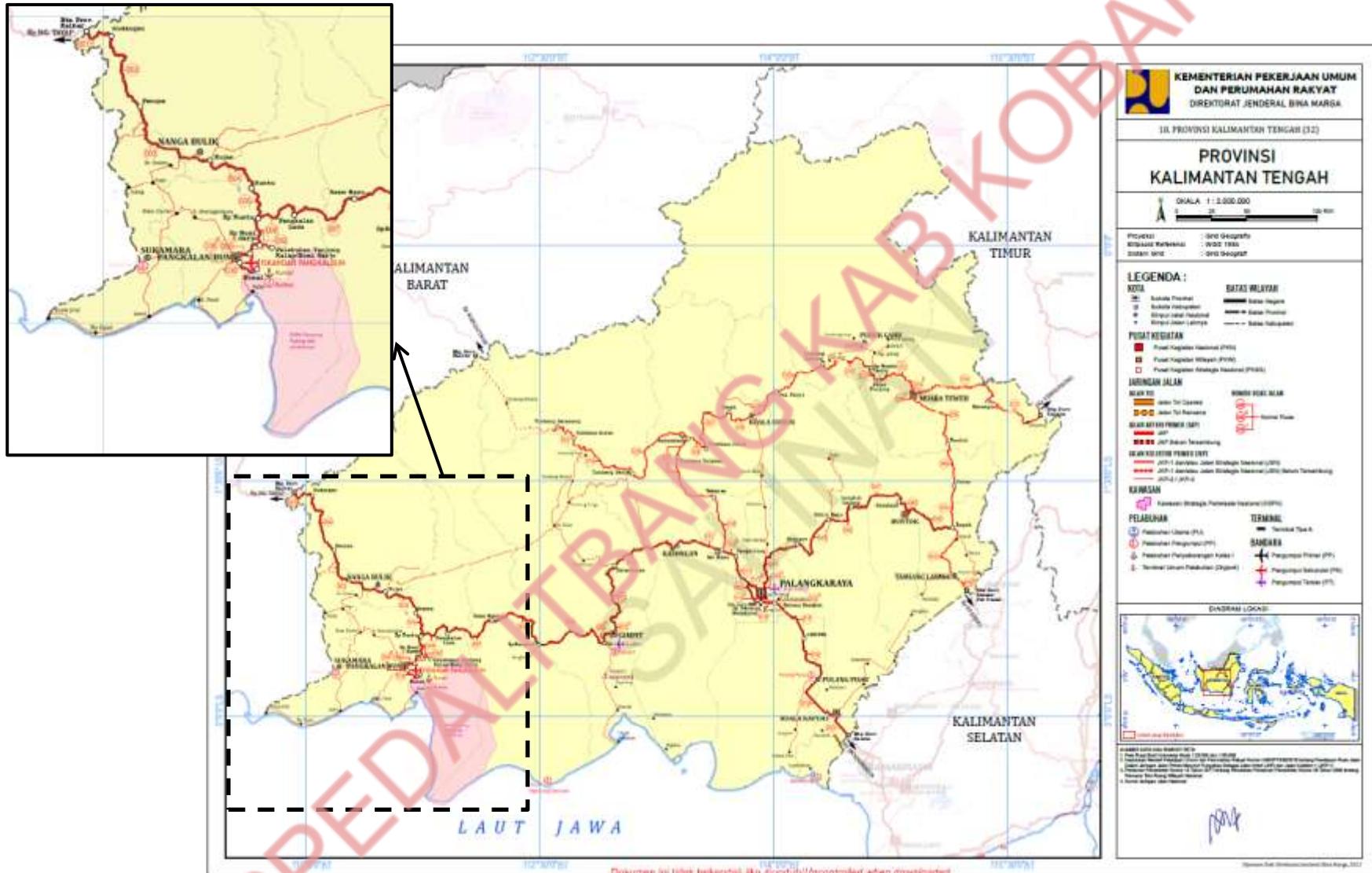
3.2.1. Jaringan Jalan Nasional

Berikut ini jaringan jalan nasional yang ada di Kabupaten Kotawaringin Barat.

Tabel 3.5. Daftar Ruas Jalan Nasional di Kabupaten Kotawaringin Barat

NO	NOMOR RUAS		NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)
1	004		KUJAN - RUNTU	42,82
2	005		RUNTU - SP. RUNTU	21,51
3	006		BTS. KOTA PANGKALANBUN - P. LADA	55,97
4	006	11K	JLN. A. YANI (PANGKALANBUN)	7,60
5	006	12K	JLN. PAKUNEGARA (PANGKALANBUN)	1,10
6	007		P. LADA - ASAM BARU	45,39
7	036		BTS. KOTA PANGKALANBUN - KUMAI	12,44
8	036	11 K	JLN. DIPONEGORO (PANGKALANBUN)	1,93
9	036	12 K	JLN. ISKANDAR (PANGKALANBUN)	2,39

Sumber: Keputusan Menteri PUPR Nomor: 430/KPTS/M/2022 tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri Primer (JAP) dan Jalan Kolektor Primer-1 (JKP-1)



Sumber: Keputusan Menteri PUPR Nomor: 430/KPTS/M/2022 tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri Primer (JAP) dan Jalan Kolektor Primer-1 (JKP-1)

Gambar 3.2. Peta Jaringan Jalan Nasional di Kabupaten Kotawaringin Barat

3.2.2. Kondisi Jaringan Jalan

Kemajuan ekonomi sebuah wilayah sangat tergantung oleh sistem transportasi yang mendukung segala aktivitas di dalamnya. Tanpa dukungan sarana dan prasarana yang memadai sistem transportasi tidak akan bisa berjalan dengan lancar. Salah satu prasarana pengangkutan yang sangat penting guna memperlancar roda kegiatan perekonomian suatu daerah adalah jalan. Peningkatan pembangunan jalan akan memperlancar dan mempermudah tingkat mobilitas penduduk serta arus barang dan jasa dari suatu daerah ke daerah lain.

Tabel 3.1. Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintahan di Kabupaten Kotawaringin Barat (km) Tahun 2021-2023

Tingkat Kewenangan Pemerintahan	2021	2022	2023
Negara	156,96	156,96	156,96
Provinsi	56,50	56,50	56,50
Kabupaten/Kota	2.071,63	2.017,63	2.017,63

Sumber : Kabupaten Kotawaringin Barat Dalam Angka, 2024

Tabel 3.2. Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Jalan di Kabupaten Kotawaringin Barat (km) Tahun 2021-2023

Jenis Permukaan Jalan	2021	2022	2023
Aspal	1.281,04	1.112,39	1.055,89
Kerikil	495,59	479,38	479,83
Tanah	1.512,82	151	482,36
Lainnya	12,49
Jumlah	3.301,94	3.108,68	2.017,63

Sumber : Kabupaten Kotawaringin Barat Dalam Angka, 2024

Tabel 3.3. Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Kotawaringin Barat (km), Tahun 2021-2023

Kondisi Jalan	2021	2022	2023
Baik	1.098,68	...	895,96
Sedang	12.845,56	...	467,15
Rusak	377,34	...	357,43
Rusak Berat	314,36	...	297,09
Jumlah	14.635,93	3.108,68	2.017,63

Sumber : Kabupaten Kotawaringin Barat Dalam Angka, 2024

3.3. Rencana Induk Ibu Kota Nusantara (IKN)

Infrastruktur transportasi akan menjadi katalisator pertumbuhan ekonomi dengan akses langsung di dalam IKN dan kawasan tiga kota serta akses ke jalur nasional dan internasional. Udara dan laut merupakan simpul penting bagi IKN dalam menyalurkan sumber daya dan manusia untuk perjalanan nasional dan internasional. Gerbang ini terletak di dekat perkotaan dan berperan penting untuk mendorong konsolidasi dan pertumbuhan ekonomi IKN. IKN terhubung dengan jalan atau rel strategis ke gerbang utama serta memastikan jaringan transportasi yang terintegrasi antarpusat. Kapasitas pelabuhan yang ada dinilai untuk memenuhi permintaan kota baru pada masa depan.

a. Bandara

Bandara yang akan berdampak besar karena perkembangan IKN adalah Bandara Balikpapan, tetapi Bandara Samarinda juga berperan penting dalam menunjang infrastruktur bandara untuk IKN. Evaluasi mengenai strategi bandar udara harus mempertimbangkan pertumbuhan seluruh wilayah Kalimantan Timur karena daya serap bandara harus menjangkau seluruh provinsi. Proyeksi penduduk menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk terjadi secara signifikan antara tahun 2025-2045. Selanjutnya, untuk lebih menghubungkan jumlah penduduk dan perjalanan penumpang tahunan, analisis studi banding telah dilakukan untuk melihat total penduduk jika dibandingkan dengan penumpang per tahun sebagai tolok ukur kota-kota di seluruh dunia.

b. Pelabuhan

Pelabuhan utama yang terletak di sekitar area IKN akan berdampak besar untuk memungkinkan strategi ekonomi IKN. Dalam wilayah IKN, terdapat dua pelabuhan penting untuk dipertimbangkan dalam strategi konektivitas regional. Pelabuhan tersebut adalah:

1. Pelabuhan Semayang yang terletak di Teluk Balikpapan. Sebagai pelabuhan umum yang memiliki jalur pelayaran internasional, pelabuhan Semayang juga melayani rute penumpang jarak jauh; dan
2. Terminal Kariangau (KKT) berada lebih jauh ke pedalaman di Teluk Balikpapan, berfungsi sebagai pelabuhan kargo internasional.

Memprioritaskan transportasi umum dan mobilitas rendah emisi guna menciptakan tempat yang berkelanjutan dan menyediakan sistem transportasi yang adil bagi masyarakat. Prinsip utama dari lapisan strategi mobilitas Kota yang Berkelanjutan dan Mudah diakses meliputi: Untuk mewujudkan kota yang berkelanjutan dan mudah diakses, hierarki transportasi umum yang terintegrasi diusulkan untuk menunjukkan angkutan massal

berkualitas tinggi dan dapat menjadi tulang punggung semua layanan mobilitas. Hierarki transportasi umum terdiri atas berbagai jenis layanan yang menangani kebutuhan mobilitas tertentu. Hierarki transportasi umum akan mendukung rencana tersebut dan membantu memaksimalkan pilihan mobilitas melalui berbagai moda dan konektivitas tanpa batas yang mencakup:

- a. koridor regional, yaitu koneksi regional langsung dan ekspres yang menyediakan konektivitas eksternal dari/ke stasiun pintu gerbang regional IKN;
- b. koridor primer, yaitu angkutan massal yang menghubungkan modul IKN berkepadatan tinggi, pusat aktivitas terbesar, pintu gerbang, dan hub transit utama. Koridor utama berpusat di sekitar Jalur IKN Utara-Selatan dan Jalur IKN Timur-Barat. Teknologi harus didasarkan pada kebutuhan dan tata guna lahan sesuai dengan penahapan pembangunan yang dapat berupa kereta kota, angkutan cepat massal (MRT), hingga kereta ringan. Adapun prioritas akan diberikan pada kendaraan otonom dan tanpa emisi;
- c. koridor sekunder, yaitu transportasi umum berkualitas tinggi yang menghubungkan modul kepadatan menengah ke jaringan utama. Teknologi harus didasarkan pada kebutuhan dan tata guna lahan pada tahap masterplan yang terperinci, tetapi dapat berupa trem/ trem listrik dan bus rapid transit (BRT) hingga koridor bus berkualitas. Adapun kendaraan beremisi rendah dan tanpa emisi akan diprioritaskan; dan
- d. koridor tersier, yaitu meskipun tidak ditampilkan secara detail untuk skala kota ini, koridor tersier akan membantu memenuhi kebutuhan tingkat lokal dan intrakomunitas dan memungkinkan konektivitas jarak tujuan awal dan akhir (first/ last mile) ke jaringan primer dan sekunder. Koridor ini termasuk bus pengumpan, angkutan kendaraan yang terhubung dan otonom atau connected autonomous vehicle (CAV), layanan first/ last mile lainnya, dan jaringan pusat mobilitas.

Jaringan bus diarahkan untuk melayani penumpang dari jaringan jalan raya sekunder ke pusat transportasi umum primer dan sebaliknya. Jaringan tersebut juga menghubungkan koridor tersier masa depan sebagai penyedia layanan jarak jauh first/ last mile. Jaringan dikembangkan dengan menggunakan pendekatan yang membagi area KIKN menjadi tiga bagian untuk menciptakan area layanan yang lebih terfokus dengan panjang rute yang nyaman untuk perjalanan bus perkotaan. Hub-hub mobilitas ini akan memungkinkan IKN untuk menyelenggarakan penyediaan kebutuhan mobilitas yang lebih terintegrasi, tanpa kendala, dan siap untuk menyongsong masa depan dengan menggabungkan inovasi-inovasi utama. Komponennya dapat terdiri atas:

- a. transportasi umum, yaitu angkutan massal, bus/ shuttle interchange, fasilitas ruang tunggu yang disempurnakan, informasi jadwal secara real-time, dan layar transit dinamis;
- b. mobilitas aktif, yaitu fasilitas pejalan kaki, kendaraan mobilitas pribadi (PMD), fasilitas parkir sepeda, fasilitas reparasi/penyimpanan sepeda, penyewaan sepeda, dan informasi rute yang dinamis;
- c. parkir, yaitu sentra parkir bersama, lokasi antarjemput khusus (pick-up drop-off atau PUDO), trotoar fleksibel, tumpangan bersama (ride sharing) sesuai dengan kebutuhan, pemakaian kendaraan pribadi bersama (car sharing), sistem parkir cerdas, pengisian daya kendaraan listrik, dan kendaraan otonom terkoneksi (CAV); dan
- d. logistik, yaitu pusat pengiriman paket serta ekspedisi last-mile (e-trike, drone, atau automatic vehicle (AV) jika berlaku).

3.4. Rencana Jaringan Jalan Nasional di Wilayah Provinsi Kalimantan Tengah

Berikut ini daftar rencana pengembangan jalan nasional di wilayah Provinsi Kalimantan Tengah.

Tabel 3.4. Daftar Rencana Ruas Jalan Nasional Bukan Jalan Tol di Kalimantan Tengah

No	Kode Ruas		Nama Ruas	Panjang Ruas (Km)	Indikasi Penanganan				Keterangan
					2020 - 2024	2025 - 2029	2030 - 2034	2035 - 2039	
1	B	01	Bts. Prov. Kalimantan Barat / Bts. Prov. Kalimantan Tengah - Tumbang Senamang)**	82,00					Konektivitas
2	B	02	Jalan Akses Ke Pelabuhan Batanjung	52,00					Akses Pelabuhan Pengumpul
3	B	03	Akses Jembatan Hasan Basri li (Muara Teweh)	2,00					Konektivitas
4	C	01	Jalan Akses Bandara H.Asan (Sampit)	5,30					Akses Bandara Pengumpul Tersier (Rencana)
5	C	02	Jalan Akses Ki Surya Borneo	17,90					Jalan Akses Ki Prioritas
6	C	03	Pulang Pisau - Pangkoh - Pelabuhan Bahaur	82,90					Akses Pelabuhan Pengumpul
7	C	04	Pangkalan Bun - Sukamara - Bts.Kalbar (Ketapang Kalimantan Barat)	94,40					Akses Pelabuhan Pengumpul
			(Akses Ke Pelabuhan Sukamara)						
8	C	05	Jalan Akses Ke Pelabuhan Seruyan/ Teluk Sigintung	191,00					Akses Pelabuhan Pengumpul
TOTAL RENCANA RUAS JALAN NASIONAL BUKAN JALAN TOL PROVINSI KALIMANTAN TENGAH (KM)				527,50					

Sumber :Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2024

Tabel 3.5. Daftar Rencana Ruas Jalan Nasional Jalan Tol di Kalimantan Tengah

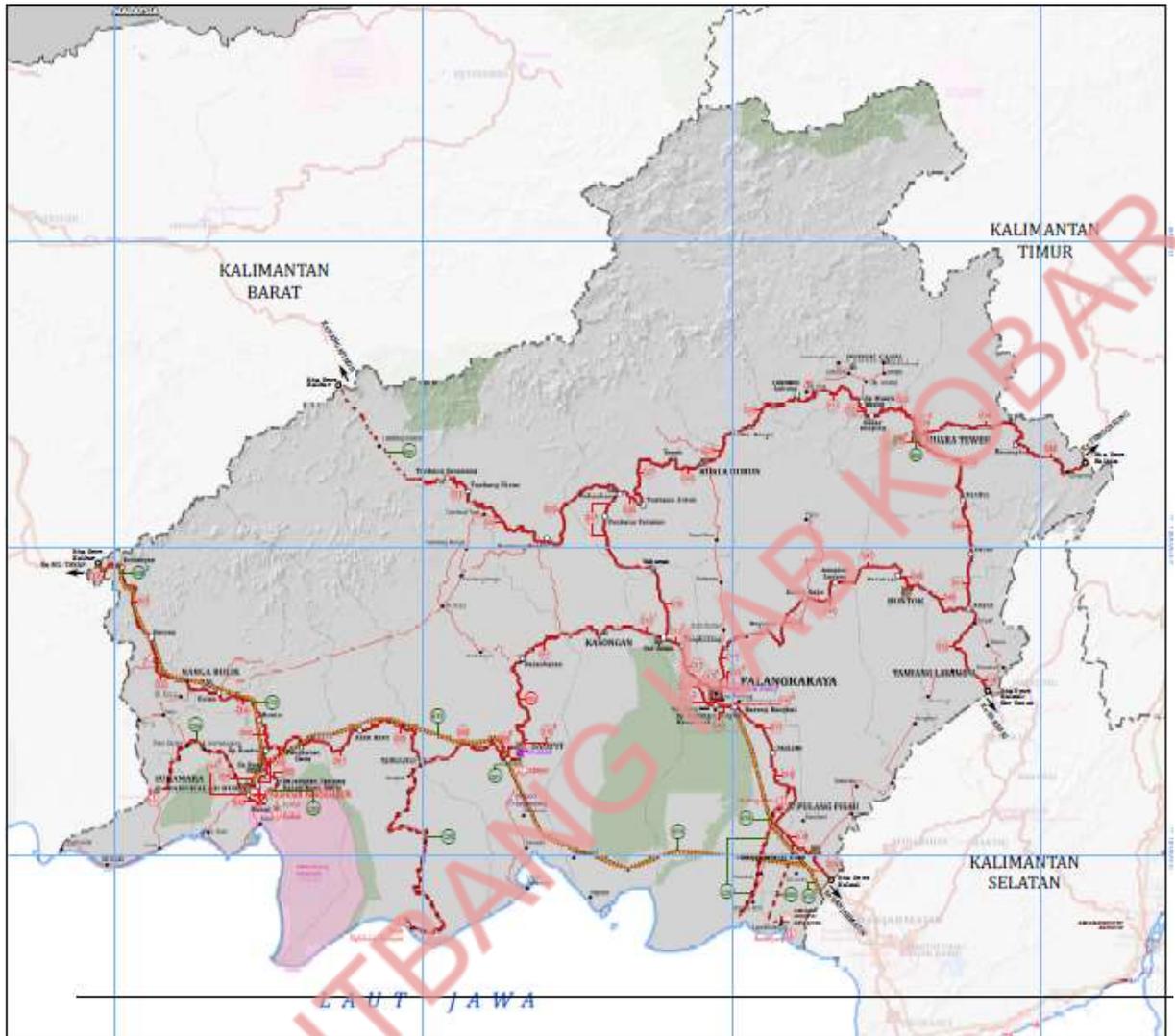
No	Kode Ruas			Nama Ruas	Panjang Ruas (Km)			Indikasi Penanganan				
					Total	Operasi	Rencana	2020-2024	2025-2029	2030-2034	2035-2039	
1	E	09.2		Simpang Hulu-Lamandau	33,40	-	33,40					> 2039
2	E	12		Lamandau-Pangkalan Bun	138,00	-	138,00					
3	E	13		Pangkalan Bun-Sampit	140,00	-	140,00					
4	E	14		Sampit-Kuala Kapuas	208,00	-	208,00					
5	E	15.1		Kuala Kapuas - Banjarmasin	16,90	-	16,90					
6	E	16		Palangkaraya-Kuala Kapuas	96,00	-	96,00					
SUBTOTAL ANTAR KOTA					632,30	-	632,30					

Sumber :Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2024

Tabel 3.6. Daftar Rencana Flyover/ Underpass/ Terowongan Khusus/ Jembatan Bentang Panjang Di Kalimantan Tengah

No	Kode Jembatan			Nama Ruas	Panjang (m)	Indikasi Penanganan				Keterangan
						2020 - 2024	2025 - 2029	2030 - 2034	2035 - 2039	
1	D	01		Jembatan Bukit Rawi	3.084,00					Konektivitas
2	D	02		Jembatan Bts. Prov. Kalimantan Barat / Bts. Prov. Kalimantan Tengah - Tumbang Sanamang	362,00					Konektivitas
3	D	03		Jembatan Kahayan li	680,00					Konektivitas
4	D	04		Jembatan Hasan Basri li (Muara Teweh)	300,00					Konektivitas
5	D	05		Duplikasi Jembatan Katingan li	580,00					Konektivitas
6	D	06		Duplikasi Jembatan Mentaya (Kota Besi/Sampit) li	600,00					Konektivitas
7	D	07		Duplikasi Jembatan Pulau Telo (Kapuas) li	680,00					Konektivitas
8	D	08		Duplikasi Jembatan Pulau Petak li	680,00					Konektivitas
9	D	09		Perlintasan Tidak Sebidang Bundaran Burung (Palangkaraya)	1.000,00					Penanganan simpang sebidang menjadi tak sebidang
Total Rencana Flyover/ Underpass/ Terowongan Khusus/ Jembatan Bentang Panjang Provinsi Kalimantan Tengah (m)					7.966,00					

Sumber :Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2024

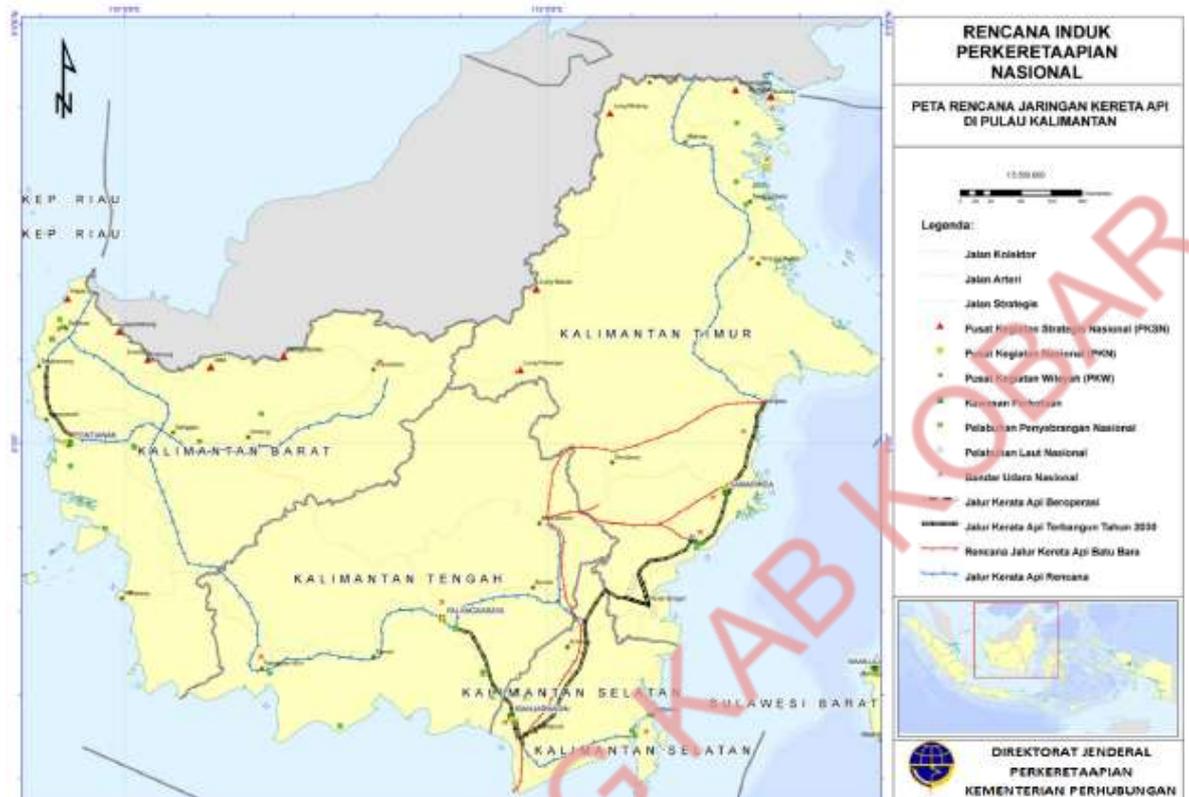


Sumber :Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2024

Gambar 3.3. Peta Jalan Nasional Kalimantan Tengah

3.5. Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2011

Pengembangan jaringan dan layanan kereta api antar-kota (termasuk kereta api regional) dimaksudkan untuk mengurangi beban angkutan orang di jalan dengan daya angkut yang besar, kereta api antar kota dapat menjadi moda transportasi utama yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan nasional di pulau-pulau besar (Jawa-Bali, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua). Pengembangan kereta api antar kota membutuhkan dukungan prasarana dan sarana yang mamapu membtrikan layanan prima sehingga tujuan pengurangan beban jalan raya dapat tercapai, berikut adalah rencana pengembangan jaringan jalan kereta api.



Gambar 3.4. Peta Recana Pengembangan Jaringan Kereta Api di Pulau Kalimantan Tahun 2030

Pengembangan jaringan dan layanan kereta api barang sebagai backbone yang menghubungkan wilayah pertambangan dan sumber daya alam lain dengan simpul produksi maupun simpul transportasi nasional dan internasional di Pulau Kalimantan, Sumatera, Sulawesi, dan Papua dengan daya angkut besar, keberadaan kereta api diarahkan menjadi moda transportasi utama yang menghubungkan wilayah pertambangan atau penghasil sumber alam dengan pusat-pusat industri dan ekspor sehingga dapat mendorong dan menggerakkan pembangunan nasional.

3.6. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Tengah

Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Tengah Nomor 5 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2015 – 2035 diketahui beberapa kebijakan terkait transportasi sebagai berikut.

A. Sistem jaringan transportasi darat

Sistem jaringan transportasi darat terdiri atas:

1. Rencana jaringan lalu lintas angkutan jalan sebagaimana terdiri atas:
 - a. Jaringan jalan, terdiri atas:

- Jaringan jalan arteri primer meliputi:
 - Batas Provinsi Kalimantan Barat – Kudangan – Penopa – Kujan – Runtu – Simpang Runtu sepanjang 199,51 Km
 - Pelabuhan Tanjung Kalap (Bumi Harjo) sepanjang 17,82 Km;
 - Batas Kota Pangkalan Bun– P. Lada – Asam Baru – Km. 65 SP. Bangkal – Batas Kota Sampit – Jl. Lingkar Utara Kota Sampit - Jl. Tjilik Riwut (Sampit) – Batas Kota Sampit - Palantaran - Kasongan – Tangkiling - Batas Kota P. Raya - Jl. Tjilik Riwut – Jl. Imam Bonjol - Jl. RTA. Milono - SP. Kereng Bangkirai – Bereng Bengkel – Pilang (Km.35) - Pulang Pisau – Batas Kota Kuala Kapuas – Batas Prov. Kalimantan Selatan sepanjang 604,75 Km;
 - Jl. Adonis Samad /Lap. Terbang (P.Raya) sepanjang 6,17 Km;
 - Jl. Sudirman dan Jl. A. Yani (Sampit) sepanjang 5,66 Km.
 - Rencana pengembangan jalan arteri primer meliputi Basarang – Batanjung sepanjang 51,8 Km, Simpang Bangkal–Bangkal–Telaga Pulang–Kuala Pembuang–Teluk Sigintung sepanjang 110 Km, Pangkalan Bun – Sebuai sepanjang 45 Km, dan Jalan Lingkar Luar Kota Palangka Raya sepanjang 18,5 Km.
- Jalan kolektor primer K1 meliputi:
 - Tumbang Senamang – Tumbang Hiran - Tumbang Samba – Rabambang sepanjang 109,2 Km;
 - Tumbang Talaken – Tumbang Jutuh – Tewah – Kuala Kurun – Sei Hanyu – Tumbang Lahung – Sp. Muara Laung sepanjang 262,86 Km.
 - Puruk Cahu – Km.50 (Pasar Punjung) – Batas Kota Muara Teweh sepanjang 89,18 Km;
 - Jl. Pertiwi (Muara Teweh), Jl. Pendreh (Muara Teweh), Jl. Ring Road (Muara Teweh), Jl. Malawaken (Muara Teweh), Jl. Dermaga Seberang (Muara Teweh) sepanjang 24,85 Km;
 - Batas Kota Muara Teweh – Benangin – Lampeong – Batas Provinsi Kaltim sepanjang 131,8 Km;
 - Batas Kota Muara Teweh – Kandui – Patas – Ampah – Dayu – Tamiang Layang – Pasar Panas (Batas Provinsi Kalsel) sepanjang 186,12 Km.
 - Jl. Kapt.Piere Tendean (Palangka Raya), Palangka Raya – Bagugus – Bukit Batu – Lungkuh Layang – Kalahien – Buntok – Ampah sepanjang 250,94 Km;

- Tumbang Talaken – Takaras – Simpang Sei Asam sepanjang 96,7 Km;
- Batas Kota Pangkalan Bun – Kumai, Jl. Diponegoro (Pangkalan Bun), Jl. Iskandar (Pangkalan Bun) sepanjang 16,53 Km.

Rencana pengembangan jalan kolektor primer K1 (JKP-1) meliputi:
Tumbang Samba – Tumbang Hiran – Tumbang Sanamang – Tumbang Kaburai – Batas Provinsi Kalimantan Barat sepanjang 172 Km.

- Jalan kolektor primer K2 meliputi:
 - Bukit Liti – Bawan – Kuala Kurun sepanjang 123 Km;
 - Sampit – Samuda – Ujung Pandaran – Kuala Pembuang sepanjang 140,52 Km;
 - Pulang Pisau - Pangkoh – Bahaur sepanjang 80 Km;
 - Jl. Lingkar Selatan (Sampit) sepanjang 7,5 Km;
 - Jl. Sp. Kenawan - Riam Durian - Sukamara sepanjang 122,7 Km;
 - Jl. Seth Adji (Palangka Raya), Jl. Diponegoro (Palangka Raya) - Jl. Dr. Murjani (Palangka Raya) - Jl. A. Yani (Palangka Raya), Jl. Suprpto (Palangka Raya), Jl. S. Parman (Palangka Raya), Jl. Arut (Palangka Raya) sepanjang 11,69 Km, lingkaran dalam Kota Palangka Raya sepanjang 4,5 Km, Jl. Manduhara sepanjang 5,3 Km;
 - Jl. Pulang Pisau Menuju ke Pelabuhan sepanjang 2,90 Km;
 - Kuala Kapuas - Palingkau - Dadahup – Mangkatip sepanjang 75,7 Km, Dadahup – Lamunti sepanjang 27 Km;
 - Pasar Panas - Bentot - Kambitin / Batas Kalsel sepanjang 27,82 Km
- Jalan kolektor primer K3 meliputi :
 - Jl. Pahlawan (Buntok) sepanjang 2,5 Km, Jl. Merdeka Raya (Buntok) sepanjang 1 Km, Jl. Tugu (Buntok) sepanjang 0,75 Km;
 - Jl. Pemuda (K. Kapuas) sepanjang 2,4 Km, Jl. Patih Rumbih (K. Kapuas) sepanjang 1,4 Km;
 - Lingkar Kota Muara Teweh sepanjang 10,58 Km;
 - Jbt. Bahitom - Kota Puruk Cahu sepanjang 2,85 Km;
 - Patung – Hayaping – Bentot sepanjang 30,7 Km;
 - Sp. Pundu - Tumbang Samba sepanjang 68 Km;
 - Pelantaran - Parenggean - Tumbang Sangai - Tumbang Kalang sepanjang 124,45 Km;
 - Riam Durian - Kotawaringin Lama – Pangkalan Bun sepanjang 60,5 Km;

- Jl. A. Yani (Nanga Bulik) sepanjang 0,9 Km;
- Sp. Kr. Bangkirai – Kereng Bangkirai, sepanjang 3,5 Km;
- Jl. Yos Sudarso (Palangka Raya) sepanjang 6,74Km; dan
- Jl. G. Obos (Palangka Raya) sepanjang 6,82 Km.

Rencana pengembangan jalan kolektor primer K3 (JKP-3) meliputi Jl. Tjilik Riwut Km 31 – Lingkar Luar – Petak Bahandang (Kab. Katingan) sepanjang 33 Km; Bawan – Lahei – Batekong sepanjang 261,18 Km; Lanjutan Jl. Yos Sudarso (Palangka Raya) – Sebangau sepanjang 15 Km; Lanjutan Jl. G. Obos - Bukit Kaki – Pagatan sepanjang 125 Km; Kereng Bangkirai – Sp. Jl. Cilik Riwut sepanjang 25 Km; Pelabuhan Bukit Pinang – Kalampangan sepanjang 6,4 Km; Simpang Sepaku (Nanga Bulik) – Parigi – Pangkut – Rantau Pulut – Kuala Kuayan – Simpang Sei Babi – Tangar – Parenggean – Kalanaman – Buntut Bali – Takaras – Bawan; Tewah – Tumbang Miri – Tumbang Anoi sepanjang 83 Km; Simpang Batapah – Tumpung Laung – Muara Teweh; Kuala Kurun – Linau – Tumbang Jutuh sepanjang 45 Km; Simpang Trinsing (Muara Teweh) – Trinsing sepanjang 16 Km; Tampa – Pinang Tunggul – Jihi sepanjang 40 Km; Rikut Jawu (Buntok) – Tabak Kanilan – Simpang Patas sepanjang 41,5 Km; dan Simpang Penopa – Tapin Bini sepanjang 28 Km.

b. Jaringan prasarana;

1. Terminal penumpang tipe A di Palangka Raya, Ampah, Muara Teweh, Nangka Bulik, dan Pangkalan Bun dan terminal penumpang tipe B di Kota Sukamara, Sampit, Kuala Pambuang, Kasongan, Pulang Pisau, Kuala Kurun, Bontok, Tamiyang Layang, Puruk Cahu, dan Kuala Kapuas. Penentuan lokasi terminal penumpang dipertimbangkan yang dekat atau berakses tinggi terhadap moda transportasi lainnya.
2. Terminal barang berupa terminal truk angkutan barang yang lokasinya di dekat pergudangan, pelabuhan laut dan pelabuhan penyeberangan yaitu di Kumai, Sampit dan Kuala Kapuas; dan
3. Jembatan Timbang Anjir serapat Km 12 di Kapuas, Jembatan Timbang Pasar Panas di Barito Timur, Jembatan Timbang Simpang Runtu di Kotawaringin Barat, Jembatan Timbang Sampit di Kotawaringin Timur, Jembatan Timbang Simpang Kandui di Barito Utara, Jembatan Timbang Bukit Liti di Pulang Pisau, Jembatan Timbang Lamandau di Lamandau,

Jembatan Timbang ruas jalan Bahaur - Pulang Pisau di Pulang Pisau,
Jembatan Timbang ruas jalan Sampit - Kuala Pembuang.

c. Jaringan pelayanan.

Jaringan pelayanan terdiri atas jaringan pelayanan angkutan antara seluruh Ibukota kabupaten dalam provinsi, meliputi :

a. Angkutan antar kota antar provinsi (AKDP) terdiri atas :

1. Palangka Raya – Banjarmasin – Buntok
2. Palangka Raya – Banjarmasin – Muara Teweh;
3. Palangka Raya – Banjarmasin – Puruk Cahu;
4. Kuala Kapuas – Banjarmasin;
5. Palangka Raya – Banjarmasin;
6. Puruk Cahu – Banjarmasin;
7. Muara Teweh – Banjarmasin;
8. Palangka Raya – Sampit – Pangkalan Bun – Nanga Bulik – Pontianak;
9. Pangkalan Bun – Sukamara – Ketapang – Pontianak;
10. Pangkalan Bun – Lamandau – Ketapang;
11. Palangka Raya – Muara Teweh – Lampeyong – Balikpapan; dan
12. Palangka Raya – Buntok – Ampah – Tamiyang Layang – Balikpapan.

b. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) terdiri atas:

1. Palangka Raya – Kasongan
2. Palangka Raya – Sampit;
3. Palangka Raya – Kuala Pembuang;
4. Palangka Raya – Pangkalan Bun;
5. Palangka Raya – Sukamara;
6. Palangka Raya – Nanga Bulik;
7. Palangka Raya – Pulang Pisau;
8. Palangka Raya – Kuala Kapuas;
9. Palangka Raya – Tamiyang Layang;
10. Palangka Raya – Buntok;
11. Palangka Raya – Muara Teweh;
12. Palangka Raya – Puruk Cahu;
13. Palangka Raya – Kuala Kurun;
14. Palangka Raya – Parenggean;
15. Palangka Raya – Tumbang Samba;
16. Palangka Raya – Pangkoh – Bahaur;

17. Palangka Raya – Tumbang Jutuh;
18. Kasongan – Sampit;
19. Kasongan – Pangkalan Bun;
20. Sampit – Pangkalan Bun;
21. Sampit – Sukamara;
22. Sampit – Kuala Pembuang;
23. Kuala Pembuang – Nanga Bulik;
24. Kuala Pembuang – Pangkalan Bun;
25. Pangkalan Bun – Nanga Bulik;
26. Pangkalan Bun – Sukamara;
27. Sukamara – Nanga Bulik;
28. Sukamara – Nanga Bulik;
29. Pulang Pisau – Kuala Pembuang;
30. Pulang Pisau – Kuala Kapuas;
31. Pulang Pisau – Kuala Kurun;
32. Pulang Pisau – Buntok;
33. Pulang Pisau – Muara Teweh;
34. Pulang Pisau – Tamiyang Layang;
35. Pulang Pisau – Bawan;
36. Pulang Pisau – Bukit Rawi;
37. Kuala Kapuas – Kuala Kurun– Sei Hanyo;
38. Kuala Kapuas – Buntok;
39. Kuala Kapuas – Muara Teweh;
40. Kuala Kapuas – Tamiyang Layang;
41. Kuala Kapuas – Pujon;
42. Tamiyang Layang – Kuala Kurun;
43. Tamiyang Layang – Buntok;
44. Tamiyang Layang – Muara Teweh;
45. Tamiyang Layang – Puruk Cahu;
46. Buntok – Kuala Kurun;
47. Buntok – Pujon;
48. Buntok – Muara Teweh;
49. Buntok – Puruk Cahu;
50. Buntok – Ampah;
51. Buntok – Pasar Panas;

52. Buntok – Telang Baru;
 53. Muara Teweh – Pujon;
 54. Muara Teweh – Puruk Cahu;
 55. Muara Teweh – Sei Hanyo - Kuala Kurun;
 56. Puruk Cahu – Kuala Kurun;
 57. Puruk Cahu – Pujon; dan
 58. Kuala Kurun – Pujon.
- c. Angkutan Perintis terdiri atas :
1. Kasongan – Tumbang Samba – Sanaman Mantikel – Tumbang Hiran
 2. Muara Teweh – Datai Nirui; dan
 3. Buntok – Tabak Kanilan – Gaguntur.
2. Rencana jaringan angkutan sungai, danau, penyeberangan meliputi :
- a. Jaringan angkutan sungai dan danau
- Sungai jelai ; Balai Riam – Sukamara – Kuala Jelai
 - Sungai Bantu: Kecamatan Pantai Lunci/Kabupaten Sukamara – Sungai Arut Kabupaten Kotawaringin Barat;
 - Sungai Arut: Raja/Pangkalan Bun - Mendawai Seberang - Tanjung Putri;
 - Sungai Kumai: Pangkalan Banteng – Kumai;
 - Sungai Belantikan: Bayat - N. Belantikan;
 - Sungai Lamandau: Tapin Bini - N. Belantikan - N. Bulik - Kotawaringin Lama - Mendawai Seberang;
 - Sungai Seruyan: Mojang Baru - Rantau Pulut - Asam Baru - Pembuang Hulu - Telaga Pulang - Kuala Pembuang;
 - Sungai Tualan: Kota Baru (Padas)- Parenggean – Hanjalipan;
 - Sungai Mentaya: Tb. Sangai - Kuala Kuayan - Hanjalipan - Kotabesi - Sampit - Bagendang – Samuda;
 - Sungai Cempaga: Pantai Harapan - Cempaka Mulia - Kota Besi;
 - Sungai Katingan: Bukit Raya – Kec. Sanaman Mantikei dan Kecamatan Petak Malai - Tb. Senamang – Tumbang Hiran - Tb. Samba - Pendahara - Kasongan - Baun Bango - Mendawai – Pagatan;
 - Sungai Sebangau: Kereng Bangkirai/Palangkaraya - Bantan - Muara Sebangau;
 - Sungai Kahayan: Tb. Miri - Tewah - Kuala Kurun - Sepang Simin - Bukit Liti - Palangkaraya - Pulang Pisau – Maluku - Pangkoh – Bahaur;
 - Sungai Rungan: Tb. Jutuh - Takaras - Tangkiling – Palangka Raya;

- Sungai Kapuas: Sei Hanyu - Pujon - Timpah - Mantangai - Mandomai - Kuala Kapuas - Lupak Dalam;
- Sungai Barito: Puruk Cahu - Muara Teweh – Montalat - Buntok – Bangkuang – Mengkatip – Telang Baru - Jenamas – Banjarmasin;
- Anjir Serapat: Banjarmasin – Kapuas;
- Anjir Kelampan: Pulang Pisau - Mandomai;
- Anjir Basarang: Kuala Kapuas - Basarang – Mintin;
- Terusan Raya: Kuala Kapuas – Bahaur; dan
- Terusan Hantipan: Pulau Hanaut – Pagatan.

b. Jaringan angkutan penyeberangan

- Kumai – Kendal di Jawa Tengah (Lintas penghubung sabuk)
- Bahaur – Paciran di Lamongan, Jawa Timur (Lintas Penghubung Sabuk);
- Kumai – Paciran di Lamongan, Jawa Timur (Lintas Penghubung Sabuk); dan
- Bahaur

B. Sistem jaringan transportasi perkertaapian

Rencana pengembangan sistem jaringan transportasi laut terdiri atas :

1. Tatanan kepelabuhan meliputi :

- a. Pelabuhan yang ditetapkan sebagai pelabuhan utama yaitu Pelabuhan Sampit ;
- b. Pelabuhan yang ditetapkan sebagai pelabuhan pengumpul adalah :
 - Pelabuhan Kumai di Kabupaten Kotawaringin Barat
 - Pelabuhan Pangkalan Bun di Kabupaten Kotawaringin Barat;
 - Pelabuhan Sukamara di Kabupaten Sukamara;
 - Pelabuhan Teluk Segintung di Kabupaten Seruyan;
 - Pelabuhan Batanjung di Kabupaten Kapuas;
 - Pelabuhan Pulang Pisau di Kabupaten Pulang Pisau; dan
 - Pelabuhan Kuala Kapuas di Kabupaten Kapuas.
- c. Pelabuhan yang ditetapkan sebagai pelabuhan pengumpan regional adalah :
 - Pelabuhan Kelanis di Kabupaten Barito Selatan
 - Pelabuhan Rangka Ilung di Kabupaten Barito Selatan;
 - Pelabuhan Pegatan Mendawai di Kabupaten Katingan;
 - Pelabuhan Bagendang di Kabupaten Kotawaringin Timur;
 - Pelabuhan Kereng Bangkirai di Kota Palangka Raya;
 - Pelabuhan Teluk Sebangau di Kabupaten Pulang Pisau;
 - Pelabuhan Bukit Pinang di Kota Palangka Raya; dan

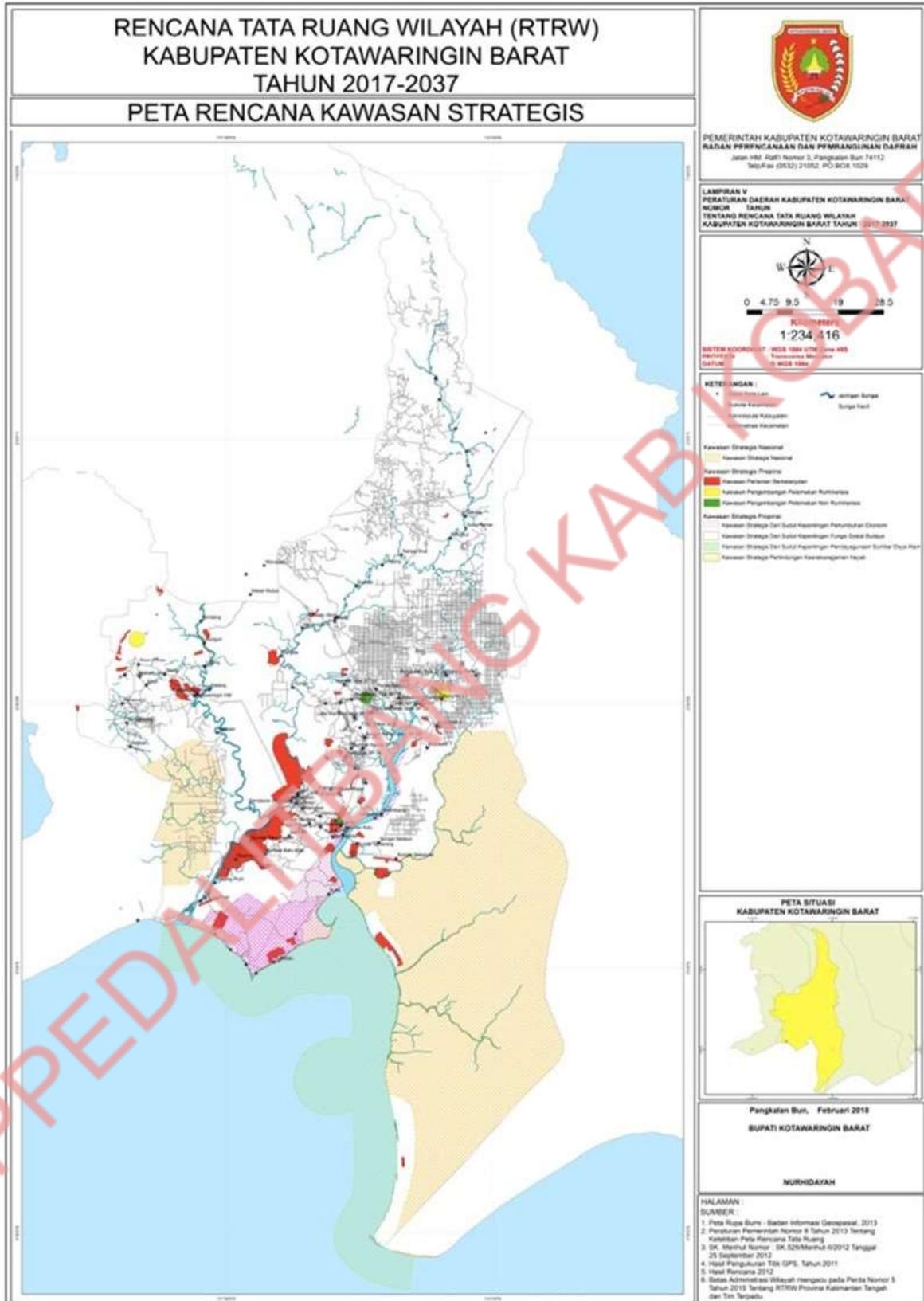
- Pelabuhan Kuala Pembuang di Kabupaten Seruyan.
 - d. Pelabuhan yang ditetapkan sebagai pelabuhan pengumpulan lokal
 - Pelabuhan Bahaur di Kabupaten Pulang Pisau
 - Pelabuhan Samuda di Kabupaten Kotawaringin Timur
 - Pelabuhan Kuala Jelai di Kabupaten Sukamara
 - e. Rencana pengembangan pelabuhan baru adalah :
 - Pelabuhan Sebuai di Kabupaten Kotawaringin Barat
 - Pelabuhan Ujung Pandaran di Kabupaten Kotawaringin Timur
 - Pelabuhan Pulau Damar di Kabupaten Katingan
 - Pelabuhan Tanjung Perawan di Kabupaten Pulang Pisau.
 - f. Pelabuhan perikanan yang ditetapkan sebagai pangkalan pendaratan ikan (PPI) adalah :
 - PPI Bahaur di Kabupaten Pulang Pisau
 - PPI Batanjung di Kabupaten Kapuas;
 - PPI Kuala Jelai di Kabupaten Sukamara;
 - PPI Kuala Pembuang di Kabupaten Seruyan;
 - PPI Kumai di Kabupaten Kotawaringin Barat;
 - PPI Selat Jeruju Pagatan di Kabupaten Katingan; dan
 - PPI Ujung Pandaran di Kabupaten Kotawaringin Timur.
 - g. Tatanan kepelabuhanan harus menjaga fungsi pertahanan dan keamanan negara, dengan tidak menutup akses pelabuhan dan fasilitas pemeliharaan serta perbaikan peralatan instansi militer TNI AL.
2. Alur pelayaran nasional meliputi :
- a. Alur pelayaran internasional : Sampit – Luar Negeri : dan
 - b. Alur pelayaran Nasional : Sampit – Semarang; Sampit – Surabaya; Sampit – Jakarta; Kumai - Semarang; Kumai – Surabaya; Kumai – Jakarta; Pangkalan Bun – Semarang; Pangkalan Bun – Surabaya; Pangkalan Bun – Jakarta; Sukamara – Semarang, Sukamara – Surabaya, Sukamara - Jakarta; Teluk Segintung – Semarang; Teluk Segintung – Surabaya; Teluk Segintung – Jakarta; Batanjung – Semarang, Batanjung– Surabaya; Batanjung - Jakarta; Pulang Pisau – Semarang; Pulang Pisau – Surabaya; Pulang Pisau – Jakarta.
- C. Sistem Jaringan Transportasi Udara
1. Tatanan kebandarudaraan
- a. Bandar udara pengumpul skala tersier yaitu : Tjilik Riwut di Kota Palangka Raya dan Iskandar di Pangkalan Bun, Kabupaten Kotawaringin Barat.

Rencana pembangunan bandara baru internasionalnasional meliputi : bandara internasional di Km. 70 Jalan Palangka Raya – Kasongan dan Bandara Nasional di Desa Sebuai di Kabupaten Kotawaringin Barat.

- b. Bandara pengumpan yang meliputi : Haji Asan di Kabupaten Kotawaringin Timur, Kuala Pembuang di Kabupaten Seruyan, Tumbang Samba di Kabupaten Katingan, Kuala Kurun di Kabupaten Gunung Mas, Dirung di Kabupaten Murung Raya, Beringin di Kabupaten Barito Utara dan Sanggu di Kabupaten Barito Selatan.
 - c. Rencana Bandara Baru meliputi : Bandara di desa Trinsing di Barito Utara, Bandara di desa Bahitom di Murung Raya, Bandara di desa Guci di Lamandau, Bandara di desa Kandris Barito Timur dan Bandara di desa Nantai Sedawak di Kabupaten Sukamara.
 - d. Tatanan kebandarudaraan harus mendukung keberadaan dan operasional pesawat – pesawat TNI dan Polri beserta peralatan dan perlengkapan pendukungnya.
2. Ruang udara untuk penerbangan meliputi :
- a. Ruang udara di atas bandar udara yang dipergunakan langsung untuk kegiatan bandar udara.
 - b. Ruang udara disekitar bandar udara yang dipergunakan untuk operasi penerbangan; dan
 - c. Ruang udara yang ditetapkan sebagai jalur penerbangan.

3.7. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Kotawaringin Barat Nomor 4 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2017 – 2037 diketahui beberapa kebijakan terkait transportasi sebagai berikut.



Gambar 3.7. Peta Rencana Kawasan Strategis Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2017-2037

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Kotawaringin Barat tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2017–2037 diketahui beberapa kebijakan terkait transportasi sebagai berikut.

A. Sistem Jaringan Transportasi Darat

Sistem jaringan transportasi darat terdiri atas:

1. Rencana jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, sebagai berikut :

a. Jaringan jalan

- Jaringan jalan arteri primer, jalan lintas kalimantan poros selatan meliputi :
 - Batas Provinsi Kalimantan Barat – Kudangan – Penopa – Kujan – Simpang Runti sepanjang 199,51 Km ;
 - Jalan Ahmad Yani (Pangkalan Bun), Jalan Pakunegara (Pangkalan Bun), Jalan Akses Palabuhan Tanjung Kalap (Bumi Harjo) sepanjang 17,82 km;
 - Batas Kota Pangkalan Bun – Pangkalan Lada – Asam Baru.
- Rencana pengembangan jalan arteri primer meliputi : Pangkalan Bun – Sebuai sepanjang 45 km
- Jaringan jalan kolektor primer K1 (JKP – 1) meliputi : Batas Kota Pangkalan Bun – Kumai jalan Pangeran Diponegoro – Jalan Iskandar, sepanjang 16,5 km.
- jaringan jalan kolektor primer K3 (JKP-3) meliputi : Riam Durian – Kotawaringin Lama – Pangkalan Bun sepanjang 60,5 km, Pangkalan Bun – Seberang Gajah – Lunci – Kuala Jelai sepanjang 256,9 km, Natai Raya – Kumai sepanjang 12 km, Sungai Kapitan – Kubu, Semanggang – Pangkut – Sungai Dau – batas Seruyan sepanjang 98,93 km, Iskandar – Bandar Udara Iskandar, Iskandar – Sungai Tendang, sepanjang 15 km dan Alternatif *Ring Road* Kota Pangkalan Bun;
- Jaringan jalan khusus, meliputi :
 - Ruas jalan khusus Nanga Mua – Semanggung – sepanjang 53,42 Km.
 - Ruas jalan khusus Rangda – Sei Rangit Jaya, sepanjang 51,80 Km
 - Ruas jalan khusus Semanggang – Pabrik Pulp, sepanjang 18,80 Km
 - Ruas jalan khusus Semanggang – Sei Rangit Jaya, sepanjang 25,90 Km
 - Ruas jalan khusus Sei Rangit Jaya – Bumiharjo, sepanjang 8,43 Km
 - Ruas jalan masuk dari Seruyan, sepanjang 39 Km
- Jaringan jalan menuju pelabuhan, bandara, ibukota kecamatan dan jalan alternatif lingkaran kota di Kabupaten Kotawaringin Barat dengan lebar antara 60 sampai dengan 100 meter.

b. Jaringan prasarana lalu lintas, meliputi :

- Terminal penumpang tipe A Pangkalan Bun pada Bundaran GM Arsyad Pangkalan Bun.
 - Terminal penumpang tipe C berlokasi di Desa Natai Suka terletak di Pangkalan Bun.
 - Pengembangan terminal penumpang tipe C untuk mendukung fungsi PPK berlokasi di Kotawaringin Lama.
 - Pembangunan terminal penumpang tipe C berlokasi di Simpang Runtu, Amin Jaya, Kumai.
 - Pembangunan terminal penumpang tipe C berlokasi di Pangkut.
 - Pembangunan terminal barang meliputi terminal kendaraan muatan barang berlokasi di sekitar pergudangan, pelabuhan laut dan pelabuhan penyeberangan terletak di Kumai.
 - Pembangunan jembatan timbang muatan berada di Simpang Runtu.
- c. Jaringan pelayanan terdiri atas : jaringan pelayanan angkutan antara seluruh bukota kabupaten dalam provinsi, meliputi:
- Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)
 - Palangka Raya – Pangkalan Bun – Nanga Bulik – Pontianak
 - Pangkalan Bun – Sukamara – Ketapang – Pontianak
 - Pangkalan Bun – Lamandau – Ketapang
 - Angkutan antar Kota Dalam Provinsi
 - Palangka Raya – Pangkalan Bun
 - Kasongan - Pangkalan Bun;
 - Sampit - Pangkalan Bun;
 - Kuala Pembuang - Pangkalan Bun;
 - Pangkalan Bun – Nanga Bulik.
 - Pangkalan Bun – Sukamara.
 - Angkutan barang meliputi angkutan barang dari pelabuhan Panglima Utara menuju terminal barang Sungai Kapitan.
2. Rencana jaringan angkutan sungai, danau dan penyeberangan
- a. Jaringan angkutan sungai dan danau meliputi :
- Sungai Arut Kabupaten Kotawaringin Barat
 - Sungai Arut : Raja/Pangkalan Bun – Mendawai Seberang – Tanjung Putri
 - Sungai Kumai : Kumai – Pangkalan Banteng;
 - Sungai Belantika : Bayat – N. Belantika

- Sungai Lamandau : Tapin Bini – N. Belantika – N. Bulik – Kotawaringin Lama – Mendawai Seberang.
 - b. Jaringan angkutan penyeberangan meliputi Kumai – Kendal di Jawa Tengah (Lintas penghubung sabuk).
- B. Sistem jaringan transportasi perkeretaapian
1. Rencana pengembangan sistem jaringan transportasi perkeretaapian meliputi jaringan jalur kereta api lintas utama provinsi.
 2. Jaringan jalur kereta api lintas utama provinsi di Kabupaten Kotawaringin Barat merupakan prioritas tinggi dan di titik beratkan pada angkutan barang, terdiri atas :
 - Sistem jaringan jalur kereta api utama provinsi meliputi :
 - Jalur kereta api Tumbang Samba – Rantau Pulut – Nanga Bulik – Pangkalan Bun – Kumai
 - Jalur kereta api Kudangan – Nanga Bulik – Kumai
 - Sistem jaringan jalur kereta api antar kota dengan prioritas rendah meliputi : Ruas jalan kereta api Butok – Palangka Raya – Sampit – Pangkalan Bun – Sanggau.
 - Simpul jaringan jalur kereta api barang di Kalimantan Tengah meliputi : perkotaan Pangkalan Bun dan Kumai.
- C. Sistem jaringan transportasi laut
1. Rencana pengembangan sistem transportasi laut meliputi :
 - a. Tatanan kepelabuhan terdiri atas:
 - Pelabuhan yang ditetapkan sebagai pelabuhan pengumpul meliputi:
 - Pelabuhan Kumai berada di Kecamatan Kumai.
 - Pelabuhan Pangkalan Bun berada di Kecamatan Arut Selatan.
 - Pelabuhan yang ditetapkan sebagai pelabuhan khusus, Pelabuhan Tanjung Kalap berada di Bumiharjo Kecamatan Kumai.
 - Rencana pengembangan pelabuhan yang ditetapkan sebagai pelabuhan angkutan barang dan penumpang ke luar pulau, pelabuhan ro-ro berada di Kecamatan Kumai.
 - Pelabuhan Perikanan merupakan pelabuhan yang ditetapkan sebagai pelabuhan Tempat Pendaratan Ikan (TPI) di Kecamatan Kumai.
 - Rencana pengembangan pelabuhan laut dalam di Sebuai atau Tanjung Pandan Kecamatan Kumai.

- Tatanan kepelabuhan harus menjaga fungsi pertahanan dan keamanan negara, dengan tidak menutup akses pelabuhan dan fasilitas pemeliharaan serta perbaikan instalasi militer TNI AL.
- Alur pelayaran nasional terdiri atas Kumai–Semarang, Kumai–Surabaya, Kumai–Jakarta–Pangkalan Bun–Semarang, Pangkalan Bun–Surabaya, Pangkalan Bun–Jakarta.

D. Sistem jaringan transportasi udara

1. Rencana pengembangan sistem jaringan transportasi udara meliputi :

a. Tatanan kebandarudaraan

Tatanan kebandarudaraan meliputi:

- Bandar udara pengumpul skala tersier yaitu Bandar Udara Iskandar di Pangkalan Bun Kabupaten Kotawaringin Barat.
- Rencana pembangunan bandara baru internasional/nasional meliputi di Desa Sebuai Kabupaten Kotawaringin Barat

b. Ruang udara untuk penerbangan meliputi :

- Ruang udara di atas bandar udara yang dipergunakan langsung untuk kegiatan bandar udara, dan
- Ruang udara di sekitar bandar udara yang dipergunakan untuk operasi penerbangan
- Ruang udara yang ditetapkan sebagai jalur penerbangan.

3.8. Visi – Misi

Berdasarkan pembangunan–pembangunan transportasi di Kotawaringin Barat sudah sesuai dengan visi–misi sebagai berikut:

Visi : “Gerakan Membangun Kotawaringin Barat Menuju Kejayaan Dengan Kerja Nyata Dan Ikhlas”

Misi :

- Memperkuat tata pemerintahan yang bersih, efektif, demokratis dan transparan
- Meningkatkan kualitas hidup manusia melalui pendidikan, kesehatan dan olahraga
- Mendorong penguatan kemandirian ekonomi yang berbasis pada pertanian dalam arti luas, kelautan, ndustri serta pengelolaan potensi daerah dan sumber energi dengan memperhatikan kelestarian lingkungan hidup
- Meningkatkan kulaitas kehidupan beragama dan bermasyarakat
- Mewujudkan kondisi masyarakat yang aman, tentram, dan dinamis

- Melestarikan situs budaya, kesenian lokal dan masyarakat lainnya guna meningkatkan kunjungan wisata.

3.9. Rencana Teknokratik 2025 - 2029

Secara umum mewujudkan kualitas birokrasi berdampak tentunya akan dapat tercapai melalui meningkatkan akuntabilitas baik penyelenggaraan pemerintah daerah secara umum maupun akuntabilitas keuangan daerah, profesionalitas ASN, dan menciptakan layanan publik yang prima. Berikut merupakan rekomendasi program prioritas yang disertai dengan rekomendasi lokasi:

Tabel 3.7. Rekomendasi Program Prioritas 2025 - 2045

No	Rekomendasi Kerja (Tujuan)	Rekomendasi Sasaran (Sasaran)	Rekomendasi Program Prioritas (Program)	Rekomendasi Lokasi
1	Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berdaya Saing	Meningkatkan Kualitas Kesehatan Masyarakat dan Keluarga	Program Pemenuhan Gizi dan Kesehatan Keluarga	
			Program Peningkatan Kualitas Layanan Kesehatan	
			Program Jaminan Kesehatan Masyarakat	
			Program Penanganan Stunting	
		Meningkatkan Kualitas Pendidikan	Program Wajib Belajar 12 Tahun	
			Program Peningkatan Kualitas Pendidikan	
2	Meningkatkan Kesejahteraan Sosial Masyarakat	Meningkatkan Pendapatan Keluarga Miskin	Program Penyerapan dan Peningkatan Kesempatan Kerja	
			Program Peningkatan dan Pembinaan Wirausaha Baru	
		Mengurangi Beban Pengeluaran Orang	Program Penuntasan Kemiskinan Ekstrem	
			Program Pemberdayaan Masyarakat Lokal Program Peningkatan Jaminan Sosial	
		Berkurangnya Kantong-Kantong Kemiskinan	Program Penurunan Permukiman Kumuh	
			Program Pemberdayaan Keluarga Miskin	
3	Mengembangkan Kemandirian Daerah Melalui Ekonomi Kerakyatan	Meningkatkan Produktivitas Sektor Unggulan	Program Peningkatan Daya Tarik Pariwisata	
			Program Peningkatan Produktivitas Sektor Industri	
			Program Pemenuhan Sarana Prasarana Penunjang Perekonomian	
			Program Pengembangan Usaha Mikro	
			Program Hilirisasi Sektor Pertanian dan Perkebunan	

No	Rekomendasi Kerja (Tujuan)	Rekomendasi Sasaran (Sasaran)	Rekomendasi Program Prioritas (Program)	Rekomendasi Lokasi
		Meningkatkan Realisasi Investasi	Program Pengendalian Penanaman Modal	
			Program Promosi Potensi Investasi	
			Program Peningkatan Kualitas Layanan Perizinan	
4	Meningkatnya Ketahanan Daerah dengan Daya Dukung Infrastruktur Berkelanjutan	Meningkatkan Kualitas Infrastruktur dan Konektivitas wilayah	Program Pemerataan Konektivitas Wilayah	
			Program Peningkatan Pemerataan Jaringan	
			Program Peningkatan Kualitas Permukiman	
			Program Pengelolaan Sarana Prasarana Perhubungan	
			Program Penataan Ruang	
		Meningkatkan Kualitas Lingkungan Hidup	Program Revitalisasi Fungsi RTH	
			Program Pengelolaan Persampahan	
			Program Penanganan Pencemaran Lingkungan	
		Meningkatkan Resiliensi Berkelanjutan terhadap Bencana	Program Mitigasi Bencana	
		5	Meningkatkan Kualitas Birokrasi yang Berdampak	Meningkatkan Akuntabilitas Penyelenggaraan Pemerintah Daerah
Program Penataan Kelembagaan dan Tata Laksana				
Program Pengawasan Internal Pemerintah Daerah				
Meningkatkan Kinerja Keuangan yang Akuntabel	Program Pengawasan Internal Pemerintah Daerah			
	Program Pengelolaan Aset Daerah			
Meningkatkan Profesionalitas ASN	Program Pengelolaan Keuangan Daerah			
	Program Optimalisasi Pendapatan Daerah			
	Program Pengembangan Kapasitas ASN			
	Program Digitalisasi Layanan Publik			

No	Rekomendasi Kerja (Tujuan)	Rekomendasi Sasaran (Sasaran)	Rekomendasi Program Prioritas (Program)	Rekomendasi Lokasi
		Mewujudkan Pelayanan Publik yang Prima	Program Pengembangan Inovasi Layanan Publik	

Sumber: Rencana Teknokratik Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2025 – 2029

3.10. Review Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah

Berdasarkan yang telah ditetapkan oleh Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah Kotawaringin Barat Tahun 2023 didapatkan bahwa arah kebijakan pembangunan Daya Tarik Wisata (DTW) terdiri dari Pengembangan Kawasan di Wilayah Barat dengan Pusat pengembangan di Kabupaten Kotawaringin Barat sebagai pembangunan Pariwisata dengan jenis wisata alam, tirta, budaya dan sejarah dengan dukungan tema atraksi wisata buatan yang masih terkait dengan wisata alam.

Kabupaten Kotawaringin Barat juga memiliki destinasi unggulan skala internasional yang menjadi primadona wisatawan mancanegara dan nasional. Destinasi Tanjung Puting merupakan awasan konservasi orang utan terbesar di dunia. Tanjung Puting menawarkan wisata alam minat khusus yang berfokus pada konservasi hewan endemik, pemandangan hutan tropis, hutan nipah dan kunang-kunang. Tanjung puting memiliki meeting poin yang menjadi tempat pemberhentian menawarkan daya tarik bagi wisatawan. Diawali dari demaga Kumai-Desa Wisata Sekonyer-Camp. Tanjung harapan- Camp. Pondok Tanggui hingga ke *camp* Leakey.

Potensi pariwisata Kabupaten Kotawaringin Barat didukung oleh sarana transportasi yang memadai yaitu Bandara Iskandar di Kecamatan Pangkalan Bun dan Pelabuhan di Kecamatan Kumai. Hubungan transportasi memperhatikan dari potensi pergerakan antar wilayah dan potensi destinasi pariwisata. Secara umum penduduk Kotawaringin Barat berpusat di Kecamatan Arut selatan dengan jumlah 118.809 jiwa. Potensi demografi ini merupakan potensi wisatawan lokal yang perlu diperhatikan. Perwilayahan pembangunan DPKB Kabupaten Kotawaringin Barat terdiri dari:

1. KSPK 3 perwilayahan

- a. KSPK Pangkalan Bun dan sekitarnya yang menjadi pintu gerbang udara dan jalur akses penghubung daerah sekitarnya, memiliki daya tarik wisata yaitu:
 - DTW Alam (susur sungai Arut), SM Lamandau (terbatas); DTW Budaya (kawasan Istana Kuning, Rumah Mangkubumi, kawasan Pecinan Seberang);
 - DTW Buatan (Agrowisata yaitu, Integrasi Sawit Sapi, Peternakan Sapi dan

Pengolahan Biogas), Pangkalan Bun Park, Palagan Sambu, Bundaran Pancasila, Pusat Kuliner dan Souvenir.

- b. KSPK Kumai dan Bugamraya menjadi pintu gerbang laut dan memiliki DTW Alam yaitu kawasan Taman Nasional Tanjung Puting dan sekitarnya serta kawasan pesisir pantai yang berbatasan langsung dengan Laut Jawa.
 - c. KSPK Pangkut dan Kotawaringin Lama memiliki DTW Alam berupa keindahan kondisi alam perbukitan, riam dan sungai; DTW Budaya: Peninggalan Sejarah, Budaya dan Religi
2. KPPK 6 perwilayahan
- a. KPPK Taman Nasional Tanjung Puting yang memiliki tema pengembangan wisata ekowisata, adventure dan minat khusus.
 - b. KPPK Tanjung Keluang, Gosong Senggora, Pantai Kubu, Teluk Bogam, Keraya dan Sebuai memiliki tema pengembangan wisata pantai.
 - c. KPPK kawasan perkotaan Pangkalan Bun memiliki tema pengembangan wisata sejarah dan budaya.
 - d. KPPK kawasan Kotawaringin Lama memiliki tema pengembangan wisata sejarah dan Religi
 - e. KPPK Pangkalan Banteng dan Pangkalan Lada memiliki tema pengembangan Agrowisata
 - f. KPPK Hulu Sungai Arut memiliki tema pengembangan wisata budaya sebagai pusatnya Pangkut.



BAB IV

KONDISI TRANSPORTASI UMUM

4.1. Jaringan Pelayanan Angkutan Umum

4.1.1. Transportasi Berbasis Jalan Raya

A. Trayek

Berdasarkan Keputusan Bupati Kotawaringin Barat Nomor 84 Tahun 2022 tentang Penetapan Trayek Angkutan Orang di Kabupaten Kotawaringin Barat telah ditetapkan trayek angkutan orang sebagai berikut.

Tabel 4.1. Daftar Trayek Angkutan Orang di Kabupaten Kotawaringin Barat

No	Nama Lintasan (PP)	Jarak Lintasan (KM)
1	Angkutan Kota Pangkalan Bun (Kec. Arut Selatan)	10,0 KM
2	Pangkalan Bun – Sebuai (Kec. Kumai)	74,3 KM
3	Pangkalan Bun – Pandu Sanjaya (Kec. Pangkalan Lada)	24,1 KM
4	Pangkalan Bun – Amin Jaya (Kec. Pangkalan Banteng)	66,6 KM
5	Pangkalan Bun – Pangkut (Kec. Arut Utara)	109,2 KM
6.	Pangkalan Bun – Kecamatan Kotawaringin Lama	46,3 KM

Sumber : Keputusan Bupati Nomor 84 Tahun 2022

Diketahui terdapat 14 trayek transportasi darat yang dilayani di Kabupaten Kotawaringin Barat, antara lain:

1. Trayek Palangkaraya – Pangkalan Bun PP
Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang
2. Trayek Pangkalan Bun – Banjarmasin PP
Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang
3. Trayek Pangkalan Bun – Pontianak PP
Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang
4. Trayek Sebuai – Pangkalan Bun PP

- Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang
5. Trayek Pangkalan Bun - Pangkut PP
Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang
 6. Trayek Angkutan Kota Pangkalan Bun
Kondisi trayek ini masih aktif melayani penumpang.
 7. Trayek khusus bandara Iskandar Pangkalan Bun
Kondisi trayek ini masih aktif melayani penumpang.
 8. Pangkalan Bun – Kumai
Kondisi trayek ini masih aktif melayani penumpang.
 9. Pangkalan Bun – Sei Rangit – Pangkalan Lada – Amin Jaya
Kondisi trayek ini kurang aktif melayani penumpang.
 10. Pasar Indra Sari – Korindo PP
Kondisi trayek ini kurang aktif melayani penumpang.
 11. Pasar Indra Sari – Bambon PP
Kondisi trayek ini kurang aktif melayani penumpang.
 12. Pasar Indra Sari – SMPN 2 PP
Kondisi trayek ini kurang aktif melayani penumpang.
 13. Pasar Indra Sari – Desa Natai Raya PP
Kondisi trayek ini kurang aktif melayani penumpang.
 14. Pasar Indra Sari – BTN. Bumi Asih PP
Kondisi trayek ini kurang aktif melayani penumpang.

Berdasarkan hasil survei di wilayah Kotawaringin Barat, terdapat 4 jenis angkutan umum yang melayani perjalanan, selengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.2. Rekapitulasi Kondisi Trayek Angkutan Umum

No.	Nama Kendaraan	Nama Trayek	Kondisi
1	Yessoe	Palangka Raya - Pangkalan Bun	Aktif
2		Pangkalan Bun - Banjarmasin	Aktif
3	Damri	Pangkalan Bun - Pontianak	Aktif
4		Sebuai - Pangkalan Bun	Aktif
5		Pangkalan Bun - Pangkut	Aktif
6		Pangkalan Bun - Palangka Raya	Aktif
7	Logos	Pangkalan Bun - Banjarmasin	Aktif
8		Pangkalan Bun - Palangka Raya	Aktif
9	Agung Mulia	Pangkalan Bun - Palangka Raya	Aktif
10	Travel	Pangkalan Bun – Kotawaringin Lama	Aktif
11		Pangkalan Bun – Sukamara	Aktif
12		Pangkalan Bun – Pandu Senjaya	Aktif
13		Pangkalan Bun - Amin jaya	Aktif

No.	Nama Kendaraan	Nama Trayek	Kondisi
14		Pangkalan Bun - Tayap	Aktif
15		Pangkalan Bun - Tayan	Aktif
16	Angkutan Kota	Kota Pangkalan Bun	Kurang aktif
17		Trayek khusus bandara Iskandar Pangkalan Bun	Kurang aktif
18		Pasar Indra Sari – Korindo	Kurang aktif
19		Pasar Indra Sari – Bamban	Kurang aktif
20		Pasar Indra Sari – SMPN 2	Kurang aktif
21		Pasar Indra Sari – Desa Natai Raya	Kurang aktif
22		Pasar Indra Sari – DBTN Bumi Asih	Kurang aktif
18		Angkutan Pedesaan	Pangkalan Bun - Kumai
19		Pangkalan Bun – Amin Jaya	Kurang aktif

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa terdapat 7 jenis bus untuk transportasi darat dengan 5 trayek yang aktif beroperasi melayani perjalanan. Dari 7 jenis PO bus tersebut melayani dengan rute trayek yang sama yaitu trayek Palangka Raya menuju Pangkalan Bun.

B. Jenis dan Jumlah Moda

Berikut ini jenis moda yang digunakan untuk melayani penumpang pada masing-masing trayek sesuai dengan hasil survei.

1. Yessoe
 - Pangkalan Bun – Palangkaraya dengan kapasitas kendaraan 40 penumpang
 - Banjarmasin – Pangkalan Bun dengan kapasitas kendaraan 40 penumpang
2. Damri
 - Pangkalan Bun – Pontianak dengan kapasitas kendaraan 34 penumpang
 - Sebuai – Pangkalan Bun dengan kapasitas kendaraan 25 penumpang
 - Pangkalam Bun – Palangkaraya dengan kapasitas kendaraan 40 penumpang
3. Logos
 - Pangkalan Bun – Banjarmasin dengan kapasitas kendaraan 42 penumpang
 - Pangkalan Bun – Palangkaraya dengan kapasitas kendaraan 30 penumpang
4. Agung Mulia

- Pangkalan Bun – Palangkaraya dengan kapasitas kendaraan 32 penumpang
5. Travel
- Pangkalan Bun – Kotawaringin Lama
 - Pangkalan Bun – Sukamara
 - Pangkalan Bun – Pandu Senjaya
 - Pangkalan Bun – Amin Jaya
 - Pangkalan Bun – Tayap
 - Pangkalan Bun – Tayan
6. Angkutan Kota
- Jurusan Kota Pangkalan Bun, dari 38 angkutan tinggal 16 yang beroperasi.
 - Trayek khusus Bandara Iskandar Pangkalan Bun, seluruhnya beroperasi sebanyak 40 unit.
7. Angkutan Pedesaan
- Pangkalan Bun – Kumai, dari 14 angkutan terhitung tahun 2019 sudah tidak ada yang beroperasi.
 - Pangkalan Bun – Sei Rangit – Pangkalan Lada – Amin Jaya, tidak ada yang beroperasi.

Berdasarkan jenis dan jumlah moda berikut ini rekapitulasi kategori moda tersebut.

Tabel 4.3. Rekapitulasi Jenis Moda

No	Nama Kendaraan	Kapasitas Kendaraan (Penumpang)	Nama Trayek	Kategori Angkutan Umum
1	Yessoe	32	Pangkalan Bun - Palangkaraya	Bus Excellent Class AC
2	Yessoe	40	Banjarmasin - Pangkalan Bun	Bus Executive AC
3	Damri	34	Pangkalan Bun - Pontianak	Bus Executive AC
4	Damri	25	Sebuai - Pangkalan Bun	Bus Executive AC
5	Damri	40	Pangkalan Bun - Pangkut	Bus Executive AC
6	Damri	40	Palangkaraya - Pangkalan Bun	Bus Executive AC
7	Logos	42	Pangkalan Bun - Banjarmasin	Bus Kelas Bisnis
8	Logos	30	Pangkalan Bun - Palangkaraya	Bus Executive Sleeper (Single)
9	Agung Mulia	32	Pangkalan Bun - Palangkaraya	Jet Bus Hino R260
10	Travel		Pangkalan Bun – Kotawaringin Lama	
11	Travel		Pangkalan Bun – Sukamara	
12	Travel		Pangkalan Bun – Pandu Senjaya	
13	Travel		Pangkalan Bun - Amin jaya	
14	Travel		Pangkalan Bun - Tayap	
15	Travel		Pangkalan Bun - Tayan	
16	Angkutan Kota		Kota Pangkalan Bun	
17	Angkutan Kota		Trayek khusus bandara Iskandar Pangkalan Bun	
18	Angkutan Kota		Pasar Indra Sari – Korindo	

No	Nama Kendaraan	Kapasitas Kendaraan (Penumpang)	Nama Trayek	Kategori Angkutan Umum
19	Angkutan Kota		Pasar Indra Sari – Bamban	
20	Angkutan Kota		Pasar Indra Sari – SMPN 2	
21	Angkutan Kota		Pasar Indra Sari – Desa Natai Raya	
22	Angkutan Kota		Pasar Indra Sari – DBTN Bumi Asih	
23	Angkutan Pedesaan		Pangkalan Bun - Kumai	
24	Angkutan Pedesaan		Pangkalan Bun – Amin Jaya	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa setiap jenis angkutan memiliki jenis kendaraan yang berbeda-beda.

C. Rute

Terminal Penumpang Tipe-B Natai Suka Pangkalan Bun melayani trayek/tujuan sebagai berikut.

Tabel 4.4. Trayek yang Dilayani Terminal Natai Suka

No.	Trayek/Tujuan	Armada	Keterangan
1	P. Bun – Pontianak (PP)	Damri	
2	P. Bun – Sampit – Palangka Raya (PP)	Damri, Yessoe, Logos, Agung Mulia	
3	P. Bun – Sampit – Palangka Raya – Banjarmasin (PP)	Yessoe, Logos, Agung Mulia	
4	P. Bun – Pangkut (PP)	Damri	Perintis
5	P. Bun – Sebuai (PP)	Damri	Perintis

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Tahun 2024

Dari semua trayek yang masih aktif melayani penumpang, berikut ini rute perjalanan dari masing-masing trayek.

1. Trayek Palangkaraya – Pangkalan Bun
Rute perjalanan pada trayek Palangkaraya – Pangkalan Bun adalah dari terminal Bus AKAP W.A. Gara menuju Terminal Bus Natai Suka.
2. Trayek Pangkalan Bun – Banjarmasin
Rute perjalanan pada trayek Pangkalan Bun – Banjarmasin adalah dari Terminal Bus Natai Suka menuju Terminal KM 6
3. Trayek Pangkalan Bun – Pontianak
Rute perjalanan pada trayek Pangkalan Bun – Pontianak adalah dari Terminal Terminal Bus Natai Suka menuju Terminal Pasar Cempaka Pontianak
4. Trayek Sebuai – Pangkalan Bun

- Rute perjalanan pada trayek Pontianak – Pangkalan Bun adalah dari Terminal Sebuai menuju Terminal Bus Natai Suka
5. Trayek Pangkalan Bun - Pangkut
Rute perjalanan pada trayek Pangkalan Bun - Pangkut adalah dari Terminal Bus Natai Suka menuju Terminal Pangkut
 6. Trayek Pangkalan Bun – Sampit
Rute perjalanan pada trayek Pangkalan Bun - Sampit adalah dari Terminal Bus Natai Suka menuju Terminal Sampit
 7. Trayek Pangkalan Bun – Kotawaringin Lama
Rute perjalanan pada trayek Pangkalan Bun - Kotawaringin Lama adalah dari Terminal Bus Natai Suka menuju Terminal Kotawaringin Lama.
 8. Trayek Pangkalan Bun – Sukamara
Rute perjalanan pada trayek Pangkalan Bun - Kotawaringin Lama adalah dari Terminal Bus Natai Suka menuju Terminal Sukamara.
 9. Trayek Pangkalan Bun – Pandu Senjaya
Rute perjalanan pada trayek Pangkalan Bun - Kotawaringin Lama adalah dari Terminal Bus Natai Suka menuju Terminal Desa Pandu Senjaya
 10. Trayek Pangkalan Bun – Amin Jaya
Rute perjalanan pada trayek Pangkalan Bun - Kotawaringin Lama adalah dari Terminal Bus Natai Suka menuju Terminal Desa Amin Jaya
 11. Trayek Pangkalan Bun – Tayap
Rute perjalanan pada trayek Pangkalan Bun - Kotawaringin Lama adalah dari Terminal Bus Natai Suka menuju Terminal Dusun Nanga Tayap
 12. Trayek Pangkalan Bun – Tayan
Rute perjalanan pada trayek Pangkalan Bun - Kotawaringin Lama adalah dari Terminal Bus Natai Suka menuju Terminal Dusun Nanga Tayan.
 13. Pasar Indra Sari – Korindo PP
Rute perjalanan melewati ruas jalan Jl. P. Antasari – Jl. Rangga Santek – Jl. Prakusumayudha – Jl. Hasanudin – Jl. Abdul Ancis – Korindo – Kembali ke Jl. Abdul Ancis – Jl. P. Antasari – Pasar Indra Sari – Jl. Sukma Aria Ningrat – Jl. Matnoor – Jl. GM. Arsyad (Perumahan Kodim) – Jl. Matnoor – Jl. P. Sukma Aria Ningrat – Pasar Indra Sari.
 14. Pasar Indra Sari – Bambon PP
Ruas jalan yang dilewati adalah Jl. H. Udan Said – Jl. Pakunegara – Jl. Diponegoro – Jl. Sutan Syahrir – Jl. Dutan Imanudin – Jl. A. Wongso – Jl. Kasan Rejo – Jl. Jend

Sudirman – Jl. Sutan Syahrir – J.I. Hasanuddin – Jl. P. Antasari – Pasar Indrasari – Jl. P. Sukma Aria Ningrat – Jl. Matnoor – Jl. G., Arsyad – Bundaran Tudung Saji – Kembali ke Jl. GM. Arsyad – Jl. Matnoor – Jl. P Sukma Aria Ningrat – Pasar Indra Sari.

15. Pasar Indra Sari – SMPN 2 PP

Ruas jalan yang dilewati adalah Jl. H, Udan Said – Jl. Pakuunegara – Jl. P. Diponegoro – Jl. Kawitan – Jl. P Diponegoro – Jl. Pakunegara – Jl. H. Udan Said – Pasar Indra Sari

16. Pasar Indra Sari – Desa Natai Raya PP

Ruas jalan yang dilewati Jl. P. Sukma Aria Ningrat – Jl. Matnoor – Jl. Natai Arahan – Terminal Natai Suka – Jl. Natai Arahan – Jl. A. Yani – Bundaran Pangkalan Lima – Desa Natai Raya – kembali ke Bundaran Pangkalan Lima – Jl. A. Yani – Jl. H. Udan Said – Pasar Indra Sari.

17. Pasar Indra Sari – BTN. Bumi Asigh PP

Ruas jalan yang dilewati adalah Jl. H. Udan Said – Jl. Pakunegara – Jl. P. Diponegoro – Jl. Iskandar – Pasar Palagan Sari – Jl. HM. Rafi'i – Jl. Bhayangkara – Jl. Topar kembali ke Jl. Bhayangkara – Jl. HM. Rafi'i – Jl. Iskandar – Jl. Pasir Panjang – SMPN7 – kembali ke Jl. Pasir Panjang – Jl. Iskandar – Jl. Diponegoro – Jl. Pakunegara – Jl. Udan Said – Pasar Indra Sari.

Berikut ini daftar rute perjalanan pada masing-masing trayek angkutan umum transportasi darat beserta lokasi pemberangkatan dari kota/kabupaten asal maupun kota/kabupaten tujuan.

Tabel 4.5. Rekapitulasi Rute Trayek

No.	Nama Kendaraan	Rute yang dilalui	Nama Trayek	Lokasi Pemberangkatan		Jarak (Km)
				Asal	Tujuan	
1	Yessoe	Palangkaraya - Pangkalan Bun	Palangkaraya - Pangkalan Bun	Terminal Bus AKAP WA. GARA	Terminal Bus Natai Suka	458
		Pangkalan Bun - Banjarmasin	Pangkalan Bun - Banjarmasin	Terminal Bus Natai Suka	Terminal KM 6	649
		Pangkalan Bun - Sampit	Pangkalan Bun - Sampit	Terminal Bus Natai Suka		
2	Damri	Pangkalan Bun - Pontianak	Pangkalan Bun - Pontianak	Terminal Bus Natai Suka	Terminal Pasar Cempaka Pontianak	637
		Sebuai - Sebuai timur - Keraya - Teluk Bogam - Sungai Bakau - Kubu - Bundaran Perahu Kumai - Pangkalan Bun	Sebuai - Pangkalan Bun	Sebuai	Terminal Bus Natai Suka	34,6
		Pangkalan Bun - Pangkut	Pangkalan Bun - Pangkut	Terminal Bus Natai Suka	Pangkut	84,2

Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat

No.	Nama Kendaraan	Rute yang dilalui	Nama Trayek	Lokasi Pemberangkatan		Jarak (Km)
				Asal	Tujuan	
		Pangkalan Bun - Palangkaraya	Pangkalan Bun - Palangkaraya	Terminal Bus Natai Suka	Terminal Bus AKAP WA. GARA	462
		Pangkalan Bun - Sampit	Pangkalan Bun - Sampit	Terminal Bus Natai Suka		
3	Logos	Pangkalan Bun - Banjarmasin	Pangkalan Bun - Banjarmasin	Terminal Bus Natai Suka	Terminal KM 6	649
		Pangkalan Bun - Palangkaraya	Pangkalan Bun - Palangkaraya	Terminal Bus Natai Suka	Terminal Bus AKAP WA. GARA	458
		Pangkalan Bun - Sampit	Pangkalan Bun - Sampit	Terminal Bus Natai Suka		
4	Agung Mulia	Pangkalan Bun - Palangkaraya	Pangkalan Bun - Palangkaraya	Terminal Bus Natai Suka	Terminal Bus AKAP WA. GARA	649
5	Travel	Pangkalan Bun – Kotawaringin Lama	Pangkalan Bun – Kotawaringin Lama	Terminal Bus Natai Suka	Terminal Kotawaringin Lama	
		Pangkalan Bun – Sukamara	Pangkalan Bun – Sukamara	Terminal Bus Natai Suka	Terminal Bus Sukamara	
		Pangkalan Bun – Pandu Senjaya	Pangkalan Bun – Pandu Senjaya	Terminal Bus Natai Suka	Desa Pandu Senjaya	
		Pangkalan Bun – Amin Jaya	Pangkalan Bun – Amin Jaya	Terminal Bus Natai Suka	Desa Amin Jaya	
		Pangkalan Bun – Tayap	Pangkalan Bun – Tayap	Terminal Bus Natai Suka	Terminal Dusun Nanga Tayap	
		Pangkalan Bun – Tayan	Pangkalan Bun – Tayan	Terminal Bus Natai Suka	Terminal Tayan	
6	Angkutan Kota		Kota Pangkalan Bun	Terminal Bus Natai Suka		
			Trayek khusus bandara Iskandar Pangkalan Bun			
		Jl. P. Antasari – Jl. Rangka Santek – Jl. Prakusumayudha – Jl. Hasanudin – Jl. Abdul Ancis – Korindo – Kembali ke Jl. Abdul Ancis – Jl. P. Antasari – Pasar Indra Sari – Jl. Sukma Aria Ningrat – Jl. Matnoor – Jl. GM. Arsyad (Perumahan Kodim) – Jl. Matnoor	Pasar Indra Sari – Korindo	Jl. P. Antasari	Pasar Indra Sari	

No.	Nama Kendaraan	Rute yang dilalui	Nama Trayek	Lokasi Pemberangkatan		Jarak (Km)
				Asal	Tujuan	
		– Jl. P. Sukma Aria Ningray – Pasar Indra Sari.				
		Jl. H. Udan Said – Jl. Pakunegara – Jl. Diponegoro – Jl. Sutan Syahrir – Jl. Dutan Imanudin – Jl. A. Wongso – Jl. Kasan Rejo – Jl. Jend Sudirman – Jl. Sutan Syahrir – Jl. Hasanuddin – Jl. P. Antasari – Pasar Indrasari – Jl. P. Sukma Aria Ningrat – Jl. Matnoor – Jl. G., Arsyad – Bundaran Tudung Saji – Kembali ke Jl. GM. Arsyad – Jl. Matnoor – Jl. P Sukma Aria Ningrat – Pasar Indra Sari.	Pasar Indra Sari – Baman	Jl. H. Udan Said	Pasar Indra Sari.	
		Jl. H, Udan Said – Jl. Pakuunegara – Jl. P. Diponegoro – Jl. Kawitan – Jl. P Diponegoro – Jl. Pakunegara – Jl. H. Udan Said – Pasar Indra Sari	Pasar Indra Sari – SMPN 2	Jl. H. Udan Said	Pasar Indra Sari.	
		Jl. P. Sukma Aria Ningrat – Jl. Matnoor – Jl. Natai Arahana – Terminal Natai Suka – Jl. Natai Arahana – Jl. A. Yani – Bundaran Pangkalan Lima – Desa Natai Raya – kembali ke Bundaran Pangkalan Lima – Jl. A. Yani – Jl. H. Udan Said – Pasar Indra Sari.	Pasar Indra Sari – Desa Natai Raya	Pasar Indra Sari	Desa Natai Raya	
		Jl. H. Udan Said – Jl. Pakunegara – Jl. P. Diponegoro – Jl. Iskandar – Pasar Palagan Sari – Jl. HM. Rafi'i – Jl. Bhayangkara – Jl. Topar kembali ke Jl. Bhayangkara – Jl.	Pasar Indra Sari – BTN Bumi Asih	Pasar Indra Sari	BTN Bumi Asih	

No.	Nama Kendaraan	Rute yang dilalui	Nama Trayek	Lokasi Pemberangkatan		Jarak (Km)
				Asal	Tujuan	
		HM. Rafii – Jl. Iskandar – Jl. Pasir Panjang – SMPN7 – kembali ke Jl. Pasir Panjang – Jl. Iskandar – Jl. Diponegoro – Jl. Pakunegara – Jl. Udan Said – Pasar Indra Sari.				
7	Angkutan Pedesaan		Pangkalan Bun - Kumai	Terminal Bus Natai Suka	Terminal Kumai	
			Pangkalan Bun – Amin Jaya	Terminal Bus Natai Suka	Terminal Amin Jaya	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa dari 7 jenis bus, semua jenis bus masuk terminal dan memiliki trayek tetap atau tujuan akhir perjalanan.

D. Analisis Kebutuhan Penumpang

Berikut ini daftar penumpang dalam kendaraan pada masing-masing trayek angkutan umum.

Tabel 4.6. Rekapitulasi Jumlah Penumpang dalam Angkutan Umum

No.	Nama Kendaraan	Nama Trayek	Penumpang Dalam Angkutan
1	Yessoe	Palangkaraya - Pangkalan Bun	32
2		Banjarmasin - Pangkalan Bun	28
3	Damri	Pangkalan Bun - Pontianak	23
4		Sebuai - Pangkalan Bun	6
5		Pangkalan Bun - Pangkut	8
6		Palangkaraya - Pangkalan Bun	12
7	Logos	Pangkalan Bun - Banjarmasin	22
8		Palangkaraya - Pangkalan Bun	24
9	Agung Mulia	Pangkalan Bun - Palangkaraya	26

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa semua trayek yang masih aktif beroperasi saat ini masih dibutuhkan oleh masyarakat karena jumlah penumpang yang cukup banyak pada setiap keberangkatannya.

E. Faktor Muat (*Load Factor*)

Faktor muat (*Load Factor*) adalah nilai yang menunjukkan jumlah penumpang yang berada di dalam kendaraan yang dinyatakan dalam persen (%). Nilai *load factor* diperoleh dari perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas atau daya tampung kendaraan. Berikut ini nilai *load factor*

1. Trayek Palangkaraya – Pangkalan Bun

Kendaraan yang melayani trayek ini adalah Po. Yessoe, Damri, Logos, Agung Mulia. Untuk Kendaraan Yessoe trayek Palangkaraya – Pangkalan Bun jumlah penumpang 32 orang dengan kapasitas kendaraannya 32 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 100%. Sementara itu, trayek Pangkalan Bun – Palangkaraya diketahui jumlah penumpang sebanyak 32 orang dengan kapasitas kendaraan 40 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* 80%.

Sedangkan untuk kendaraan Damri trayek Pangkalan Bun – Palangkaraya diketahui jumlah penumpang 8 orang dengan kapasitas kendaraannya 40 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 20%. Sementara untuk trayek Palangkaraya – Pangkalan Bun diketahui jumlah penumpang 12 orang dengan kapasitas kendaraannya 40 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 30%.

Sedangkan untuk kendaraan Logos trayek Pangkalan Bun – Palangkaraya diketahui jumlah penumpang 19 orang dengan kapasitas kendaraannya 30 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 63,33%. Sementara untuk trayek Palangkaraya – Pangkalan Bun diketahui jumlah penumpang 24 orang dengan kapasitas kendaraannya 30 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 80%.

Sedangkan untuk kendaraan Agung Mulia trayek Pangkalan Bun – Palangkaraya diketahui jumlah penumpang 26 orang dengan kapasitas kendaraannya 32 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 81,25%. Sementara untuk trayek Palangkaraya – Pangkalan Bun diketahui jumlah penumpang 20 orang dengan kapasitas kendaraannya 32 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 62,50%.

2. Trayek Pangkalan Bun - Banjarmasin

Kendaraan yang melayani trayek ini adalah Po. Yessoe, Logos. Pangkalan Bun – Banjarmasin jumlah penumpang 18 orang dengan kapasitas kendaraannya 32 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 56,25%. Sementara itu, trayek Banjarmasin – Pangkalan Bun diketahui jumlah penumpang sebanyak 28 orang dengan kapasitas kendaraan 32 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* 87,50%.

Sedangkan untuk kendaraan Logos trayek Pangkalan Bun – Banjarmasin diketahui jumlah penumpang 14 orang dengan kapasitas kendaraannya 42 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 33,33%. Sementara untuk trayek Banjarmasin – Pangkalan Bun diketahui jumlah penumpang 22 orang dengan kapasitas kendaraannya 32 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 68,75%

3. Trayek Pangkalan Bun - Pontianak

Kendaraan yang melayani trayek ini adalah Damri. Pangkalan Bun - Pontianak jumlah penumpang 23 orang dengan kapasitas kendaraannya 34 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 67,65%. Sementara itu, trayek Pangkalan Bun – Pontianak diketahui jumlah penumpang sebanyak 5 orang dengan kapasitas kendaraan 34 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* 14,71%.

4. Trayek Pangkalan Bun - Sebuai

Kendaraan yang melayani trayek ini adalah Damri. Pangkalan Bun - Sebuai jumlah penumpang 2 orang dengan kapasitas kendaraannya 25 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 8%.

5. Trayek Pangkalan Bun - Pangkut

Kendaraan yang melayani trayek ini adalah Damri. Pangkalan Bun - Sebuai jumlah penumpang 6 orang dengan kapasitas kendaraannya 25 orang, sehingga didapatkan nilai *load factor* sebesar 24%.

Berikut ini nilai *load factor* pada masing-masing trayek angkutan umum.

Tabel 4.7. Rekapitulasi Jumlah Penumpang dalam Angkutan Umum

No.	Nama Kendaraan	Nama Trayek	Penumpang Dalam Angkutan	Kapasitas Kendaraan	Load Factor (%)
1	Yessoe	Palangkaraya - Pangkalan Bun	32	32 dan 40	80%-100%
2		Banjarmasin - Pangkalan Bun	28	32	87,5%
3	Damri	Pangkalan Bun - Pontianak	23	34	67,7%
4		Sebuai - Pangkalan Bun	6	25	24%
5		Pangkalan Bun - Pangkut	8	40	20%
6		Palangkaraya - Pangkalan Bun	12	40	30%
7	Logos	Pangkalan Bun - Banjarmasin	22	42	52,4%
8		Palangkaraya - Pangkalan Bun (<i>sleeper</i>)	24	30	80%
9	Agung Mulia	Pangkalan Bun - Palangkaraya	26	32	81,3%

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa dari 4 jenis PO angkutan umum dengan 9 rute trayek yang beroperasi, 4 rute trayek diantaranya memiliki *load factor* lebih dari 75%, yaitu

Jenis Po. Yessoe rute Palangka Raya – Pangkalan Bun dan Banjarmasin – Pangkalan Bun masing-masing 80% dan 87,50%, Po. Logos dengan rute Palangka Raya – Pangkalan Bun 80%, Po. Agung Mulia Pangkalan Bun – Palangka Raya 81,25%

F. Jadwal Perjalanan

Tabel 4.8. Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan Angkutan di Terminal Tipe B Natai Suka Tahun 2024

No.	Trayek/Tujuan	Armada	Berangkat (WIB)	Datang (WIB)	Keterangan
1	Pontianak	DAMRI	07.00	23.00	
2	Sampit, Palangka Raya	YESSOUE	07.30	18.00	
			15.30	02.30	
			17.00	03.00	
			18.30	04.00	
		LOGOS	15.30	02.30	
			19.30	04.30	
		AGUNG MULIA	16.00	04.00	
			18.30	04.30	
		DAMRI	20.00	05.00	
3	Sampit, Palangka Raya, Banjarmasin	YESSOUE	15.30	02.30	
			17.00	03.00	
		LOGOS	15.30	02.30	
		AGUNG MULIA	16.00	04.00	
			18.30	04.30	
4	Pangkut	DAMRI	14.00	10.00	Perintis
5	Sebuai	DAMRI	14.00	10.00	Perintis

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Tahun 2024

1. Yessoe

Angkutan bus PO. Yessoe yang melayani perjalanan dari Palangka Raya menuju Pangkalan Bun dan sebaliknya beroperasi setiap hari. Jadwal keberangkatan dari Palangka Raya yaitu pada pukul 07:30 dan 19:00 WIB untuk kelas *Excellent*, pukul 16:00 kelas ekonomi dan kelas *Excellent*. Sedangkan jadwal keberangkatan dari Pangkalan Bun yaitu pada pukul 07:30 dan 19:00 WIB untuk kelas *Excellent*, pukul 16:00 WIB untuk kelas ekonomi dan *executive*.

Angkutan bus PO. Yessoe yang melayani perjalanan dari Palangan Bun menuju Banjarmasin dan sebaliknya beroperasi setiap hari. Jadwal keberangkatan dari Pangkalan Bun yaitu pada 16:00 kelas Executive. Sedangkan jadwal keberangkatan dari Banjarmasin yaitu pada pukul 10:00 sampai 13:00 WITA untuk kelas *Executive*.

2. Damri

Angkutan bus PO. Damri yang melayani perjalanan dari Pangkalan Bun menuju Banjarmasin dan sebaliknya beroperasi setiap hari. Jadwal keberangkatan dari Pangkalan Bun yaitu pada pukul 07:00. Sedangkan jadwal keberangkatan dari Pontianak yaitu pada pukul 07:00.

Angkutan bus PO. Damri yang melayani perjalanan dari Palangka Raya menuju Pangkalan Bun dan sebaliknya beroperasi setiap hari. Jadwal keberangkatan dari Palangka Raya yaitu pada pukul 19:00. Sedangkan jadwal keberangkatan dari Pangkalan Bun yaitu pada pukul 19:00.

3. Logos

Angkutan bus PO. Logos yang melayani perjalanan dari Pangkalan Bun menuju Banjarmasin dan sebaliknya beroperasi setiap hari. Jadwal keberangkatan dari Pangkalan Bun yaitu pada pukul 16:00. Sedangkan jadwal keberangkatan dari Banjarmasin yaitu pada pukul 12:30.

Angkutan bus PO. Logos yang melayani perjalanan dari Pangkalan Bun menuju Palangka Raya dan sebaliknya beroperasi setiap hari. Jadwal keberangkatan dari Palangka Raya pukul 08:00 – 09:00.

4. Agung Mulia

Angkutan bus PO. Agung Mulia yang melayani perjalanan dari Pangkalan Bun menuju Palangka Raya dan sebaliknya beroperasi setiap hari. Jadwal keberangkatan dari Pangkalan Bun pukul 08:00 dan 19:00 WIB

Berikut ini headway, frekuensi, dan jadwal perjalanan pada masing-masing trayek angkutan umum di Banua Anam.

Tabel 4.9. Rekapitulasi Frekuensi dan jadwal perjalanan angkutan umum

No	Nama Kendaraan	Rute Trayek	Jadwal Perjalanan	Frekuensi
1	Yessoe	Banjarmasin - Pangkalan Bun	12:00	2
2			14:00	
3		Pangkalan Bun - Palangkaraya	8:00	3
4			19:00	
5			14:00	
6		Pangkalan Bun - Banjarmasin	12:00	2
7			14:00	
8	Logos	Pangkalan Bun - Banjarmasin	14:30	2
9				
10		Pangkalan Bun - Palangkaraya	20:00	
11	Damri	Pangkalan Bun - Pontianak	7:00	1

No	Nama Kendaraan	Rute Trayek	Jadwal Perjalanan	Frekuensi
12	Agung Mulia	Pangkalan Bun - Banjarmasin	18:30	1

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa semua jenis angkutan umum dari berbagai PO bus memiliki jadwal keberangkatan yang telah ditentukan.

G. Lama Perjalanan

1. Trayek Palangkaraya – Pangkalan Bun

Trayek ini di layani oleh kendaraan Po. Yessoe, Damri, Logos, Agung Mulia. Untuk kendaraan Yessoe satu kali perjalanan pada trayek ini rata-rata membutuhkan waktu 9 jam 35 menit dengan rincian waktu tempuh 9 jam 30 menit dan 5 menit waktu menaikturunkan penumpang. Dengan demikian, diketahui kecepatan kendaraan rata-rata sebesar 48,21 km/jam.

Untuk kendaraan Damri satu kali perjalanan pada trayek ini rata-rata membutuhkan waktu 10 Jam 16 menit dengan rincian waktu tempuh 10 Jam dan 10 menit waktu menaikturunkan penumpang. Dengan demikian, diketahui kecepatan kendaraan rata-rata sebesar 46,20 km/jam.

Untuk kendaraan Logos satu kali perjalanan pada trayek ini rata-rata membutuhkan waktu 9 Jam 41 menit dengan rincian waktu tempuh 9 Jam 30 Menit dan 11 menit waktu menaikturunkan penumpang. Dengan demikian, diketahui kecepatan kendaraan rata-rata sebesar 48,21 km/jam.

Untuk kendaraan Agung Mulia satu kali perjalanan pada trayek ini rata-rata membutuhkan waktu 9 Jam 41 menit dengan rincian waktu tempuh 13 jam 33 Menit dan 40 menit waktu menaikturunkan penumpang. Dengan demikian, diketahui kecepatan kendaraan rata-rata sebesar 50,38 km/jam.

2. Trayek Pangkalan Bun – Banjarmasin

Trayek ini di layani oleh kendaraan Po. Yessoe, Logos dan Agung Mulia. Untuk kendaraan Yessoe satu kali perjalanan pada trayek ini rata-rata membutuhkan waktu 13 Jam 03 Menit dengan rincian waktu tempuh 12 Jam 53 Menit dan 10 menit waktu menaikturunkan penumpang. Dengan demikian, diketahui kecepatan kendaraan rata-rata sebesar 50,38 km/jam.

Untuk kendaraan Logos satu kali perjalanan pada trayek ini rata-rata membutuhkan waktu 9 Jam 41 menit dengan rincian waktu tempuh 12 Jam 59 Menit dan 6 menit

waktu menaikturunkan penumpang. Dengan demikian, diketahui kecepatan kendaraan rata-rata sebesar 50,345 km/jam.

Untuk kendaraan Agung Mulia satu kali perjalanan pada trayek ini rata-rata membutuhkan waktu 9 Jam 41 menit dengan rincian waktu tempuh 12 Jam 59 Menit dan 6 menit waktu menaikturunkan penumpang. Dengan demikian, diketahui kecepatan kendaraan rata-rata sebesar 50,345 km/jam.

3. Trayek Pangkalan Bun – Pontianak

Trayek ini di layani oleh kendaraan Damri. Satu kali perjalanan pada trayek ini rata-rata membutuhkan waktu 17 Jam dengan rincian waktu tempuh 16 Jam dan 60 menit waktu menaikturunkan penumpang. Dengan demikian, diketahui kecepatan kendaraan rata-rata sebesar 39,81 km/jam.

4. Trayek Pangkalan Bun – Sebuai

Trayek ini di layani oleh kendaraan Damri. Satu kali perjalanan pada trayek ini rata-rata membutuhkan waktu 3 Jam 05 Menit dengan rincian waktu tempuh 2 Jam 30 Menit dan 35 Menit waktu menaikturunkan penumpang. Dengan demikian, diketahui kecepatan kendaraan rata-rata sebesar 13,84 km/jam.

5. Trayek Pangkalan Bun – Pangkut

Trayek ini di layani oleh kendaraan Damri. Satu kali perjalanan pada trayek ini rata-rata membutuhkan waktu 2 Jam 53 Menit dengan rincian waktu tempuh 2 Jam 03 Menit dan 50 Menit waktu menaikturunkan penumpang. Dengan demikian, diketahui kecepatan kendaraan rata-rata sebesar 41,07 km/jam.

Tabel 4.10. Rekapitulasi Lama Perjalanan dan Kecepatan Kendaraan Angkutan Umum

No.	Nama Kendaraan	Nama Trayek	Jarak (Km)	Waktu Tempuh (Jam)	Waktu Rata-rata menaik & menurunkan penumpang (Menit)	Round Trip Time (RTT) (Jam)	Kecepatan (Km/Jam)
1	Yessoe	Palangkaraya - Pangkalan Bun	458	9,5	5	19,16	48,21
2		Pangkalan Bun - Banjarmasin	649	12,88	10	26,1	50,38
3	Damri	Pangkalan Bun - Pontianak	637	16,00	60	33,25	39,81
4		Sebuai - Pangkalan Bun	34,6	2,50	35	3,08	13,84
5		Pangkalan Bun - Pangkut	84,2	2,05	50	2,83	41,07
6		Pangkalan Bun - Palangkaraya	462	10,00	16	20,48	46,20
7	Logos	Pangkalan Bun - Banjarmasin	649	12,88	13	26,08	50,38
8	Logos	Pangkalan Bun - Palangkaraya	458	9,50	11	19,3	48,21

No.	Nama Kendaraan	Nama Trayek	Jarak (Km)	Waktu Tempuh (Jam)	Waktu Rata-rata menaik & menurunkan penumpang (Menit)	Round Trip Time (RTT) (Jam)	Kecepatan (Km/Jam)
9	Agung Mulia	Pangkalan Bun - Palangkaraya	649	12,88	40	26,38	50,38

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa dari semua jenis angkutan umum dengan trayek Pangkalan Bun – Palangka Raya, diketahui bahwa jenis angkutan Po. Logos memiliki RTT tercepat.

H. Tarif Perjalanan

Penetapan tarif angkutan orang antar kota dalam kabupaten, serta angkutan perkotaan dan pedesaan kelas ekonomi di Kabupaten Kotawaringin Barat telah diatur dalam Surat Keputusan Bupati Nomor 66 Tahun 2014, selengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.11. Tarif Angkutan Pedesaan, Angkot dan Taksi Bandara di Kabupaten Kotawaringin Barat

No.	Trayek/Jurusan	Jarak (km)	Tarif Baru MP/Bus
01	Angkutan Kota		
	Penumpang Umum	8	Rp 4.000
	Pelajar/Mahasiswa	8	Rp 2.000
02	Angkutan Bandara	9	Rp 75.000
03	Pangkalan Bun-Kumai		
	Penumpang Umum	19	Rp 23.000
	Pelajar/Mahasiswa	19	Rp 12.000
04	Kumai – Kubu	23	Rp 20.000
05	Kumai – Sei Bakau/Teluk Bogam	50	Rp 30.000
06	Kumai – Keraya	55	Rp 35.000
07	Kumai – Sebuai	60	Rp 40.000
08	Pangkalan Bun – Tanjung Putri	65	Rp 40.000
09	Pangkalan Bun – Kumpai Batu Atas	20	Rp 40.000
10	Pangkalan Bun – Kumpai Batu Bawah	20	Rp 29.500
11	Pangkalan Bun – Tanjung Terantang	26	Rp 35.000
12	Pangkalan Bun – Sei Rangit/Bumi Harjo	25	Rp 11.000
13	Pangkalan Bun – Runtu	46	Rp 22.000
14	Pangkalan Bun – Sumber Agung	30	Rp 20.000
15	Pangkalan Bun – Pandu Sanjaya	40	Rp 27.500
16	Pangkalan Bun – Pangkalan Dewa	45	Rp 27.500
17	Pangkalan Bun – Simpang Dinamika	80	Rp 33.000
18	Sebukat/Karang Mulya	80	Rp 35.000
19	Pangkalan Bun – Amin Jaya	85	Rp 40.000
20	Pangkalan Bun – Pangkut	112	Rp 75.000

Sumber : Surat Keputusan Bupati Nomor 66 Tahun 2014

1. Trayek Palangkaraya – Pangkalan Bun

- Tarif kendaraan dengan Po. Yessoe dari Palangkaraya menuju Pangkalan Bun dan sebaliknya adalah Rp. 275.000,00 untuk satu kali perjalanan dengan menggunakan tipe *bus excellent class*.
- Tarif kendaraan dengan Damri dari Palangkaraya menuju Pangkalan Bun dan sebaliknya adalah Rp. 180.000,00 untuk satu kali perjalanan dengan menggunakan tipe *bus executive AC*.
- Tarif kendaraan dengan Logos dari Palangkaraya menuju Pangkalan Bun dan sebaliknya adalah Rp. 110.000,00 – Rp. 300.000,00 untuk satu kali perjalanan dengan menggunakan tipe *bus Executive Sleeper (Single)*.
- Tarif kendaraan dengan Agung Mulia dari Palangkaraya menuju Pangkalan Bun dan sebaliknya adalah Rp. 210.000,00 – Rp. 370.000,00 untuk satu kali perjalanan dengan menggunakan tipe *bus Jet Bus Hino R260*.

2. Trayek Pangkalan Bun – Banjarmasin

- Tarif kendaraan dengan Po. Yessoe dari Pangkalan Bun – Banjarmasin dan sebaliknya adalah Rp. 275.000,00 untuk satu kali perjalanan dengan menggunakan tipe *bus excellent class*.
- Tarif kendaraan dengan Damri dari Palangkaraya menuju Pangkalan Bun dan sebaliknya adalah Rp. 180.000,00 untuk satu kali perjalanan dengan menggunakan tipe *bus executive AC*.
- Tarif kendaraan dengan Logos dari Palangkaraya menuju Pangkalan Bun dan sebaliknya adalah Rp. 110.000,00 – Rp. 300.000,00 untuk satu kali perjalanan dengan menggunakan tipe *bus Executive Sleeper (Single)*.
- Tarif kendaraan dengan Agung Mulia dari Palangkaraya menuju Pangkalan Bun dan sebaliknya adalah Rp. 210.000,00 – Rp. 370.000,00 untuk satu kali perjalanan dengan menggunakan tipe *bus Jet Bus Hino R260*.

3. Trayek Pangkalan Bun – Pontianak

Tarif kendaraan dari Pangkalan Bun – Pontianak dan sebaliknya adalah Rp. 515.000,00 untuk satu kali perjalanan dengan menggunakan tipe *bus Executive AC*.

4. Trayek Pangkalan Bun – Sebau

Tarif kendaraan dari Pangkalan Bun – Sebau dan sebaliknya adalah Rp. 15.000,00 – Rp. 25.000 untuk satu kali perjalanan dengan menggunakan tipe *bus Executive AC*.

5. Trayek Pangkalan Bun – Pangkut

Tarif kendaraan dari Pangkalan Bun – Pangkut dan sebaliknya adalah Rp. 20.000,00 untuk satu kali perjalanan dengan menggunakan tipe bus Executive AC.

Berikut ini rekapitulasi tarif perjalanan angkutan umum

Tabel 4.12. Rekapitulasi Tarif Perjalanan Angkutan Umum

No	Trayek/Jurusan	Tarif	Keterangan
1.	Angkutan Kota - Penumpang Umum - Pelajar/Mahasiswa	Rp. 5000 Rp. 3000	
2.	Angkutan Bandara	Rp. 100.000	
3.	Travel - Pangkalan Bun – Kotawaringin Lama - Pangkalan Bun – Sukamara - Pangkalan Bun – Pandu Senjaya - Pangkalan Bun – Amin Jaya - Pangkalan Bun – Sampit - Pangkalan Bun – Palangka Raya	Rp. 75.000 Rp. 150.000 Rp. 70.000 Rp. 120.000 Rp. 170.000 Rp. 340.000	
4.	PO. Yessoe Excellent Avante - Pangkalan Bun – Sampit - Pangkalan Bun – Palangka Raya - Pangkalan Bun – Banjarmasin Excellent Class (Bjm) - Pangkalan Bun – Banjarmasin - Pangkalan Bun – Palangka Raya - Pangkalan Bun – Sampit Executive Avante - Pangkalan Bun – Banjarmasin - Pangkalan Bun – Palangka Raya - Pangkalan Bun – Sampit Executive Sore - Pangkalan Bun – Banjarmasin - Pangkalan Bun – Palangka Raya - Pangkalan Bun – Sampit Excellent Pagi - Pangkalan Bun – Palangka Raya - Pangkalan Bun – Sampit Excellent Malam - Pangkalan Bun – Palangka Raya - Pangkalan Bun – Sampit Executive Panorama - Pangkalan Bun – Banjarmasin - Pangkalan Bun – Palangka Raya - Pangkalan Bun – Sampit Bisnis Class - Pangkalan Bun – Banjarmasin - Pangkalan Bun – Palangka Raya - Pangkalan Bun – Sampit Executive Pagi - Pangkalan Bun – Palangka Raya - Pangkalan Bun – Sampit	Rp. 175.000 Rp. 260.000 Rp. 405.000 Rp. 380.000 Rp. 250.000 Rp. 165.000 Rp. 380.000 Rp. 250.000 Rp. 165.000 Rp. 365.000 Rp. 235.000 Rp. 145.000 Rp. 225.000 Rp. 165.000 Rp. 245.000 Rp. 150.000 Rp. 335.000 Rp. 230.000 Rp. 140.000 Rp. 315.000 Rp. 210.000 Rp. 130.000 Rp. 255.000 Rp. 165.000	

No	Trayek/Jurusan	Tarif	Keterangan
5	DAMRI Eksekutif AC		
	- Pangkalan Bun – Sampit	Rp. 120.000	
	- Pangkalan Bun – Palangka Raya	Rp. 180.000	
	- Pangkalan Bun – Tayap	Rp. 285.000	
	- Pangkalan Bun – Tayan	Rp. 450.000	
	- Pangkalan Bun – Pontianak	RP. 500.000	
	Perintis		
- Pangkalan Bun – Sebuai	Rp. 15.000		
- Pangkalan Bun – Pangkut	Rp. 20.000		
6	PO. Logos Bisnis AC		
	- Pangkalan Bun – Sampit	Rp. 110.000	
	- Pangkalan Bun – Palangka Raya	Rp. 170.000	
	- Pangkalan Bun – Banjarmasin	Rp. 280.000	
	Executive		
	- Pangkalan Bun – Sampit	Rp. 120.000	
	- Pangkalan Bun – Palangka Raya	Rp. 200.000	
	Sleeper Single Class		
	- Pangkalan Bun – Sampit	Rp. 220.000	
	- Pangkalan Bun – Palangka Raya	Rp. 350.000	
Sleeper Double Class			
- Pangkalan Bun – Sampit	Rp. 200.000		
- Pangkalan Bun – Palangka Raya	Rp. 300.000		

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa dari semua jenis angkutan umum dengan trayek Pangkalan Bun - Sebuai, jenis Bus PO Damri tarif perjalanan yang termurah.

I. Fasilitas dan Kondisi Moda

1. Po. Yessoe Trayek Pangkalan Bun – Palangkaraya
 Fasilitas : 40 seat, jendela, AC, kaca film
 Kondisi : Bersih, tempat duduk busa tebal, adanya kepadatan penumpang, serta aman dari kejahatan.
2. Po. Yessoe Pangkalan Bun – Banjarmasin
 Fasilitas : 40 seat, jendela, AC, kaca film
 Kondisi : Bersih, tempat duduk busa tebal, tidak adanya kepadatan penumpang, serta aman dari kejahatan.
3. Damri Pangkalan Bun – Pontianak
 Fasilitas : 34 seat, jendela, AC, kaca film
 Kondisi : Bersih, tempat duduk busa tebal, tidak adanya kepadatan penumpang, serta aman dari kejahatan.
4. Damri Sebuai – Pangkalan Bun
 Fasilitas : 25 seat, jendela, AC, kaca film

- Kondisi : Bersih, tempat duduk busa tebal, tidak adanya kepadatan penumpang, serta aman dari kejahatan.
5. Damri Pangkalan Bun – Palangkaraya.
Fasilitas : 40 seat, jendela, AC, kaca film
Kondisi : Bersih, tempat duduk busa tebal, tidak adanya kepadatan penumpang, serta aman dari kejahatan.
6. Logos Pangkalan Bun – Banjarmasin
Fasilitas : 42 seat, jendela, AC, kaca film
Kondisi : Bersih, tempat duduk busa tebal, tidak adanya kepadatan penumpang, serta aman dari kejahatan.
7. Logos Pangkalan Bun – Palangkaraya
Fasilitas : 30 seat, jendela, AC, kaca film
Kondisi : Bersih, tempat duduk busa tebal, tidak adanya kepadatan penumpang, serta aman dari kejahatan.
8. Agung Mulia Pangkalan Bun – Palangkaraya
Fasilitas : 32 seat, jendela, AC, kaca film
Kondisi : Bersih, tempat duduk busa tebal, adanya kepadatan penumpang, serta aman dari kejahatan.



Gambar 4.1. Kondisi Moda Angkutan Umum Bus Damri



Gambar 4.2. Kondisi Moda Angkutan Umum Bus Logos

J. Karakteristik Penumpang

Tabel 4.13. Data Jumlah Penumpang dan Angkutan yang Berangkat dan Datang di Terminal Tipe B Natai Suka Tahun 2019

No	Bulan	Penumpang		Angkutan	
		Berangkat	Datang	Berangkat	Datang
1.	Januari	7712	8948	341	352
2.	Februari	6077	5687	281	282
3.	Maret	6907	7230	352	358
4.	April	6506	6795	367	365
5.	Mei	6771	6630	372	366
6.	Juni	7699	7955	384	379
7.	Juli	7235	7625	374	379
8.	Agustus	7295	7135	360	361
9.	September	7316	7364	365	372
10.	Oktober	7258	7672	357	368
11.	November	7078	7363	351	356
12.	Desember	7522	7677	364	389
		85376	88081	4268	4327
	Total	173457		8595	

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Tahun 2024

Tabel 4.14. Data Jumlah Penumpang dan Angkutan yang Berangkat dan Datang di Terminal Tipe B Natai Suka Tahun 2020

No	Bulan	Penumpang		Angkutan	
		Berangkat	Datang	Berangkat	Datang
1.	Januari	7615	7810	384	391
2.	Februari	6645	6784	327	324
3.	Maret	4414	5796	246	269
4.	April	281	615	35	38

No	Bulan	Penumpang		Angkutan	
		Berangkat	Datang	Berangkat	Datang
5.	Mei	-	-	3	3
6.	Juni	596	519	61	66
7.	Juli	1992	2005	190	202
8.	Agustus	2526	2657	225	235
9.	September	3891	3781	260	272
10.	Oktober	3382	3693	242	252
11.	November	2897	3271	177	201
12.	Desember	4881	5211	252	260
		39120	42142	2402	2513
	Total	173457		4915	

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Tahun 2024

Tabel 4.15. Data Jumlah Penumpang dan Angkutan yang Berangkat dan Datang di Terminal Tipe B Nantai Suka Tahun 2021

No	Bulan	Penumpang		Angkutan	
		Berangkat	Datang	Berangkat	Datang
1.	Januari	4544	4703	231	239
2.	Februari	5970	6772	237	256
3.	Maret	4112	4957	221	238
4.	April	3720	4257	208	223
5.	Mei	2513	3117	136	161
6.	Juni	4069	4521	219	126
7.	Juli	3578	4149	185	193
8.	Agustus	3540	3743	217	224
9.	September	3446	3598	231	239
10.	Oktober	3052	3269	207	214
11.	November	2829	3252	180	183
12.	Desember	4382	4323	215	216
		45755	50661	2487	2512
	Total	96416		4999	

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Tahun 2024

Tabel 4.16. Data Jumlah Penumpang dan Angkutan yang Berangkat dan Datang di Terminal Tipe B Nantai Suka Tahun 2022

No	Bulan	Penumpang		Angkutan	
		Berangkat	Datang	Berangkat	Datang
1.	Januari	4188	4447	206	212
2.	Februari	5505	5895	242	252
3.	Maret	5983	6417	268	280
4.	April	4943	5271	250	264

No	Bulan	Penumpang		Angkutan	
		Berangkat	Datang	Berangkat	Datang
5.	Mei	3781	3581	178	173
6.	Juni	2972	3068	168	162
7.	Juli	3162	3259	173	173
8.	Agustus	2949	3134	171	183
9.	September	2936	3121	166	174
10.	Oktober	2985	3158	160	171
11.	November	2560	2642	163	163
12.	Desember	4250	4529	208	225
		46214	48522	2353	2432
Total		94736		4785	

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Tahun 2024

Tabel 4.17. Data Jumlah Penumpang dan Angkutan yang Berangkat dan Datang di Terminal Tipe B Natai Suka Tahun 2023

No	Bulan	Penumpang		Angkutan	
		Berangkat	Datang	Berangkat	Datang
1.	Januari	4.012	4.055	213	218
2.	Februari	3.532	3.545	219	209
3.	Maret	2.726	2.388	171	171
4.	April	4.353	4.593	213	220
5.	Mei	1.118	1.066	251	251
6.	Juni	2.107	2.054	288	282
7.	Juli	1.959	2.135	214	214
8.	Agustus	2.949	3.134	171	183
9.	September	3.237	3.584	182	193
10.	Oktober	3.338	3.362	206	203
11.	November	3.542	3.075	194	194
12.	Desember	3.920	4.243	247	257
		36.793	37.234	2.569	2.595
Total		74.027		5.164	

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Tahun 2024

Tabel 4.18. Data Jumlah Penumpang dan Angkutan yang Berangkat dan Datang di Terminal Tipe B Natai Suka Tahun 2024

No	Bulan	Penumpang		Angkutan	
		Berangkat	Datang	Berangkat	Datang
1.	Januari	5.706	6.287	250	265
2.	Februari	4.672	5.041	219	227
3.	Maret	4.198	4.554	220	226
4.	April	6.825	6.740	268	268

No	Bulan	Penumpang		Angkutan	
		Berangkat	Datang	Berangkat	Datang
5.	Mei	6.452	6.029	260	257
6.	Juni	4.350	4.363	267	262
7.	Juli	-	-	-	-
8.	Agustus	-	-	-	-
9.	September	-	-	-	-
10.	Oktober	-	-	-	-
11.	November	-	-	-	-
12.	Desember	-	-	-	-
Total		32.203	33.014	1.484	1.505

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Tahun 2024

Mayoritas pengguna transportasi angkutan darat yaitu perempuan dan berasal dari berbagai lokasi yaitu Kabupaten Sukamara dan Kabupaten Kotawaringin Barat. Sebagian besar maksud perjalanan penumpang yaitu sekolah.

Berikut ini rekapitulasi karakteristik maksud perjalanan penumpang angkutan

Tabel 4.19. Rekapitulasi Karakteristik Maksud Perjalanan Penumpang Angkutan Umum

No.	Nama Kendaraan	Nama Trayek	Penumpang Dalam Angkutan	Maksud Perjalanan Penumpang
1	Yessoe	Palangkaraya - Pangkalan Bun	32	Mengunjungi Keluarga/Teman (sosial), bekerja, sekolah, dan wisata
2		Banjarmasin - Pangkalan Bun	28	Mengunjungi Keluarga/Teman (sosial), bekerja, sekolah, dan wisata
3	Damri	Pangkalan Bun - Pontianak	23	Mengunjungi Keluarga/Teman (sosial), bekerja, sekolah, dan wisata
4		Sebuai - Pangkalan Bun	6	Mengunjungi Keluarga/Teman (sosial), bekerja, sekolah, dan wisata
5		Pangkalan Bun - Pangkut	8	Mengunjungi Keluarga/Teman (sosial), bekerja, sekolah, dan wisata
6		Palangkaraya - Pangkalan Bun	12	Mengunjungi Keluarga/Teman (sosial), bekerja, sekolah, dan wisata
7	Logos	Pangkalan Bun - Banjarmasin	22	Mengunjungi Keluarga/Teman (sosial),

No.	Nama Kendaraan	Nama Trayek	Penumpang Dalam Angkutan	Maksud Perjalanan Penumpang
				bekerja, sekolah, dan wisata
8		Palangkaraya - Pangkalan Bun	24	Mengunjungi Keluarga/Teman (sosial), bekerja, sekolah, dan wisata
9	Agung Mulia	Pangkalan Bun - Palangkaraya	26	Mengunjungi Keluarga/Teman (sosial), bekerja, sekolah, dan wisata

K. Persepsi Pengguna Angkutan Umum Darat

Persepsi pengguna angkutan umum diperoleh dari hasil survei wawancara kepada pengguna angkutan umum dengan hasil responden sebanyak 22 responden di Terminal Nantai Suka dan 10 responden di Pool PO Bus.

Tabel 4.20. Data Lokasi Survei, Jenis Kelamin, Alamat Tempat Tinggal, Pekerjaan, Perkiraan Pendapatan Per Bulan, Maksud Perjalanan, Lokasi Asal Perjalanan, dan Lokasi Tujuan Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Bus

No	Lokasi Survei	Jenis Kelamin	Alamat Tempat Tinggal	Pekerjaan	Perkiraan Pendapatan Rumah Tangga Per Bulan (Rp.)	Maksud Perjalanan	Lokasi Asal Perjalanan	Lokasi Tujuan Perjalanan (Kota/Kabupaten)
1	Terminal Natai Suka	Laki-laki	Pulau Nibung	Swasta	1.000.000 s/d 2.000.000	Bekerja	Sukamara	Sampit
2	Terminal Natai Suka	Perempuan	Mendawai	Ibu Rumah Tangga	di bawah 1.000.000	Belanja	Kotawaringin Barat	Kotawaringin Barat
3	Terminal Natai Suka	Perempuan	Bamban	Ibu Rumah Tangga	di bawah 1.000.000	Belanja	Kotawaringin Barat	Kotawaringin Barat
4	Terminal Natai Suka	Perempuan	Kobar	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Kotawaringin Barat	Palangkaraya
5	Terminal Natai Suka	Laki-laki	Sukamara	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Sukamara	Palangkaraya
6	Terminal Natai Suka	Perempuan	Pasir Panjang	Ibu Rumah Tangga	di bawah 1.000.000	Wisata	Kotawaringin Barat	Kotamadya praya
7	Terminal Natai Suka	Perempuan	Kotawaringin Barat	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Kotawaringin Barat	Palangkaraya
8	Terminal Natai Suka	Perempuan	Jl. Maid Badir GG. Mandika	Pegawai Negeri	5.000.000 s/d 6.000.000	Mengunjungi Kelurga/Teman	Kotawaringin Barat	Sampit
9	Terminal Natai Suka	Laki-laki	Sungai Rengas , Kotawaringin Barat	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Bekerja	Kotawaringin Barat	Sampit
10	Terminal Natai Suka	Perempuan	Bengai Bedaun, Kumai	Ibu Rumah Tangga	di bawah 1.000.000	Pulang	Kotawaringin Barat	Gunung Mas
11	Kotawaringin Barat	Laki-laki	Desa Kampung Baru	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Bekerja	Kotawaringin Barat	Sumatinda
12	Terminal Natai Suka	Perempuan	Pudu Rundu	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Sukamara	Palangkaraya
13	Terminal Natai Suka	Perempuan	Pangkalan Bun	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Kotawaringin Barat	Palangkaraya
14	Terminal Natai Suka	Perempuan	Kumai Hulu	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Kotawaringin Barat	Banjarmasin
15	Terminal Natai Suka	Perempuan	Sebuai Barat	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Kotawaringin Barat	Palangkaraya
16	Terminal Natai Suka	Perempuan	Sebuai Timur	Swasta	di bawah 1.000.000	Bekerja	Kotawaringin Barat	Palangkaraya

No	Lokasi Survei	Jenis Kelamin	Alamat Tempat Tinggal	Pekerjaan	Perkiraan Pendapatan Rumah Tangga Per Bulan (Rp.)	Maksud Perjalanan	Lokasi Asal Perjalanan	Lokasi Tujuan Perjalanan (Kota/Kabupaten)
17	Terminal Natai Suka	Laki-laki	Kotawaringin Barat	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Mengunjungi Keluraga/Teman	Kotawaringin Barat	Kotawaringin Barat
18	Terminal Natai Suka	Laki-laki	Kotawaringin Barat	Swasta	di bawah 1.000.000	Mengunjungi Keluraga/Teman	Kotawaringin Barat	Bawak
19	Terminal Natai Suka	Laki-laki	Pulau Nebung	Swasta	1.000.000 s/d 2.000.000	Mengunjungi Keluraga/Teman	Sukamata	Sampit
20	Terminal Natai Suka	Perempuan	Kuaka Jelai	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Jelai, Sukamara	Jekan Raya, Palangkaraya
21	Terminal Natai Suka	Perempuan	Mendawai, Sukamara	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Mendawai, Sukamara	Jekan Raya, Palangkaraya
22	Terminal Natai Suka	Perempuan	Kampung Baru	Ibu Rumah Tangga	di bawah 1.000.000	Belanja	Arut Selatan, Kotawaringin Barat	Kumai, Kotawaringin Barat
23	Pool PO	Perempuan	Kampung Baru	Ibu Rumah Tangga	di bawah 1.000.000	Pulang	Kampung Baru, Arut Selatan, Kotawaringin Barat	Palangkaraya Kota
24	Pool PO	Perempuan	Sampit	Ibu Rumah Tangga	di bawah 1.000.000	Sekolah	Semarang Barat, Semarang	Sampit, Kotawaringin Barat
25	Pool PO	Laki-laki	Sampit	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Semarang Barat, Semarang	Sampit, Kotawaringin Barat
26	Pool PO	Perempuan	Kuala Jelai	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Kualai Jelai, Sukmara	Palangkaraya
27	Pool PO	Perempuan	Kuala Jelai	Ibu Rumah Tangga	di bawah 1.000.000	Mengunjungi Keluraga/Teman	Kuala Jelai, Jelai, Sukamara	Palangkaraya
28	Pool PO	Perempuan	Kotawaringin Barat	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Mengunjungi Keluraga/Teman	Pangkut, Kotawaringin Barat	Banjarmasin
29	Pool PO	Laki-laki	Pangkut	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Mengunjungi Keluraga/Teman	Pungkur, Kotawaringin Barat	Banjarmasin

No	Lokasi Survei	Jenis Kelamin	Alamat Tempat Tinggal	Pekerjaan	Perkiraan Pendapatan Rumah Tangga Per Bulan (Rp.)	Maksud Perjalanan	Lokasi Asal Perjalanan	Lokasi Tujuan Perjalanan (Kota/Kabupaten)
30	Pool PO	Laki-laki	Mendawai, Arut Selatan	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Berobat	Arut Selatan, Kotawaringin Barat	Banjarmasin
31	Pool PO	Perempuan	Kotawaringin Barat	Ibu Rumah Tangga	di bawah 1.000.000	Wisata	Kampung Baru, Kotawaringin Barat	Banjar Tengah, Banjarmasin
32	Pool PO	Perempuan	Kampung Baru, Kotawaringin Barat	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Wisata	Arut Selatan, Kotawaringin Barat	Banjar tengah, Banjarmasin

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.21. Data Jenis Kendaraan yang Digunakan, Waktu Perjalanan, Waktu Tunggu, Biaya Perjalanan, dan Jarak Tempuh Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Bus

No.	Jenis Kendaraan Yang Anda Gunakan Dari Rumah Ke Tempat Tujuan			Waktu Perjalanan Dari Rumah/Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan menit			Waktu Tunggu menit			Biaya Perjalanan Dari Rumah/Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan (Rp)			Jarak Tempuh Dari Asal Ke Tujuan (Km)
	[Kendaraan ke-1]	[Kendaraan ke-2]	[Kendaraan ke-3]	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	
1	Sepeda Motor	Bus	Sepeda Motor	300	300	300	15	30	6	200.000	110.000	40.000	316,9
2	Sepeda	Bus	Jalan Kaki	10	65	0	0	30	0	10.000	25.000	0	49,8
3	Sepeda Motor	Bus	Sepeda Motor	20	300	20	10	30	20	60.000	110.000	50.000	237
4	Sepeda	Bus	Sepeda	20	540	15	0	25	15	10.000	235.000	10.000	475,5
5	Sepeda	Bus	Ojek	120	540	15	0	70	5	50.000	235.000	25.000	
6	Mobil Pribadi	Bus	Jalan Kaki	0	501	0	0	30	0	20.000	200.000	0	
7	Travel	Bus	Angkot	45	540	30	10	240	5	75.000	210.000	25.000	510
8	Taksi Online	Bus	Tidak Ada	12	278		50	30		30.000	110.000		235,2

No.	Jenis Kendaraan Yang Anda Gunakan Dari Rumah Ke Tempat Tujuan			Waktu Perjalanan Dari Rumah/Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan menit			Waktu Tunggu menit			Biaya Perjalanan Dari Rumah/Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan (Rp)			Jarak Tempuh Dari Asal Ke Tujuan (Km)
	[Kendaraan ke-1]	[Kendaraan ke-2]	[Kendaraan ke-3]	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	
9	Sepeda Motor	Bus	Angkot	60	278	30	0	60	0	30.000	110.000	25.000	273
10	Sepeda Motor	Klotok/Ge tek	Bus	20	30	532	0	5	90	15.000	200.000	235.000	645,5
11	Sepeda	Bus	Bus	5	771	745	0	45	30	0	310.000	310.000	1206,2
12	Mobil Pribadi	Travel	Mobil Pribadi	135	523	15	0	60	15	100.000	235.000	200.000	571
13	Mobil Pribadi	Bus	Mobil Pribadi	13	524	15	0	30	0	20.000	275.000	20.000	469,5
14	Sepeda Motor	Bus	Ojek	21	766	30	0	15	10	20.000	280.000	25.000	674,2
15	Bus	Bus	Angkot	120	530	15	0	60	0	15.000	170.000	20.000	
16	Bus	Bus	Angkot	120	530	15	0	60	0	15.000	170.000	20.000	
17	Sepeda Motor	Bus	Tidak Ada	14	90		1	30		0	25.000		52,1
18	Taksi Online	Bus	Sepeda Motor	5	720	30	0	35	5	0	310.000	0	648,5
19	Travel	Bus	Travel	300	300		15	30	6	200.000	110.000	40.000	
20	Mobil Pribadi	Bus	Sepeda Motor	240	523	5	10	60	10	150.000	215.000	15.000	641
21	Travel	Bus	Angkot	134	523	15	0	105	5	150.000	275.000	25.000	641
22	Ojek Online	Bus	Jalan Kaki	8	60	0	0	30	0	15.000	25.000	0	35
23	Sepeda Motor	Bus	Taksi Online	5	526	30	0	120	10	10.000	170.000	25.000	
24	Pesawat	Taksi Online	Bus	60	20	277	20	300	0	818.000	40.000	110.000	760
25	Pesawat	Taksi Online	Bus	60	20	277		20	300	0	818.000	40.000	110.000
26	Mobil Pribadi	Bus	Sepeda Motor	240	52,6	30	0	25	0	200.000	175.000	30.000	643

No.	Jenis Kendaraan Yang Anda Gunakan Dari Rumah Ke Tempat Tujuan			Waktu Perjalanan Dari Rumah/Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan menit			Waktu Tunggu menit			Biaya Perjalanan Dari Rumah/Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan (Rp)			Jarak Tempuh Dari Asal Ke Tujuan (Km)
	[Kendaraan ke-1]	[Kendaraan ke-2]	[Kendaraan ke-3]	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	
27	Mobil Pribadi	Bus	Sepeda Motor	225	526	10	30	25	10	200.000	175.000	30.000	643
28	Travel	Bus	Mobil Pribadi	120	720	80	5	120	5	150.000	230.000	50.000	673
29	Travel	Bus	Mobil Pribadi	120	720	60	0	90	30	150.000	230.000	50.000	673
30	Mobil Pribadi	Bus	Travel	12	720	50	0	20	5	0	230.000	0	651
31	Mobil Pribadi	Bus	Mobil Pribadi	5	720	30	0	15	6	0	230.000	0	648
32	Mobil Pribadi	Bus	Mobil Pribadi	6	720	20	0	15	10	0	230.000	0	670

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.22. Data Sistem Pembayaran, Frekuensi dan Kendala Penggunaan Angkutan Umum, Ketersediaan Moda Penghubung, Penilaian Moda Angkutan Umum, serta Urutan Prioritas dalam Memilih Moda Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Bus

No.	Sistem Pembayaran	Frekuensi Penggunaan Angkutan Umum	Kendala Penggunaan Angkutan Umum	Ketersediaan Moda Penghubung	Penilaian Ketersediaan Moda Angkutan Umum	Urutan Faktor Terpenting Bagi Anda Dalam Memilih Moda Perjalanan Menurut Tingkat Kepentingannya					
						[Waktu Tempuh]	[Biaya Perjalanan]	[Kenyamanan]	[Banyaknya Ganti Kendaraan Yang Dilakukan]	[Keamanan]	[Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)]
1	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Tidak ada angkutan umum	Ada	Baik	Urutan ke-5	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-3
2	Persetujuan/Tarif	Sebulan Sekali	Membawa Barang	Ada	Cukup	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-2

No.	Sistem Pembayaran	Frekuensi Pengguna an Angkutan Umum	Kendala Penggunaan Angkutan Umum	Ketersedia an Moda Penghubu ng	Penilaian Ketersedi aan Moda Angkutan Umum	Urutan Faktor Terpenting Bagi Anda Dalam Memilih Moda Perjalanan Menurut Tingkat Kepentingannya					
						[Waktu Tempuh]	[Biaya Perjalanan]	[Kenyamanan]	[Banyaknya Ganti Kendaraan Yang Dilakukan]	[Keamanan]	[Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)]
	Kendaraan Online		Bawakan Banyak								
3	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Sekali	Headway / waktu tunggu kendaraan yang lama	Ada	Baik	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-6	Urutan ke-5	Urutan ke-2
4	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Kemacetan	Ada	Baik	Urutan ke-4	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-3	Urutan ke-2
5	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Headway / waktu tunggu kendaraan yang lama	Ada	Baik	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-6	Urutan ke-3	Urutan ke-2
6	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Sekali	Kemacetan	Ada	Baik	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-5	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-3
7	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Sekali	Menyesuaika n Jadwal Travel	Ada	Cukup	Urutan ke-5	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-3	Urutan ke-4
8	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Sekali	Menyesuaika n Jadwal Kendaraan	Ada	Baik	Urutan ke-5	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-4
9	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Tidak ada angkutan umum	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-6	Urutan ke-3	Urutan ke-5	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-4
10	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-3	Urutan ke-5	Urutan ke-4

No.	Sistem Pembayaran	Frekuensi Penggunaan Angkutan Umum	Kendala Penggunaan Angkutan Umum	Ketersediaan Moda Penghubung	Penilaian Ketersediaan Moda Angkutan Umum	Urutan Faktor Terpenting Bagi Anda Dalam Memilih Moda Perjalanan Menurut Tingkat Kepentingannya					
						[Waktu Tempuh]	[Biaya Perjalanan]	[Kenyamanan]	[Banyaknya Ganti Kendaraan Yang Dilakukan]	[Keamanan]	[Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)]
11	Tarif Angkutan Umum	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-5	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-4
12	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Sekali	Tidak ada	Ada	Kurang	Urutan ke-5	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-4	Urutan ke-1
13	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Tidak Ada	Ada	Baik	Urutan ke 6	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-3	Urutan ke-4	Urutan ke-5
14	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Baik	Urutan ke-4	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-3	Urutan ke-5
15	Tarif Angkutan Umum	Enam Bulan Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-4	Urutan ke-6	Urutan ke-5	Urutan ke-3
16	Tarif Angkutan Umum	Enam Bulan Sekali	Tidak Ada	Ada	Baik	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-5	Urutan ke-4
17	Tarif Angkutan Umum	Setahun Sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Cukup	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-5
18	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Lebih Dari Dua Kali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-3	Urutan ke-4
19	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Tidak Ada	Ada	Baik	Urutan ke-5	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-3

No.	Sistem Pembayaran	Frekuensi Pengguna an Angkutan Umum	Kendala Penggunaan Angkutan Umum	Ketersedia an Moda Penghubu ng	Penilaian Ketersedi aan Moda Angkutan Umum	Urutan Faktor Terpenting Bagi Anda Dalam Memilih Moda Perjalanan Menurut Tingkat Kepentingannya					
						[Waktu Tempuh]	[Biaya Perjalanan]	[Kenyamanan]	[Banyaknya Ganti Kendaraan Yang Dilakukan]	[Keamanan]	[Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)]
20	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Headway / waktu tunggu kendaraan yang lama	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-2	Urutan ke-5	Urutan ke-6	Urutan ke-3
21	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-6	Urutan ke-5	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-4
22	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Tidak Ada	Ada	Baik	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-5	Urutan ke-4	Urutan ke-2
23	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Baik	Urutan ke-4	Urutan ke-2	Urutan ke-5	Urutan ke-6	Urutan ke-3	Urutan ke-1
24	Tarif Angkutan Umum	Jarang	Tidak ada angkutan umum	Ada	Kurang	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-4	Urutan ke-6
25	Tarif Angkutan Umum	Pertama Kali	Tidak ada angkutan umum	Ada	Kurang	Urutan ke-4	Urutan ke-5	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-3
26	Tarif Angkutan Umum	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Baik	Urutan ke-4	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-5
27	Tarif Angkutan Umum	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Baik	Urutan ke-4	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-5	Urutan ke-6	Urutan ke-3
28	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Headway / waktu tunggu kendaraan yang lama	Ada	Cukup	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-5

No.	Sistem Pembayaran	Frekuensi Penggunaan Angkutan Umum	Kendala Penggunaan Angkutan Umum	Ketersediaan Moda Penghubung	Penilaian Ketersediaan Moda Angkutan Umum	Urutan Faktor Terpenting Bagi Anda Dalam Memilih Moda Perjalanan Menurut Tingkat Kepentingannya					
						[Waktu Tempuh]	[Biaya Perjalanan]	[Kenyamanan]	[Banyaknya Ganti Kendaraan Yang Dilakukan]	[Keamanan]	[Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)]
29	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Headway / waktu tunggu kendaraan yang lama	Ada	Cukup	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-5
30	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali		Tidak Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-5
31	Tarif Angkutan Umum	Tiga Bulan Sekali	Padat penumpang karena hari libur / hari besar	Tidak Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-5
32	Tarif Angkutan Umum	Dua Bulan Sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Cukup	Urutan ke-5	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-2

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.23. Data Waktu Tunggu Rata-Rata , Waktu Tempuh, Jarak Tempuh, Tingkat Kepuasan Pelayanan Oleh Sopir pada Angkutan Umum Bus

No.	Waktu Tunggu Rata-Rata (Menit)	Waktu Tempuh (Menit)	Jarak Tempuh (Km)	Berapa Kali Ganti Kendaraan ..Kali	Pelayanan Oleh Sopir				
					[Memberi Senyuman]	[Berkata Sopan]	[Bersikap Ramah]	[Tidak Ugal-Ugalan]	[Bersedia Membantu (Helpful)]
1	50	300	85	2	Netral	Netral	Puas	Netral	Netral
2	30	75	50	2	Sangat Puas	Puas	Puas	Tidak Puas	Netral
3	30	300	237	3	Puas	Netral	Sangat Puas	Puas	Puas
4	30	540	470	3	Netral	Puas	Netral	Puas	Netral
5	75	540	470	3	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas
6	30	521	435	2	Netral	Netral	Netral	Puas	Puas

No.	Waktu Tunggu Rata-Rata (Menit)	Waktu Tempuh (Menit)	Jarak Tempuh (Km)	Berapa Kali Ganti Kendaraan .. Kali	Pelayanan Oleh Sopir				
					[Memberi Senyuman]	[Berkata Sopan]	[Bersikap Ramah]	[Tidak Ugal-Ugalan]	[Bersedia Membantu (Helpful)]
7	255	635	510	2	Puas	Netral	Netral	Netral	Netral
8	40	290	235	3	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
9	60	368	273	3	Netral	Netral	Puas	Puas	Netral
10	95	84,2	645,5	5	Puas	Puas	Puas	Netral	Netral
11	90	1881	1206,2	3	Netral	Netral	Netral	Puas	Puas
12	60	682	571	3	Netral	Netral	Puas	Puas	Netral
13	30	552	469,5	3	Puas	Puas	Netral	Netral	Netral
14	25	8,6	674,2	3	Puas	Puas	Puas	Puas	Netral
15	60	66,5	498,6	3	Netral	Puas	Puas	Netral	Netral
16	60	665	498,6	3	Netral	Puas	Puas	Puas	Netral
17	30	104	52,1	2	Netral	Netral	Puas	Netral	Netral
18	40	744	640,5	3	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
19	50	300	85	2	Netral	Netral	Puas	Netral	Netral
20	80	523	455	3	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas
21	120	534	455	3	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
22	30	60	35	2	Sangat Puas	Puas	Puas	Tidak Puas	Puas
23	120	561	476,5	3	Netral	Netral	Puas	Netral	Netral
24	320	372	760	3	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
25	320	372	760	3	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
26	25	796	643	3	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
27	25	781	642	3	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
28	130	920	673	3	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
29	120	900	673	3	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
30	25	782	651	3	Netral	Netral	Puas	Netral	Netral
31	21	745	848	3	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
32	20	746	670	3	Netral	Netral	Puas	Netral	Netral

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.24. Data Tingkat Kepuasan Pengguna Angkutan Umum Bus Berdasarkan Jenis Parameter

No.	Penggunaan Halte	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	Kualitas Tempat Duduk	Kebersihan	Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan	Tarif	Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)
1	Netral	Puas	Sangat Puas	Netral	Netral	Puas	Netral	Netral	Puas	Tidak puas
2	Netral	Puas	Puas	Puas	Netral	Netral	Netral	Puas	Puas	Netral
3	Netral	Netral	Puas	Puas	Puas	Netral	Puas	Puas	Netral	Puas
4	Puas	Puas	Netral	Puas	Puas	Netral	Puas	Puas	Netral	Tidak puas
5	Puas	Netral	Puas	Netral	Netral	Netral	Netral	Puas	Puas	Netral
6	Netral	Netral	Puas	Netral	Netral	Netral	Puas	Netral	Puas	Netral
7	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Netral	Puas
8	Netral	Netral	Puas	Puas	Puas	Netral	Netral	Sangat puas	Netral	Netral
9	Puas	Netral	Puas	Puas	Netral	Netral	Puas	Puas	Netral	Netral
10	Netral	Puas	Sangat Puas	Netral	Puas	Puas	Tidak puas	Netral	Netral	Netral
11	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
12	Netral	Puas	Puas	Puas	Sangat Puas	Sangat puas	Sangat tidak puas	Puas	Puas	Puas
13	Netral	Puas	Puas	Netral	Puas	Netral	Netral	Netral	Puas	Puas
14	Netral	Sangat Puas	Puas	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas
15	Netral	Netral	Puas	Netral	Puas	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas
16	Netral	Puas	Sangat Puas	Netral	Tidak Puas	Netral	Sangat puas	Puas	Sangat puas	Puas
17	Netral	Netral	Netral	Netral	Puas	Netral	Puas	Puas	Netral	Netral
18	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
19	Netral	Puas	Puas	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Puas	Tidak puas
20	Netral	Sangat Puas	Sangat Puas	Puas	Sangat Puas	Netral	Sangat puas	Puas	Puas	Puas
21	Netral	Puas	Puas	Puas	Sangat Puas	Netral	Sangat puas	Puas	Puas	Tidak puas
22	Netral	Puas	Puas	Netral	Netral	Puas	Netral	Puas	Netral	Puas
23	Puas	Tidak Puas	Netral	Puas	Puas	Netral	Netral	Sangat tidak puas	Puas	Netral

No.	Penggunaan Halte	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	Kualitas Tempat Duduk	Kebersihan	Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan	Tarif	Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)
24	Netral	Tidak Puas	Puas	Puas	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Tidak puas
25	Netral	Sangat Tidak Puas	Netral	Netral	Netral	Puas	Netral	Puas	Puas	Puas
26	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Netral	Netral	Puas	Puas	Puas
27	Netral	Puas	Puas	Puas	Netral	Puas	Puas	Puas	Netral	Puas
28	Netral	Netral	Netral	Netral	Tidak Puas	Puas	Netral	Netral	Netral	Netral
29	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral
30	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Puas	Puas	Netral	Netral
31	Netral	Netral	Netral	Puas	Netral	Puas	Netral	Netral	Netral	Puas
32	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Netral	Tidak puas

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.25. Data Penilaian Fasilitas Angkutan Umum Bus

No	Intensitas Penggunaan Halte	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	Kualitas Tempat Duduk	Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan	Tarif	Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)
1	Selalu menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
2	Kadang-kadang menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tipis	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Murah	Lebih lambat
3	Jarang menggunakan halte	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Kadang-kadang mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
4	Tidak pernah menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa agak tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat

No	Intensitas Penggunaan Halte	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	Kualitas Tempat Duduk	Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan	Tarif	Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)
5	Kadang-kadang menggunakan halte	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Murah	Lebih lambat
6	Tidak pernah menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
7	Tidak pernah menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
8	Tidak pernah menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Lebih lambat
9	Jarang menggunakan halte	Sulit turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa agak tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
10	Tidak pernah menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Kadang-kadang mematuhi rambu lalu lintas	Jarang terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
11	Tidak pernah menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
12	Tidak pernah menggunakan halte	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sama
13	Tidak pernah menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tipis	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
14	Tidak pernah menggunakan halte	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
15	Tidak pernah menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa agak tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Murah	Lebih lambat
16	Tidak pernah menggunakan halte	Sangat mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Murah	Lebih lambat
17	Jarang menggunakan halte	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sama

No	Intensitas Penggunaan Halte	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	Kualitas Tempat Duduk	Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan	Tarif	Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)
18	Tidak pernah menggunakan halte	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sama
19	Selalu menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
20	Jarang menggunakan halte	Sangat mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Sangat mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Murah	Lebih lambat
21	Jarang menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Sangat mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih cepat
22	Tidak pernah menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa agak tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
23	Kadang-kadang menggunakan halte	Sulit turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa agak tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Sering terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sama
24	Tidak pernah menggunakan halte	Sangat sulit turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat lebih lambat
25	Tidak pernah menggunakan halte	Sangat sulit turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
26	Kadang-kadang menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sama
27	Jarang menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sama
28	Sering menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Mematuhi rambu lalu lintas	Sering terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
29	Kadang-kadang menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
30	Tidak pernah menggunakan halte	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat

No	Intensitas Penggunaan Halte	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	Kualitas Tempat Duduk	Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan	Tarif	Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)
31	Tidak pernah menggunakan halte	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa agak tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
32	Tidak pernah menggunakan halte	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa agak tebal	Mematuhi rambu lalu lintas	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat

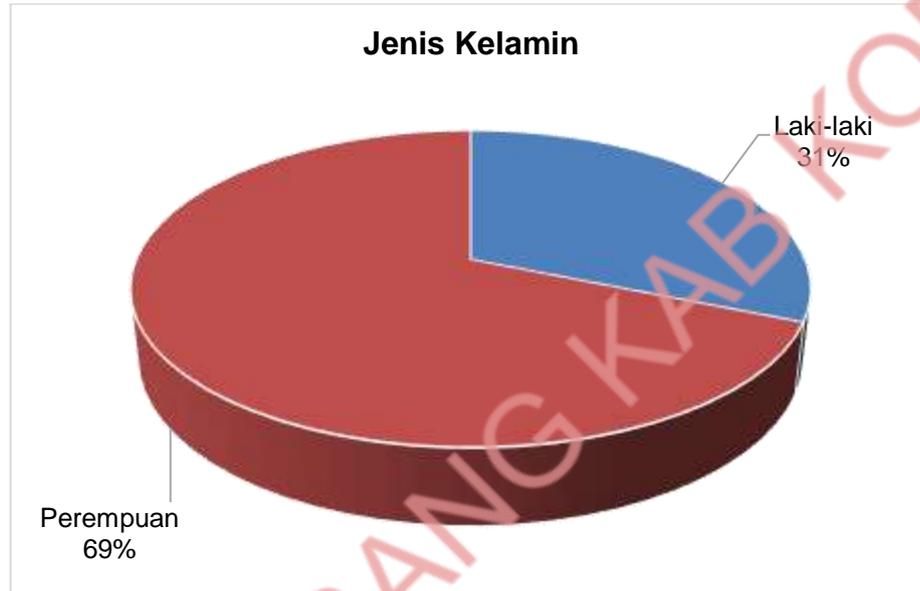
Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Berikut ini hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum.

Tabel 4.26. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah
1	Laki-laki	10
2	Perempuan	22
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



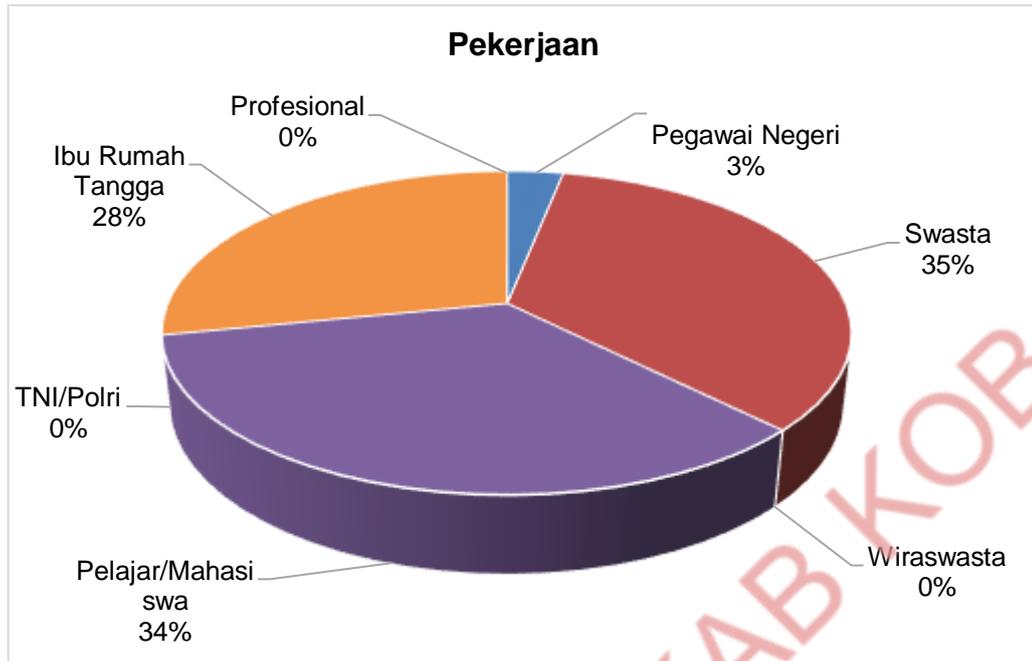
Gambar 4.3. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan tabel diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat mayoritas berjenis kelamin perempuan sebanyak 69%.

Tabel 4.27. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Pekerjaan

No	Pekerjaan	Jumlah
1	Pegawai Negeri	1
2	Swasta	11
3	Wiraswasta	0
4	Pelajar/Mahasiswa	11
5	TNI/Polri	0
6	Ibu Rumah Tangga	9
7	Profesional	0
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.4. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan tabel diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat mayoritas pelajar/mahasiswa sebanyak 34%.

Tabel 4.28. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Perkiraan Pendapatan

No	Perkiraan Pendapatan	Jumlah
1	di bawah 1.000.000	22
2	1.000.000 s/d 2.000.000	2
3	2.000.000 s/d 3.000.000	5
4	3.000.000s/d 4.000.000	2
5	4.000.000 s/d 5.000.000	0
6	5.000.000 s/d 6.000.000	1
7	6.000.000 s/d 10.000.000	0
8	di atas 10.000.000	0
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



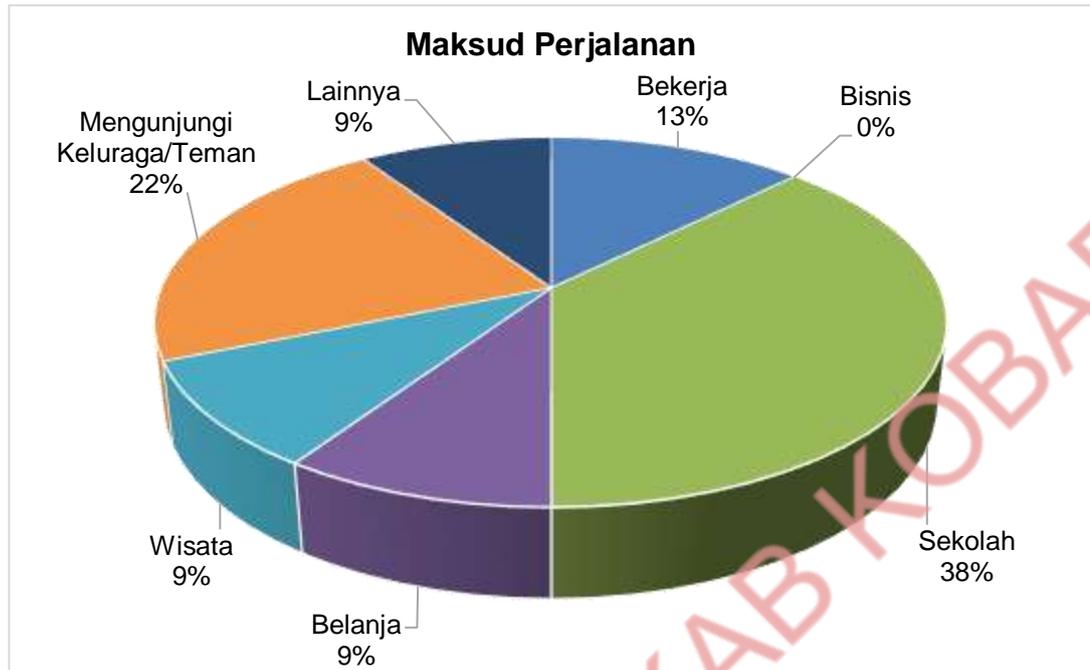
Gambar 4.5. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Perkiraan Pendapatan

Berdasarkan tabel diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat perkiraan pendapatan per bulan tertinggi sekitar dibawah Rp. 1000.000,00 sebanyak 69%.

Tabel 4.29. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Maksud Perjalanan

No	Maksud Perjalanan	Jumlah
1	Bekerja	4
2	Bisnis	0
3	Sekolah	12
4	Belanja	3
5	Wisata	3
6	Mengunjungi Keluarga/Teman	7
7	Lainnya	3
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



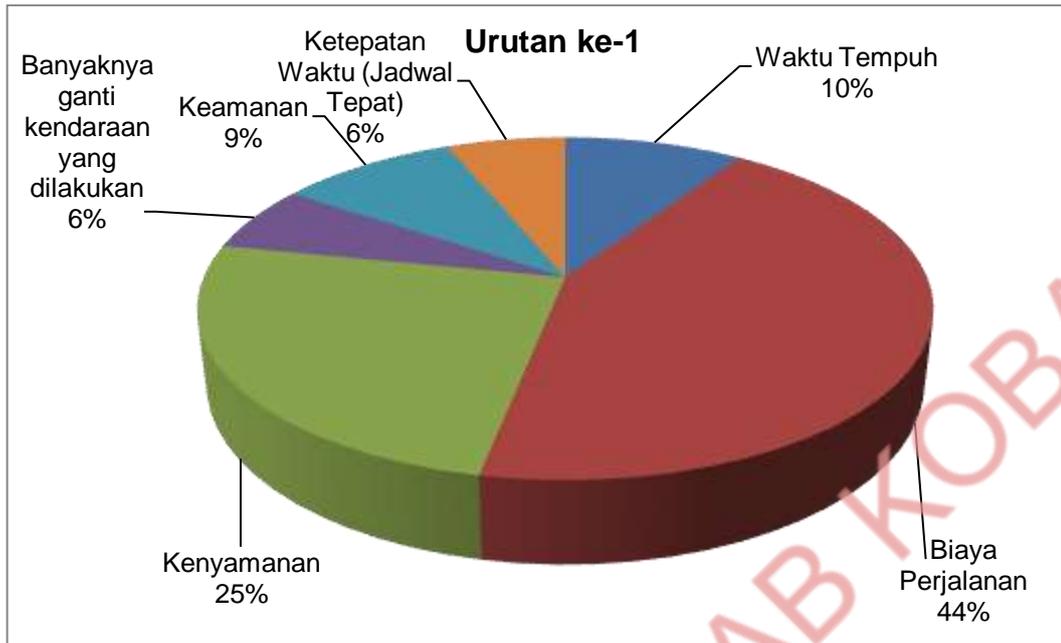
Gambar 4.6. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Maksud Perjalanan

Berdasarkan tabel diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat dengan maksud perjalanan pergi sekolah sebanyak 38%.

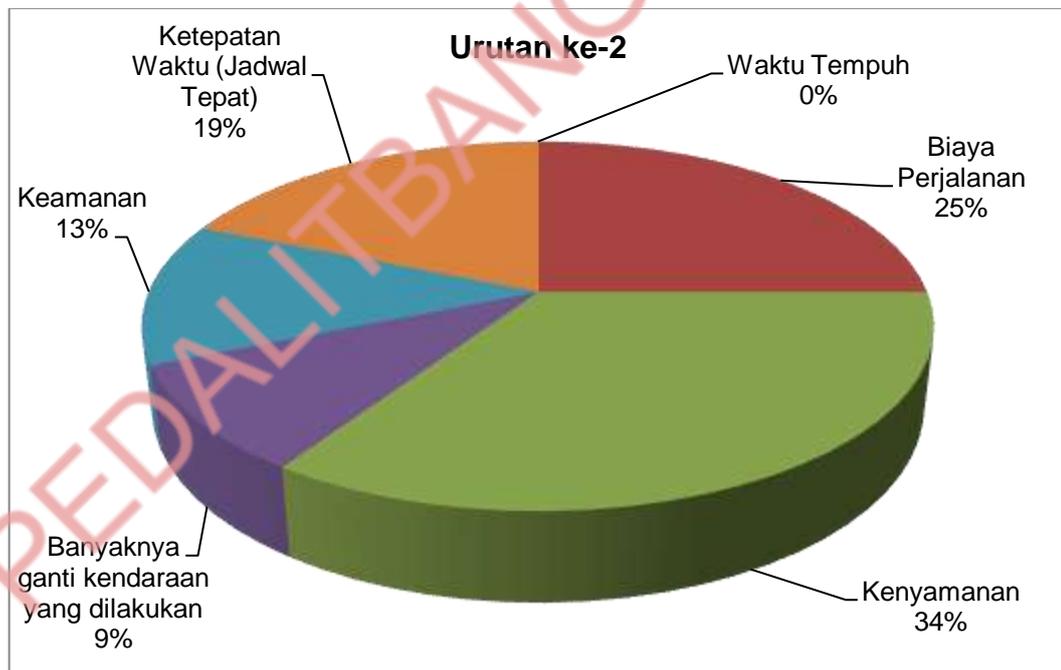
Tabel 4.30. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan

No	Parameter	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-3	Urutan ke-4	Urutan ke-5	Urutan ke-6
1	Waktu Tempuh	3	0	6	8	10	5
2	Biaya Perjalanan	14	8	5	2	3	0
3	Kenyamanan	8	11	5	3	4	1
4	Banyaknya ganti kendaraan yang dilakukan	2	3	2	0	3	22
5	Keamanan	3	4	7	11	4	3
6	Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)	2	6	7	8	8	1

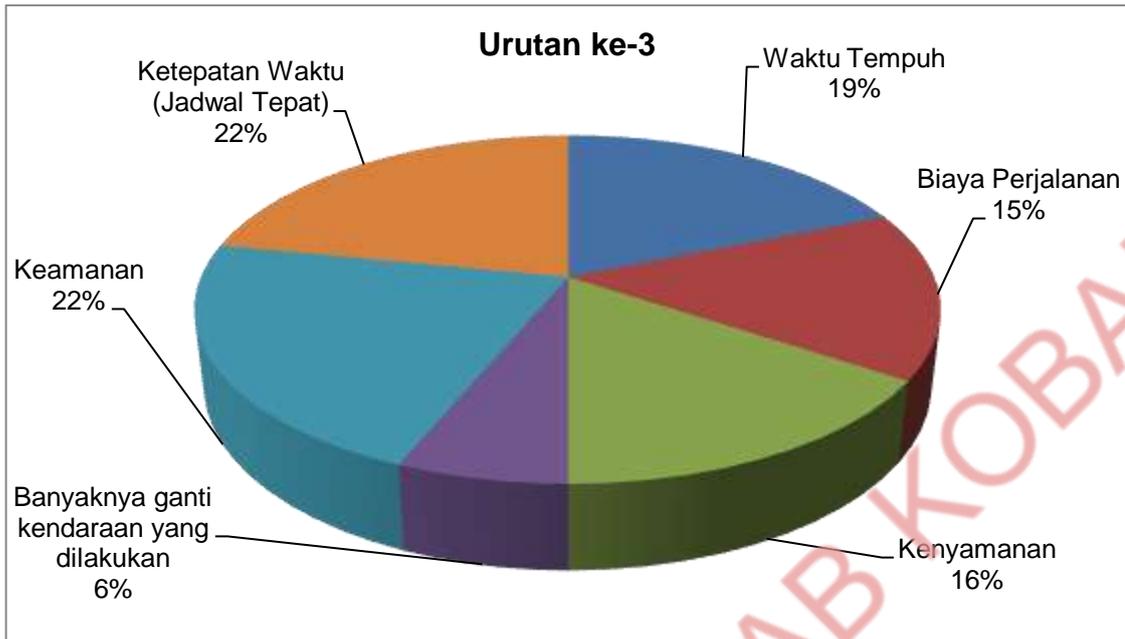
Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



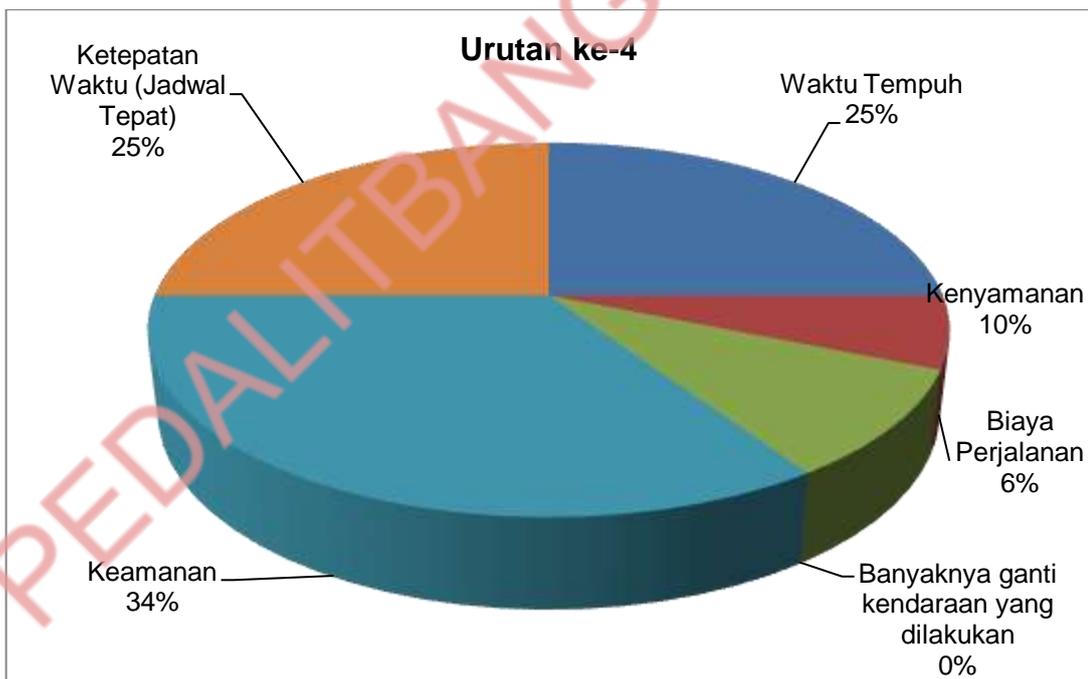
Gambar 4.7. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 1



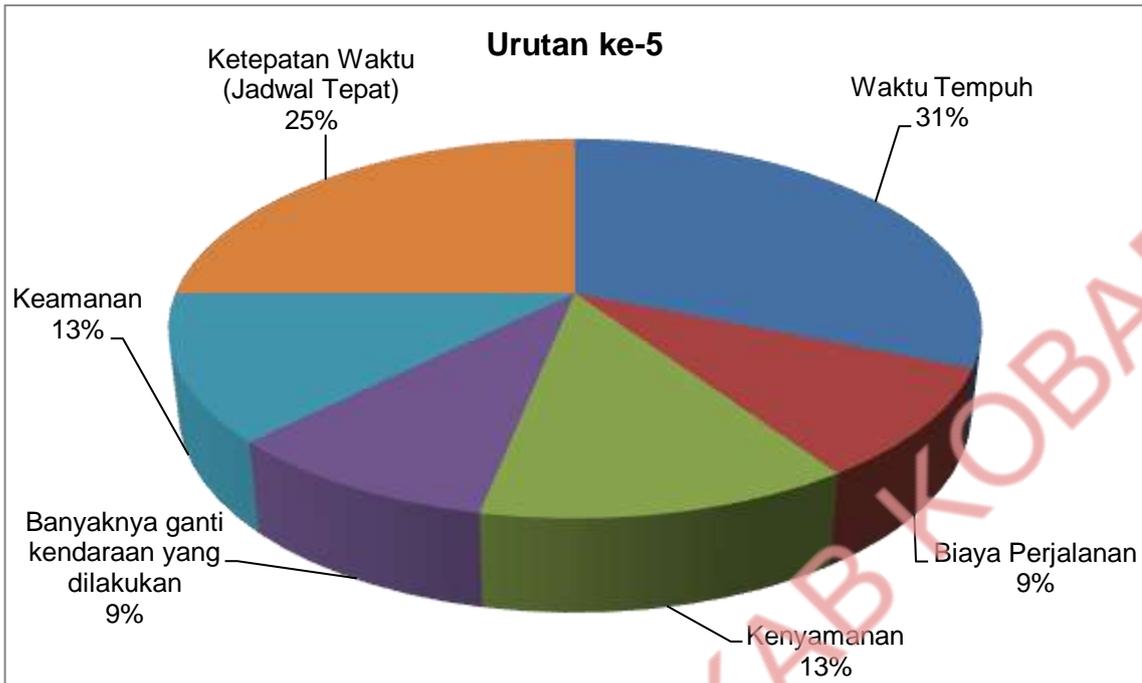
Gambar 4.8. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 2



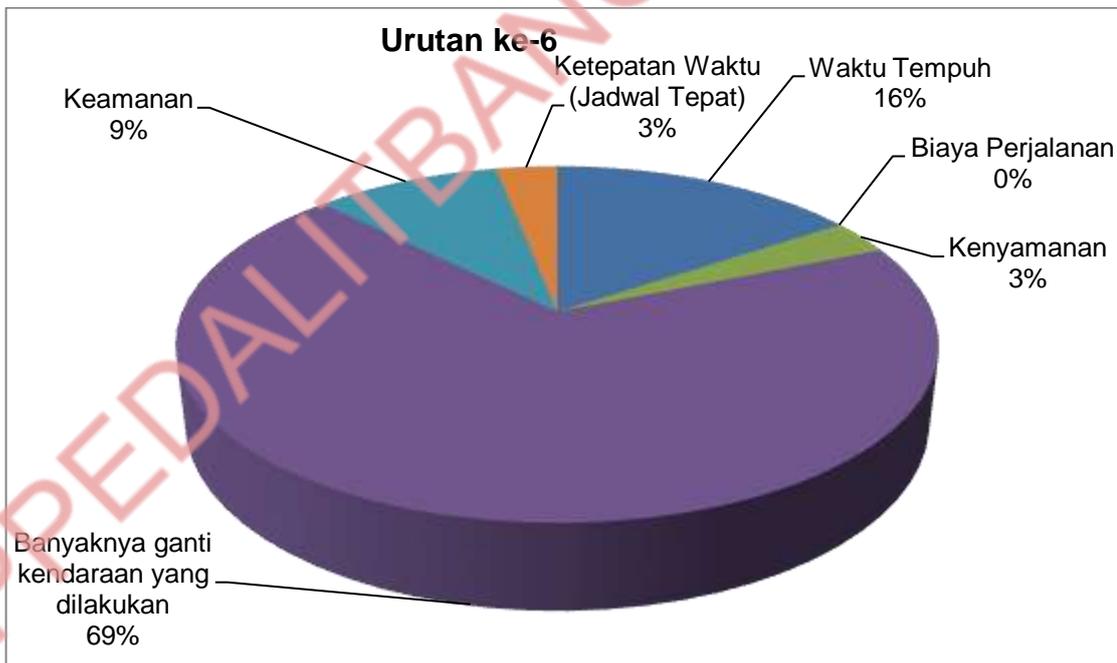
Gambar 4.9. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 3



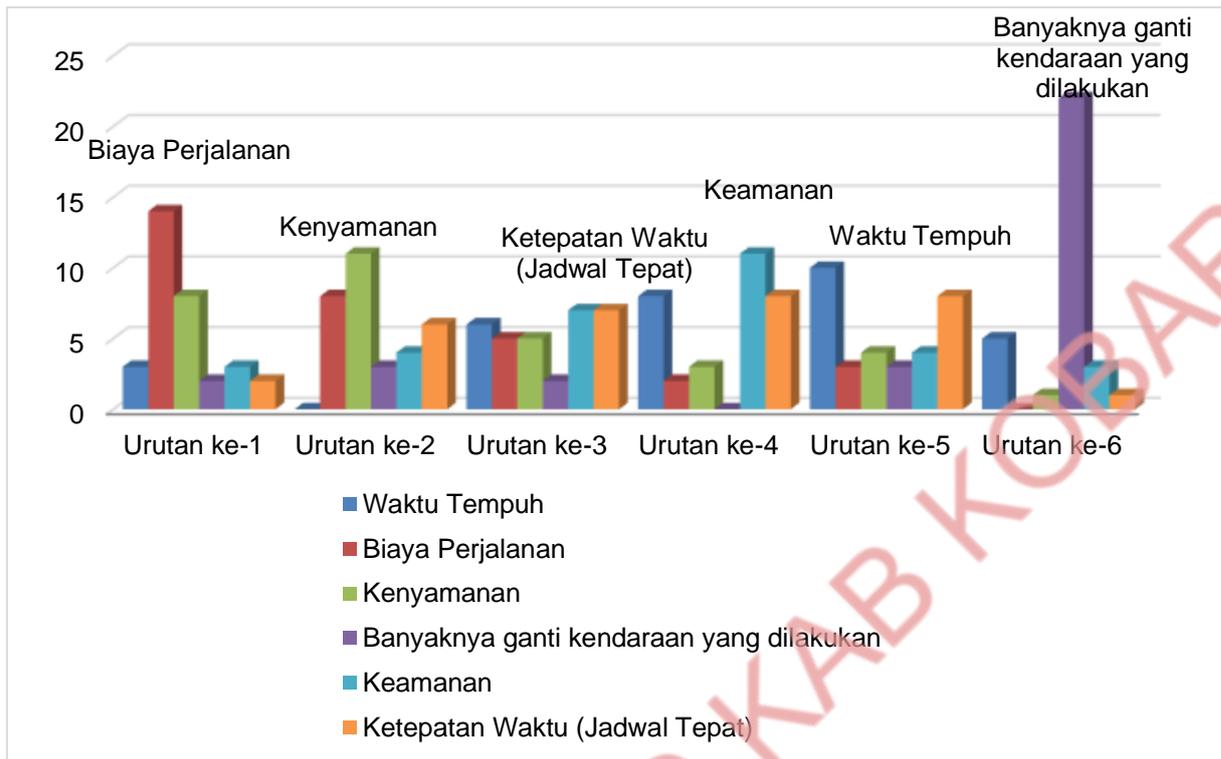
Gambar 4.10. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 4



Gambar 4.11. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 5



Gambar 4.12. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 6



Gambar 4.13. Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan

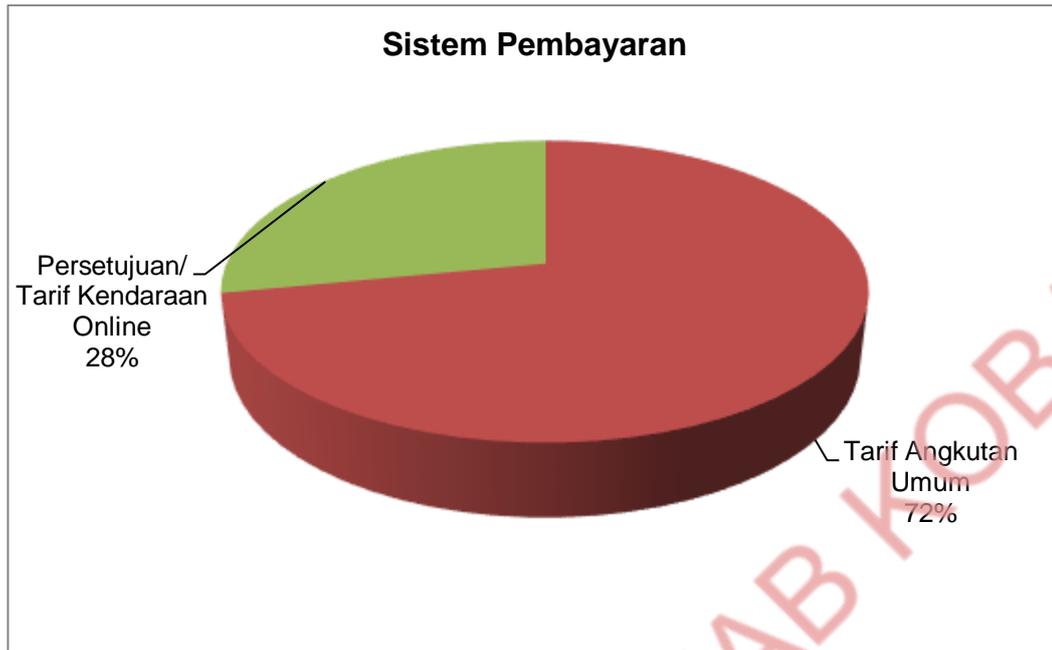
Dari tabel dan bagan tersebut dapat diketahui bahwa urutan faktor terpenting yang dipilih oleh pengguna kendaraan umum dalam menentukan moda perjalananan menurut tingkat kepentingannya adalah :

1. Biaya Perjalanan
2. Kenyamanan
3. Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)
4. Keamanan
5. Waktu Tempuh
6. Banyaknya ganti kendaraan yang dilakukan

Tabel 4.31. Rekapitulasi Sistem Pembayaran

No	Sistem Pembayaran	Jumlah
1	Tarif Angkutan Umum	23
2	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	9
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



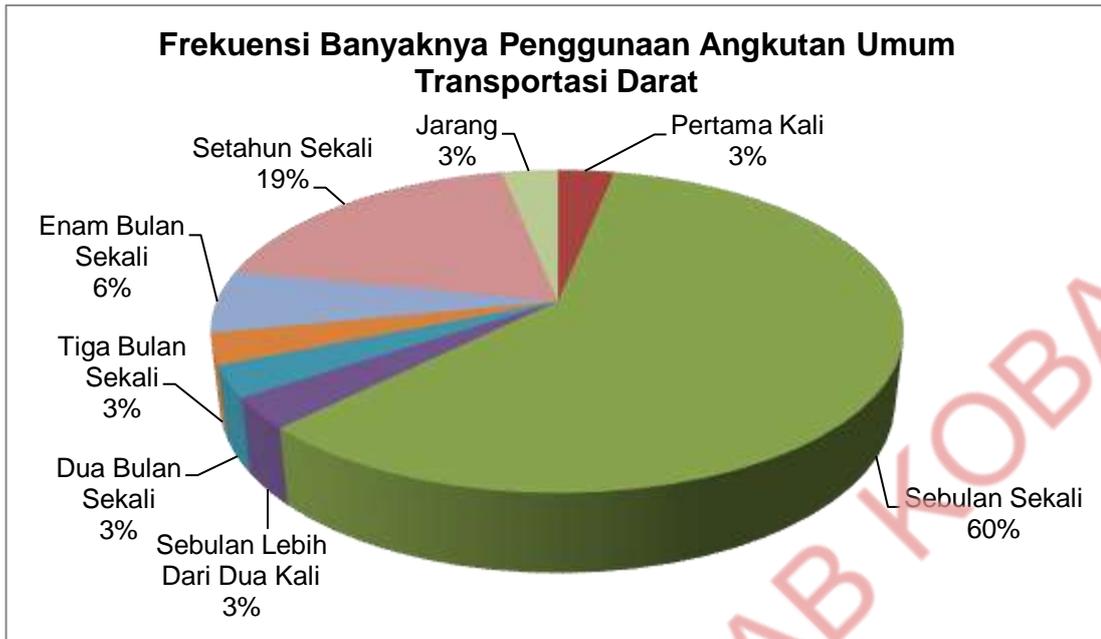
Gambar 4.14. Rekapitulasi Sistem Pembayaran

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat mayoritas melakukan sistem pembayaran tarif angkutan umum sebanyak 72%.

Tabel 4.32. Rekapitulasi Frekuensi Banyaknya Penggunaan Angkutan Umum Transportasi Darat

No	Frekuensi Banyaknya Penggunaan Angkutan Umum Transportasi Darat	Jumlah
1	Pertama Kali	1
2	Sebulan Sekali	19
3	Sebulan Lebih Dari Dua Kali	1
4	Dua Bulan Sekali	1
5	Tiga Bulan Sekali	1
6	Enam Bulan Sekali	2
7	Setahun Sekali	6
8	Jarang	1
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



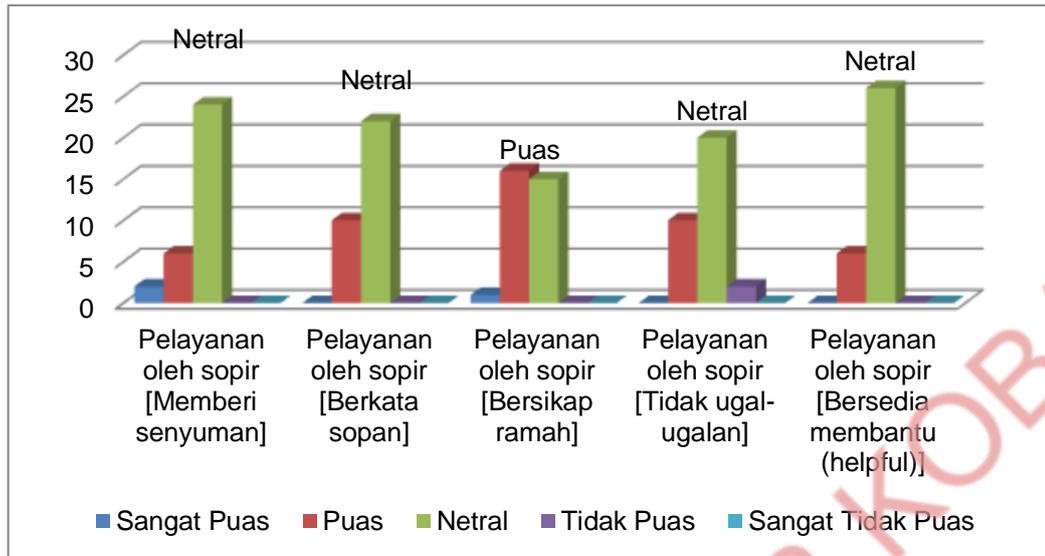
Gambar 4.15. Rekapitulasi Frekuensi Banyaknya Penggunaan Angkutan Umum Transportasi Darat

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat frekuensi tertinggi banyaknya pengguna angkutan umum transportasi darat sebulan sekali sebanyak 60%.

Tabel 4.33. Rekapitulasi Fasilitas Pelayanan Terhadap Penumpang

	Pelayanan oleh sopir [Memberi senyuman]	Pelayanan oleh sopir [Berkata sopan]	Pelayanan oleh sopir [Bersikap ramah]	Pelayanan oleh sopir [Tidak ugal-ugalan]	Pelayanan oleh sopir [Bersedia membantu (helpful)]
Sangat Puas	2	0	1	0	0
Puas	6	10	16	10	6
Netral	24	22	15	20	26
Tidak Puas	0	0	0	2	0
Sangat Tidak Puas	0	0	0	0	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



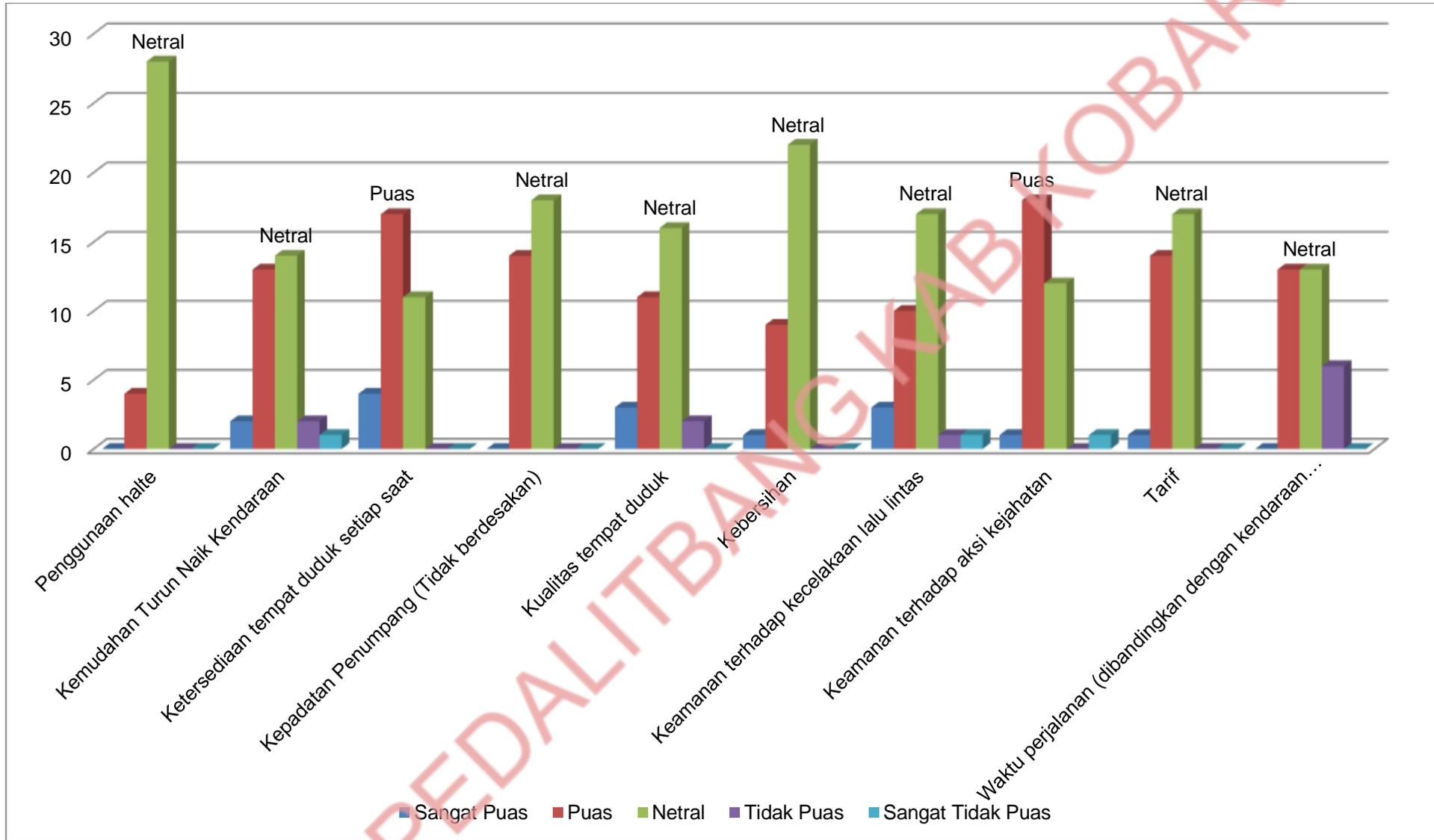
Gambar 4.16. Rekapitulasi Fasilitas Pelayanan Terhadap Penumpang

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap fasilitas pelayanan terhadap penumpang mayoritas merasa puas terhadap pelayanan oleh sopir (bersikap ramah), dan netral terhadap pelayanan sopir (memberi senyuman, berkata sopan, tidak ugal-ugalan, bersedia membantu).

Tabel 4.34. Rekapitulasi Fasilitas Angkutan Umum

Tingkat Kepuasan	Penggunaan halte	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan tempat duduk setiap saat	Kepadatan Penumpang (Tidak berdesakan)	Kualitas tempat duduk	Kebersihan	Keamanan terhadap kecelakaan lalu lintas	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Tarif	Waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi)
Sangat Puas	0	2	4	0	3	1	3	1	1	0
Puas	4	13	17	14	11	9	10	18	14	13
Netral	28	14	11	18	16	22	17	12	17	13
Tidak Puas	0	2	0	0	2	0	1	0	0	6
Sangat Tidak Puas	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.17. Rekapitulasi Fasilitas Angkutan Umum

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap fasilitas angkutan umum (Terminal) mayoritas merasa netral terhadap fasilitas yang tersedia.

Tabel 4.35. Rekapitulasi Intensitas Penggunaan Halte

No	Intensitas Penggunaan Halte	Total
1	Selalu menggunakan halte	2
2	Sering Menggunakan Halte	1
3	Jarang Menggunakan Halte	6
4	Kadang-kadang menggunakan halte	5
5	Tidak Pernah Menggunakan Halte	18
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.18. Rekapitulasi Intensitas Penggunaan Halte

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap intensitas penggunaan halte mayoritas responden tidak pernah menggunakan halte sebanyak 58%.

Tabel 4.36. Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Kendaraan

No	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Total
1	Sangat mudah turun naik kendaraan	2
2	Agak mudah turun naik kendaraan	8
3	Mudah turun naik kendaraan	18
4	Sulit turun naik kendaraan	2
5	Sangat sulit turun naik kendaraan	2
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.19. Rekapitulasi Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap ketersediaan tempat duduk setiap saat, mayoritas responden selalu mendapat tempat duduk sebanyak 81%.

Tabel 4.37. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)

No	Kepadatan Penumpang (Tidak berdesakan)	Jumlah
1	Penumpang duduk	32
2	Penumpang berdiri	
	Total	32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



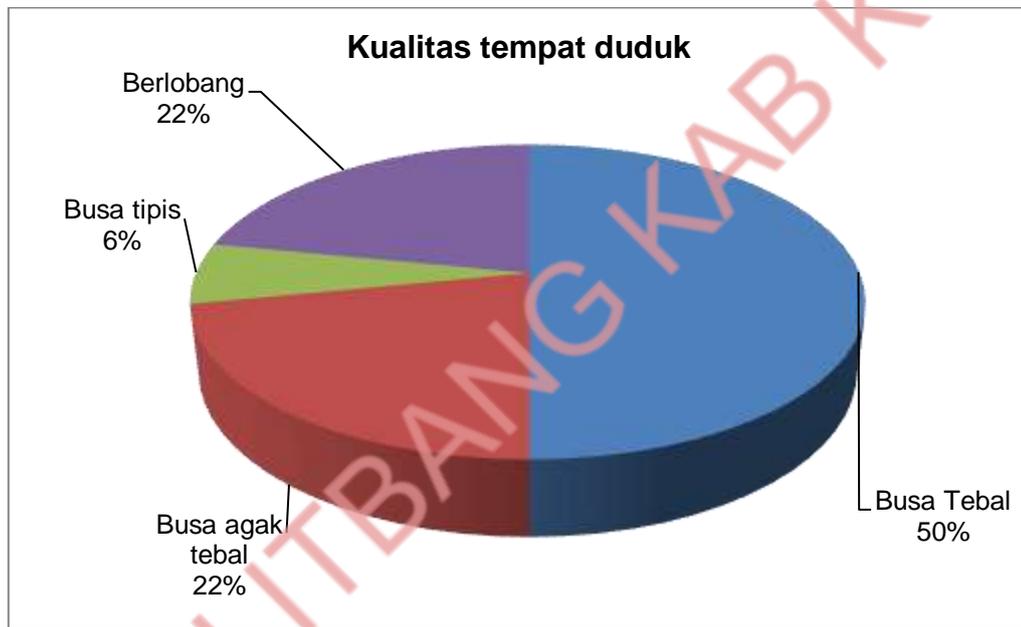
Gambar 4.20. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap kepadatan penumpang (tidak berdesakan), mayoritas responden selalu mendapat tempat duduk sebanyak 100%.

Tabel 4.38. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk

No	Kualitas tempat duduk	Jumlah
1	Busa Tebal	16
2	Busa agak tebal	7
3	Busa tipis	2
4	Berlobang	7
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.21. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap kualitas tempat duduk, mayoritas busa tebal sebanyak 50%.

Tabel 4.39. Rekapitulasi Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

No	Keamanan terhadap kecelakaan lalu lintas	Jumlah
1	Sangat mematuhi rambu lalu lintas	2
2	Agak mematuhi rambu lalu lintas	0
3	Mematuhi rambu lalu lintas	28
4	Kadang-kadang mematuhi rambu lalu lintas	2
5	Sulit mematuhi rambu lalu lintas	0
6	Sangat tidak mematuhi rambu lalu lintas	0
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.22. Rekapitulasi Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap keamanan terhadap kecelakaan lalu lintas, mayoritas responden memilih mematuhi rambu lalu lintas sebanyak 86%.

Tabel 4.40. Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan

No	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Jumlah
1	Selalu terjadi pencopetan/pemalakan	0
2	Sering terjadi pencopetan/pemalakan	2
3	Jarang terjadi pencopetan/pemalakan	1
4	Kadang-kadang terjadi pencopetan/pemalakan	0
5	Tidak Pernah terjadi pencopetan/pemalakan	29
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



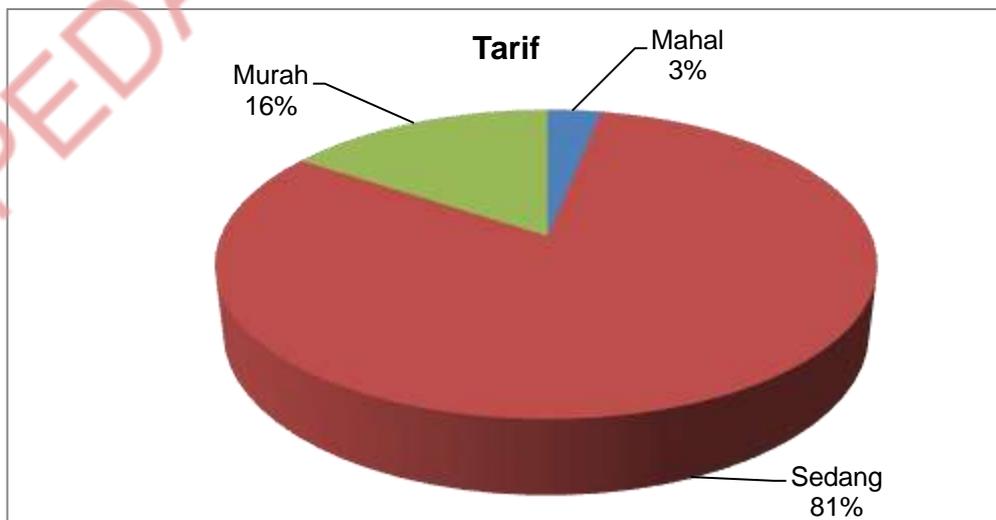
Gambar 4.23. Rekapitulasi Terhadap Aksi Kejahatan

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap keamanan terhadap aksi kejahatan, mayoritas responden tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan sebanyak 91%.

Tabel 4.41. Rekapitulasi Tarif

Tarif	Jumlah
Mahal	1
Sedang	26
Murah	5
Total	32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



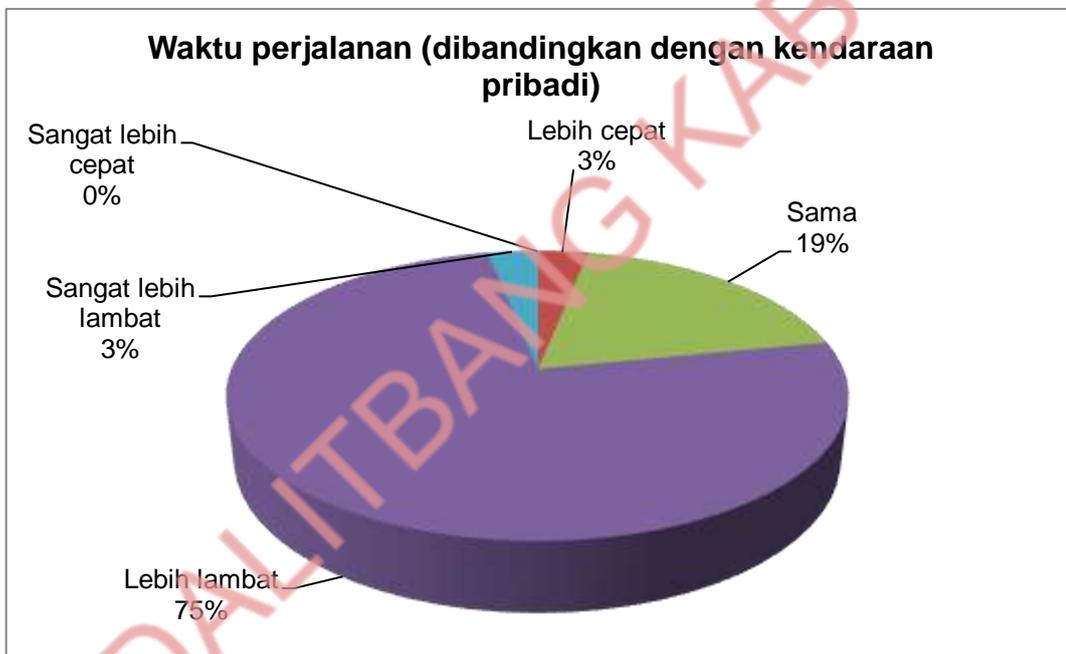
Gambar 4.24. Rekapitulasi Tarif

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap tarif, mayoritas responden memilih harga tarif sedang sebanyak 81%.

Tabel 4.42. Rekapitulasi Waktu Perjalanan (Dibandingkan dengan Kendaraan Pribadi)

No	Waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi)	Jumlah
1	Sangat lebih cepat	0
2	Lebih cepat	1
3	Sama	6
4	Lebih lambat	24
5	Sangat lebih lambat	1
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.25. Rekapitulasi Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi), mayoritas responden memilih lebih lambat sedang sebanyak 75%.

4.1.2. Transportasi Berbasis Sungai

Berikut ini data-data yang diperoleh dari hasil survei primer dan sekunder.

A. Trayek

Diketahui terdapat 4 trayek angkutan sungai yang dilayani di Kabupaten Kotawaringin Barat, antara lain:

- 1) Kumai – Tanjung Puting
Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang.
- 2) Pasar Cempaka – Kumai Seberang
Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang.
- 3) Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang
Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang.
- 4) Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang
Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang.

Berdasarkan hasil survei, terdapat 2 trayek yang melayani penyeberangan sungai di Kabupaten Kotawaringin Barat, selengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.43. Rekapitulasi Kondisi Trayek Angkutan Penyeberangan Sungai

No.	Trayek	Kondisi
1	Kumai – Tanjung Puting	Aktif
2	Pasar Cempaka – Kumai Seberang	Aktif
3	Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang	Aktif
4	Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang	Aktif

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Dari tabel tersebut dapat diketahui bahwa angkutan penyeberangan sungai yang tersedia saat ini hanya terdapat di Kumai.

B. Jenis dan Jumlah Moda

Berikut ini rekapitulasi data kapal yang tersedia di Kabupaten Kotawaringin Barat

Tabel 4.44. Nama Kapal, Nama Pemilik, dan Kapasitas Angkutan Umum Jenis Kapal Pariwisata

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Jenis Kapal	Lokasi	Kapasitas Penumpang Yang Diizinkan Sesuai Sertifikat Keselamatan
1	Kapal 2 PRINCES BORNEO	Junaidi	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
2	Kapal KING PRINCES BORNEO	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
3	Kapal LET GO	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
4	Kapal DONG BOAT	Hamdan	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Jenis Kapal	Lokasi	Kapasitas Penumpang Yang Diizinkan Sesuai Sertifikat Keselamatan
5	Kapal ALDERAN,S	M.Andre	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
6	Kapal DIAN	Dian	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
7	Kapal DALI	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
8	Kapal TOP INDONESIA TOURS	Andrias	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
9	Kapal ALAM JR	Komarudin	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
10	Kapal CAHAYA PURNAMA 1	Asmawi	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
11	Kapal CAHAYA PURNAMA 2	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
12	Kapal ORANGUTAN SHOLI DAY	Fahmi.R	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
13	Kapal BATAVIA I	H.Jamaludin	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
14	Kapal BATAVIA II	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
15	Kapal BATAVIA III	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
16	Kapal SATRIA 01	Arsil Majid	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
17	Kapal SATRIA 03	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
18	Kapal SATRIA EXPRESS	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
19	Kapal SATRIA KALIMANTAN	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
20	Kapal SATRIA ZIDAN	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
21	Kapal ANUR	Yomi Kamale	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
22	Kapal OTO	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
23	Kapal PRINCESS KUMAI	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
24	Kapal PRINCE KUMAI	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
25	Kapal SEKONYER	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
26	Kapal KUMAI	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
27	Kapal SATRIA II	Yono	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
28	Kapal SATRI AFAN	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
29	Kapal RAMBO 1	Ambo Tua	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
30	Kapal RAMBO 2	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
31	Kapal RAMBO 3	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
32	Kapal RAMBO 4	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
33	Kapal PAHALA 44	Adi	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
34	Kapal PAHALA 55	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
35	Kapal ALPALAH 66	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
36	Kapal ALPALAH	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
37	Kapal TOMUN KING 1	Kasmawati	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
38	Kapal TOMUN KING 2	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
39	Kapal SULTAN AGI 01	Sepuani	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
40	Kapal SULTAN AGI 02	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
41	Kapal MAMA 01	Ijul	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Jenis Kapal	Lokasi	Kapasitas Penumpang Yang Diizinkan Sesuai Sertifikat Keselamatan
42	Kapal MAMA 03	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
43	Kapal MAMA 04	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
44	Kapal BORNEO ECO TOUR 01	Peltana Danson	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
45	Kapal BORNEO ECO TOUR 02	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
46	Kapal BORNEO ECO TOUR 03	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
47	Kapal BORNEO ECO TOUR 04	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
48	Kapal KALIMANTAN EXPLORER	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
49	Kapal BORNEO EXPLORATION	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
50	Kapal GARUDA 02	Baso Cano	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
51	Kapal GARUDA RATU	Muhamad Yatno	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
52	Kapal MUTIARA ADVENTUR	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
53	Kapal GARUDA KING	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
54	Kapal ROSE	Goy	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
55	Kapal ONE PIECE STAR	Agus	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
56	Kapal ONE PIECE	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
57	Kapal OGRIN	Heri Sustaman	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
58	Kapal SAMPURNA 01	H.Menan	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
59	Kapal SAMPURNA 02	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
60	Kapal SPIRIT ABANG	Zulham	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
61	Kapal SPIRIT ADING	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
62	Kapal SPIRIT MAJOR	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
63	Kapal BIMA SAKTI	Hamsah	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
64	Kapal BIMA SAKTI 2	Ari Widy	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
65	Kapal BIMA SAKTI 3	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
66	Kapal HARAPAN MINA	Maslian	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
67	Kapal KING PISER	Hari	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
68	Kapal SALEKO	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
69	Kapal BORINDO	Arbain	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
70	Kapal ILHAM	Yahya	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
71	Kapal GREEN LEAF 01	Ahmad Yani	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
72	Kapal GREEN LEAF 02	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
73	Kapal BAHTERA	H.Anang Maskur	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
74	Kapal MEZALUNA	A.Kosim	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
75	Kapal KUNANG-KUNANG	Iskandar	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Jenis Kapal	Lokasi	Kapasitas Penumpang Yang Diizinkan Sesuai Sertifikat Keselamatan
76	Kapal KUNANG 01/02	-	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
77	Kapal DOLPIN 01	Ali Masuri	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
78	Kapal DOLPIN 02	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
79	Kapal WHITE ROSE 01	Pardi/ Mulyadi	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
80	Kapal WHITE ROSE 01	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
81	Kapal WHITE ROSE 01	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
82	Kapal KALIMANTAN	A. Emen	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
83	Kapal HANESA	Nurhanyanto	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
84	Kapal SPINTER	Andi Arsad	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
85	Kapal RIMBA KING 01	Hotel Rimba	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
86	Kapal RIMBA KING 02	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
87	Kapal RIMBA KING 03	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
88	Kapal BORNEO 01	Tomas	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
89	Kapal BORNEO 02	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
90	Kapal BAHAM	Amat Subandi	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
91	Kapal MITRA WISATA	Rian	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
92	Kapal BETUAH 1	Faris	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
93	Kapal BETUAH 2	Sda	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
94	Kapal ARJUNA WISATA	-	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
95	Kapal GARUDA 3	Ajis	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
96	Kapal DUTA PARIWISATA	Abdurani	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
97	Kapal USAHA BARU	Syamsudin Noor	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
98	Kapal BELANTARA	Colete Wibisono	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
99	Kapal HORBIL	Basis	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
100	Kapal BAHUMA	Eman	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
101	Kapal KELIMUTU	Basis	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
102	Kapal SEAN	Iskandar	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
103	Kapal TIANA I	Jenie Subaru	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
104	Kapal TIANA II	Jenie Subaru	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
105	Kapal BIMA SAKTI II	Ari Widiyanto	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
106	Kapal ZULFIKAR	Noorlyana A.Md	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
107	Kapal PRIMATA	Iskandar	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
108	Kapal OGREEN	Herman Herry Rustaman	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
109	Kapal FIQRI	Yeny Rahmawati	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
110	Kapal ANUGRAH BINTANG 02	Heri Setiawan	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
111	Kapal ANUGRAH BINTANG 01	Heri Setiawan	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
112	Kapal JAYA SEJATI I	Hermanudin	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Jenis Kapal	Lokasi	Kapasitas Penumpang Yang Diizinkan Sesuai Sertifikat Keselamatan
113	Kapal JAYA SEJATI II	Hermanudin	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
114	Kapal INCHIRO	Haris Tutoris	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
115	Kapal BATUAH	M.Hana Farisan	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
116	Kapal RIMBA PRINCESS	Pt.Bke	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
117	Kapal RIMBA KING	Pt.Bke	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
118	Kapal KING FISHER	Hari Eko Purwanto	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
119	Kapal PELITA SENJA	Anang Maskur	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
120	Kapal GARUDA 03	Baso Cano	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
121	Kapal ONE PEACE	Agus Syarianto	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
122	Kapal DOLPHIN	Siti Mi Rati Rahman	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
123	Kapal BAHTERA SENJA	Anang Maskur	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
124	Kapal ANAK LAUT	Ariyanto	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
125	Kapal MUTIARA	Jamhura	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
126	Kapal BORNEO QUEEN	Pt.Bke	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
127	Kapal ANURU	Alus	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
128	Kapal RIZKI	Sapri	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
129	Kapal SETIA BUDAYA	Hasbulah	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30
130	Kapal ONE PEACE	Bambang Hermanto	Kapal Pariwisata	Tj. Puting Kumai	30

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Kotawaringin Barat, Tahun 2024

Tabel 4.45. Nama Kapal, Nama Pemilik, dan Kapasitas Angkutan Umum Jenis Getek/Klotok

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Jenis Kapal	Lokasi	Kapasitas Penumpang Yang Diizinkan Sesuai Sertifikat Keselamatan
1	Getek ADIL	Adil	Getek/Klotok	Sungai Arut	10
2	Getek JOPA	Jopa	Getek/Klotok	Sungai Arut	10
3	Getek KACONG	Kacong	Getek/Klotok	Sungai Arut	10
4	Getek KOTA MANIS	Sutego	Getek/Klotok	Sungai Arut	10
5	Getek HIAS	M.Hairudin	Getek/Klotok	Sungai Arut	10
6	Getek NAGA BERSINAR	M.Misran	Getek/Klotok	Sungai Arut	10
7	Getek LAYAR GARUDA	Radi Rahman	Getek/Klotok	Sungai Arut	10
8	Getek BAKTI IBU	M.Fauzi	Getek/Klotok	Sungai Arut	10
9	Getek BELAMPU	Heri	Getek/Klotok	Sungai Arut	10
10	Getek KITA	Rudy	Getek/Klotok	Sungai Arut	10

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Jenis Kapal	Lokasi	Kapasitas Penumpang Yang Diizinkan Sesuai Sertifikat Keselamatan
11	Getek TORANG	Azis	Getek/Klotok	Sungai Arut	10
12	Kapal / Getek MISRAN	Misran	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
13	Kapal / Getek DUAN	Duan	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
14	Kapal / Getek ALAM	Alam	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
15	Kapal / Getek TASLIM	Taslim	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
16	Kapal / Getek EHEN	Ehen	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
17	Kapal / Getek JAMAL	Jamal	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
18	Kapal / Getek MERI	Meri	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
19	Kapal / Getek ENDE	Ende	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
20	Kapal / Getek TOHIR	Tohir	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
21	Kapal / Getek SAMSU	Samsu	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
22	Kapal / Getek TEO	Teo	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
23	Kapal / Getek LADIN	Ladin	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
24	Kapal / Getek PANI	Pani	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
25	Kapal / Getek ARBANI	Arbani	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
26	Kapal / Getek SAPARUDIN	Saparudin	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
27	Kapal / Getek DANDI	Dandi	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
28	Kapal / Getek TOMY	Tomy	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
29	Kapal / Getek MAHESAN	Mahesan	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
30	Kapal / Getek SOLAM	Solam	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
31	Kapal / Getek YONO	Yono	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
32	Kapal / Getek RIZAL	Rizal	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
33	Kapal / Getek MANSYAH	Mansyah	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
34	Kapal / Getek YOPI	Yopi	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Jenis Kapal	Lokasi	Kapasitas Penumpang Yang Diizinkan Sesuai Sertifikat Keselamatan
35	Kapal / Getek BAMBANG	Bambang	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
36	Kapal / Getek TAMRIN	Tamrin	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
37	Kapal / Getek SELAMAT	Selamat	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
38	Kapal / Getek DUNCAN	Duncan	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
39	Kapal / Getek ARBAIN	Arbain	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
40	Kapal / Getek N KAMIT	N Kamit	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
41	Kapal / Getek JUHRANI	Juhrani	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
42	Kapal / Getek FAHMI	Fahmi	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10
43	Kapal / Getek JUHRI	Juhri	Getek/Klotok	Pasar Cempaka Kumai	10

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Kotawaringin Barat, Tahun 2024

Tabel 4.46. Nama Kapal, Nama Pemilik, dan Kapasitas Angkutan Umum Jenis Speed Boat

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Jenis Kapal	Lokasi	Kapasitas Penumpang Yang Diizinkan Sesuai Sertifikat Keselamatan
1	Speedboat UDIN	Syamsudin	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
2	Speedboat SYAH	Simansyah	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
3	Speedboat MADAN	Sarmadan	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
4	Speedboat UDIN	Saprudin	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
5	Speedboat BAGE	Udin Bage	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
6	Speedboat MISRAN	Misran	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
7	Speedboat SABIN	Sabin	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
8	Speedboat ANTO	Anto	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
9	Speedboat SAMSU A	Samsu A	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
10	Speedboat AMAT	Amat	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Jenis Kapal	Lokasi	Kapasitas Penumpang Yang Diizinkan Sesuai Sertifikat Keselamatan
11	Speedboat CECEP	Cecep	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
12	Speedboat HENDRA	Hendra	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
13	Speedboat DUAN	Riduan	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
14	Speedboat NUSRIN	Nusrin	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
15	Speedboat BUNDIL	Anang Bundil	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
16	Speedboat MEMET	Memet	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
17	Speedboat MASKUR	Maskur	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
18	Speedboat RINGKING	Anang Ringking	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
19	Speedboat SAMSU A	Samsu	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
20	Speedboat JOHAN	Johan	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
21	Speedboat EMAN	Eman	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
22	Speedboat ILUN	Ilun	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
23	Speedboat RAHMAD	Rahmad	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
24	Speedboat TASLIM	Taslim	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
25	Speedboat LALIM	Lalim	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
26	Speedboat IYAN	Iyan	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
27	Speedboat MANING	Iyan Maning	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
28	Speedboat MANSUR	Mansur	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
29	Speedboat IJUJH	Ijuj	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
30	Speedboat KACONG	Kacong	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
31	Speedboat BEKEN	Amat Beken	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
32	Speedboat SUHIR	Suhir	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
33	Speedboat JONO	Jono	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
34	Speedboat BOWO	Bowo	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4

No	Nama Kapal	Nama Pemilik Kapal	Jenis Kapal	Lokasi	Kapasitas Penumpang Yang Diizinkan Sesuai Sertifikat Keselamatan
35	Speedboat KEI KUMIS	Kei Kumis	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
36	Speedboat MAIN	Main	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
37	Speedboat SANTO	Santo	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
38	Speedboat RIA	Ria	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
39	Speedboat HATTA	Hatta	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4
40	Speedboat HADI	Hadi	Speed Boat	Pasar Cempaka Kumai	4

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Kotawaringin Barat, Tahun 2024

Trayek Kumai – Tanjung Puting dilayani oleh moda kapal pariwisata dengan kapasitas 30 orang. Jumlah moda kapal pariwisata yang terdaftar yaitu sebanyak 130 kendaraan. Pada trayek Pasar Cempaka – Kumai Seberang terdapat 2 moda yang digunakan untuk melayani penumpang, yaitu speed boat berkapasitas 4 orang dan kelotok/getek berkapasitas 10 orang. Jumlah moda speed boat yang terdaftar yaitu 40 kendaraan, sedangkan moda kelotok/getek sebanyak 31 kendaraan. Pada trayek Pasar Saik – Raja Seberang menggunakan moda kelotok/getek berkapasitas 5-7 orang. Pada trayek Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang menggunakan moda kelotok/getek berkapasitas 5-7 orang.

Berikut ini rekapitulasi jumlah dan jenis moda angkutan umum sungai.

Tabel 4.47. Rekapitulasi Jenis Moda Angkutan Penyeberangan Sungai

No.	Nama Trayek	Jenis Kapal	Kapasitas (penumpang)	Jumlah Terdaftar
1	Kumai – Tanjung Puting	Kapal Pariwisata	30	130
2	Pasar Cempaka – Kumai Seberang	Getek/Klotok	10	43
		Speed Boat	4	40
3	Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang	Getek/Klotok	5-7	-
4	Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang	Getek/Klotok	5-7	-

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel tersebut diketahui bahwa pada setiap trayek memiliki jenis kapal yang berbeda.

C. Rute

Dari semua trayek yang masih aktif melayani penumpang, berikut ini rute perjalanan dari masing-masing trayek.

1) Kumai – Tanjung Puting

Rute perjalanan pada trayek Kumai – Tanjung Puting adalah dari Pelabuhan Kumai menuju ke lokasi wisata Taman Nasional Tanjung Puting, meliputi Camp Tanjung Harapan, Pondok Tanggui, dan Camp Leakey.

2) Pasar Cempaka – Kumai Seberang

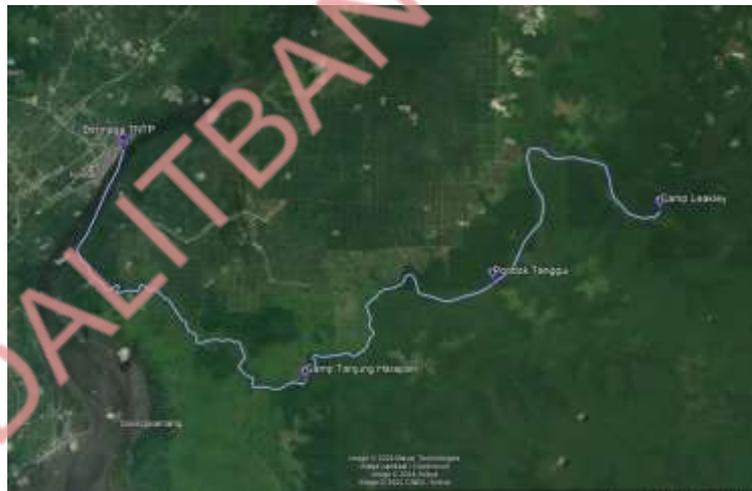
Rute perjalanan pada trayek Pasar Cempaka – Kumai Seberang adalah dari Pelabuhan Pasar Cempaka menuju ke Pelabuhan Kumai Seberang.

3) Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang

Rute perjalanan pada trayek Pasar Saik – Raja Seberang adalah dari Dermaga Pasar Saik menuju ke Dermaga Raja Seberang 1 dan 2.

4) Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang

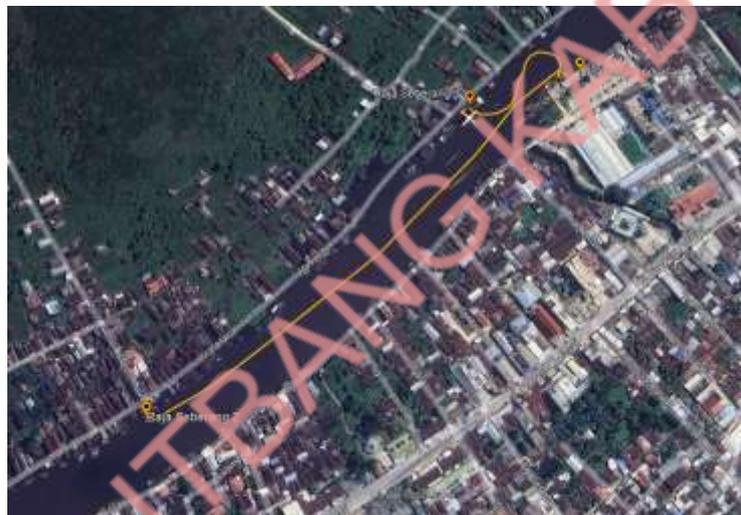
Rute perjalanan pada trayek Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang adalah dari Pelabuhan Indrasari menuju Dermaga Raja Seberang 1 dan 2.



Gambar 4.26. Rute Perjalanan Trayek Kumai – Tanjung Puting



Gambar 4.27. Rute Perjalanan Trayek Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang



Gambar 4.28. Rute Perjalanan Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang

Berikut ini lokasi pemberangkatan dan tujuan pada trayek angkutan penyeberangan sungai.

Tabel 4.48. Rekapitulasi Rute Angkutan Penyeberangan Sungai

No.	Nama Trayek	Lokasi Pemberangkatan	
		Asal	Tujuan
1	Kumai – Tanjung Puting	Pelabuhan Tanjung Puting di Kumai	Camp Tanjung Harapan, Pondok Tanggui, Camp Leakley
2	Pasar Cempaka – Kumai Seberang	Dermaga Pasar Cempaka	Dermaga Kumai Seberang
3	Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang	Dermaga Pasar Saik	Dermaga Raja Seberang 1 dan 2
4	Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang	Pelabuhan Indrasari	Dermaga Raja Seberang 1 dan 2

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

D. Faktor Muat (*Load Factor*)

Dari semua trayek angkutan penyeberangan sungai, baik trayek Kumai – Tanjung Puting maupun trayek Pasar Cempaka – Kumai Seberang memiliki *load factor* yang tinggi, bahkan mencapai 100% karena keberangkatan angkutan umum ini menunggu penumpang penuh terlebih dahulu.

Berikut ini nilai *load factor* pada masing-masing trayek angkutan penyeberangan sungai.

Tabel 4.49. Rekapitulasi Nilai *Load Factor* dalam Angkutan Penyeberangan Sungai

No.	Nama Trayek	Jenis Kapal	Kapasitas	Jumlah Penumpang	<i>Load Factor</i> (%)
1	Kumai – Tanjung Puting	Kapal Pariwisata	30	-	-
2	Pasar Cempaka – Kumai Seberang	Getek/Klotok	10	15	150%
		Speed Boat	4	7	175%
3	Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang	Getek/Klotok	7	7	100%
4	Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang	Getek/Klotok	7	7	100%

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa pada trayek Pasar Cempaka – Kumai Seberang penumpang selalu penuh sehingga *load factor* melebihi 100%. Hal ini menunjukkan trayek tersebut masih sangat dibutuhkan masyarakat. Sementara itu, jumlah penumpang kapal pada trayek Kumai – Tanjung Puting berbeda-beda dikarenakan banyak kapal yang disewa oleh pengunjung wisata Taman Nasional Tanjung Puting dengan sistem pembayaran per kapal, bukan per orang.

E. Jadwal Perjalanan

Dari semua trayek angkutan penyeberangan sungai tidak memiliki jadwal perjalanan yang pasti, dikarenakan keberangkatan menunggu penumpang penuh.

Berikut ini *headway*, frekuensi, dan jadwal perjalanan pada masing-masing

Tabel 4.50. Rekapitulasi *Headway*, Frekuensi, dan Jadwal Perjalanan Angkutan Penyeberangan Sungai

No.	Nama Trayek	Jenis Kapal	<i>Headway</i>	Frekuensi Per hari	Jadwal Perjalanan
1	Kumai – Tanjung Puting	Kapal Pariwisata	-	Bergantung pada jumlah penumpang	Keberangkatan menunggu penumpang penuh
2	Pasar Cempaka – Kumai Seberang	Getek/Klotok	-		
		Speed Boat	5-7 menit		
3	Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang	Getek/Klotok	1-2 menit		

No.	Nama Trayek	Jenis Kapal	Headway	Frekuensi Per hari	Jadwal Perjalanan
4	Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang	Getek/Klotok	1-2 menit		

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa pada angkutan penyeberangan sungai tidak ada kepastian jadwal keberangkatan karena menunggu penumpang penuh terlebih dahulu.

F. Lama Perjalanan

Berikut ini lama perjalanan dari masing-masing trayek angkutan penyeberangan sungai:

1) Kumai – Tanjung Puting

Lama perjalanan menggunakan moda speed boat adalah 6 menit 24 detik, sedangkan dengan moda kelotok/getek membutuhkan waktu 10 menit.

2) Pasar Cempaka – Kumai Seberang

Lama perjalanan pada trayek Kumai – Tanjung Puting adalah 4-5 jam sampai menuju di titik akhir rute yaitu camp leakley.

3) Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang

Lama perjalanan pada trayek Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang adalah 2-5 menit.

4) Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang

Lama perjalanan pada trayek Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang adalah 2-7 menit.

Berikut ini rekapitulasi lama perjalanan pada masing-masing trayek angkutan penyeberangan sungai.

Tabel 4.51. Rekapitulasi Lama Perjalanan Angkutan Penyeberangan Sungai

No.	Nama Trayek	Jenis Kapal	Waktu Tempuh	Jarak
1	Kumai – Tanjung Puting	Kapal Pariwisata	4-5 jam	47-50 km
2	Pasar Cempaka – Kumai Seberang	Getek/Klotok	10 menit	± 2,8 km
		Speed Boat	5 menit 23 detik	± 2,8 km
3	Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang	Getek/Klotok	2-5 menit	± 68 m (titik 1) ± 476 m (titik 2)
4	Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang	Getek/Klotok	2-7 menit	± 192 m (titik 1) ± 670 m (titik 2)

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel tersebut diketahui bahwa pada trayek Pasar Cempaka – Kumai Seberang, moda speed boat memiliki waktu tempuh yang lebih cepat dibandingkan getek/klotok.

G. Tarif Perjalanan

Penetapan tarif angkutan sungai dan penyeberangan di Kabupaten Kotawaringin Barat telah diatur dalam Surat Keputusan Bupati Nomor 66 Tahun 2014, selengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.52. Tarif Angkutan Sungai dan Penyeberangan di Kabupaten Kotawaringin Barat

No.	Jenis Angkutan	Trayek	Tarif Baru (Rp.)
1.	Klotok Pariwisata Kumai	Kumai – Tanjung Puting	
	-Uk. Kecil (20-30)pnp turis lokal	Kumai – Tanjung Puting	1.650.000 per hari
	-Uk. Besar >30 pnp turis lokal	Kumai – Tanjung Puting	2.200.000 per hari
	-Uk. Kecil (20-30)pnp turis mancanegara	Kumai – Tanjung Puting	550.000 per hari
	-Uk. Besar >30 pnp turis mancanegara	Kumai – Tanjung Puting	825.000 per hari
2.	SB. Pariwisata Kumai	Kumai – Tanjung Puting	990.000 carter
3.	SB. Umum Kumai	Kumai – Serimbang	27.500 per orang
			110.000 carter
		Kumai – Sei Gudang	11.000 per orang
			55.000 carter
4.	Getek penyeberangan Kumai	Kumai – Sei Gudang	5.500 per orang
			30.000 sepeda motor + 2 orang
5.	SB. Umum Pangkalan Bun	P.Bun – Kenambuy	55.000 per orang
		P.Bun – Sulung	55.000 per orang
		P.Bun – Rangda	55.000 per orang
		P.Bun – Tonam	55.000 per orang
		P.Bun – Medang Sari	33.000 per orang
6.	SB. Umum Pangkalan Bun	P.Bun – Pendulangan	66.000 per orang
		P.Bun – Tanjung Putri – Pantai	99.000 per orang

Sumber : Surat Keputusan Bupati Nomor 66 Tahun 2014

Berikut ini tarif perjalanan dari masing-masing trayek angkutan penyeberangan sungai:

1) Kumai – Tanjung Puting

Moda speed boat maupun ketok/getek memiliki tarif perjalanan yang sama untuk penumpang, yaitu sebesar Rp. 15.000 untuk sekali penyeberangan. Sementara itu, untuk carter moda speed boat memiliki tarif sebesar Rp. 70.000. Moda ketok/getek dapat mengangkut sepeda motor dengan tarif yang berbeda, yaitu sebesar Rp. 35.000 – Rp. 40.000 per kendaraan.

2) Pasar Cempaka – Kumai Seberang

Dibedakan menjadi 2 berdasarkan jenis perjalanan yang dipilih, diantaranya adalah open trip (1 hari PP) memiliki tarif sebesar Rp. 300.000 – 350.000 per orang dan paket Houseboat tour memiliki tarif sebesar Rp. 2.500.000 – Rp. 6.000.000 per orang (bergantung pada lama paket yang diambil, yaitu 3 hari 2 malam atau 4 hari 3 malam).

- 3) Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang dan Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang
 Tarif perjalanan sekali menyeberang sebesar Rp. 2.000 – Rp. 5.000 per penumpang.
 Tarif carter getek untuk susur sungai sebesar Rp. 100.000 per kapal.

Berikut ini rekapitulasi tarif perjalanan pada masing-masing trayek angkutan penyeberangan sungai.

Tabel 4.53. Rekapitulasi Tarif Perjalanan Angkutan Penyeberangan Sungai

No.	Nama Trayek	Jenis Kapal	Tarif Penumpang	Tarif Kendaraan	Tarif Carter
1	Kumai – Tanjung Puting	Kapal Pariwisata	Open trip 1 hari (PP) Rp. 300.000 – Rp. 350.000	-	Paket Houseboat Tour Rp. 2.500.000 – Rp. 6.000.000 (3D2N atau 4D3N)
2	Pasar Cempaka – Kumai Seberang	Getek/Klotok	Rp. 15.000	Rp. 35.000 – Rp. 40.000	Rp. 70.000
		Speed Boat	Rp. 15.000	-	-
3	Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang	Getek/Klotok	Rp. 2.000 – Rp. 5.000	-	Rp. 100.000
4	Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang	Getek/Klotok	Rp. 2.000 – Rp. 5.000	-	Rp. 100.000

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa tarif perjalanan pada trayek Kumai – Tanjung Puting memiliki tarif yang mahal karena jenis kapal adalah kapal pariwisata, sedangkan trayek Pasar Cempaka – Kumai Seberang memiliki harga yang cukup terjangkau untuk masyarakat.

H. Fasilitas dan Kondisi Moda

Tabel 4.54. Data Fasilitas Keselamatan Kapal Jenis Kapal Wisata Tanjung Puting Tahun 2019

No	Nama Kapal	Data fasilitas Keselamatan Kapal		
		Lifejacket (buah)	Pelampung (buah)	Keterangan
1	Kapal 2 PRINCES BORNEO	8	2	Kap.Pnp 10-14 org + 3 ABK (melayani wisata TNTP mancanegara dan domestik)
2	Kapal KING PRINCES BORNEO	8	2	sda
3	Kapal LET GO	10	3	sda
4	Kapal D ONG BOAT	10	2	sda
5	Kapal ALDERAN,S	10	2	sda
6	Kapal DIAN	10	2	sda
7	Kapal DALI	9	2	sda
8	Kapal TOP INDONESIA TOURS	10	2	sda
9	Kapal ALAM JR	8	2	sda

No	Nama Kapal	Data fasilitas Keselamatan Kapal		
		Lifejacket (buah)	Pelampung (buah)	Keterangan
10	Kapal CAHAYA PURNAMA 1	9	2	sda
11	Kapal CAHAYA PURNAMA 2	9	2	sda
12	Kapal ORANGUTAN SHOLI DAY	8	2	sda
13	Kapal BATAVIA I	8	3	sda
14	Kapal BATAVIA II	8	2	sda
15	Kapal BATAVIA III	7	2	sda
16	Kapal SATRIA 01	9	2	sda
17	Kapal SATRIA 03	9	3	sda
18	Kapal SATRIA EXPRESS	7	2	sda
19	Kapal SATRIA KALIMANTAN	8	2	sda
20	Kapal SATRIA ZIDAN	8	2	sda
21	Kapal ANUR	9	2	sda
22	Kapal OTO	9	2	sda
23	Kapal PRINCESS KUMAI	9	2	sda
24	Kapal PRINCE KUMAI	8	2	sda
25	Kapal SEKONYER	9	3	sda
26	Kapal KUMAI	10	3	sda
27	Kapal SATRIA II	9	3	sda
28	Kapal SATRI AFAN	9	2	sda
29	Kapal RAMBO 1	10	2	sda
30	Kapal RAMBO 2	8	2	sda
31	Kapal RAMBO 3	9	2	sda
32	Kapal RAMBO 4	9	2	sda
33	Kapal PAHALA 44	8	2	sda
34	Kapal PAHALA 55	8	2	sda
35	Kapal ALPALAH 66	8	2	sda
36	Kapal ALPALAH	8	3	sda
37	Kapal TOMUN KING 1	8	2	sda
38	Kapal TOMUN KING 2	7	3	sda
39	Kapal SULTAN AGI 01	6	2	sda
40	Kapal SULTAN AGI 02	9	3	sda
41	Kapal MAMA 01	9	2	sda
42	Kapal MAMA 03	8	3	sda
43	Kapal MAMA 04	8	3	sda
44	Kapal BORNEO ECO TOUR 01	9	2	sda
45	Kapal BORNEO ECO TOUR 02	9	2	sda
46	Kapal BORNEO ECO TOUR 03	9	2	sda
47	Kapal BORNEO ECO TOUR 04	9	3	sda
48	Kapal KALIMANTAN EXPLORER	9	2	sda
49	Kapal BORNEO EXPLORATION	7	2	sda
50	Kapal GARUDA 02	7	2	sda
51	Kapal GARUDA RATU	8	2	sda
52	Kapal MUTIARA ADVENTUR	8	3	sda
53	Kapal GARUDA KING	9	2	sda
54	Kapal ROSE	10	2	sda
55	Kapal ONE PIECE STAR	10	3	sda
56	Kapal ONE PIECE	10	2	sda

No	Nama Kapal	Data fasilitas Keselamatan Kapal		
		Lifejacket (buah)	Pelampung (buah)	Keterangan
57	Kapal OGRIN	10	2	sda
58	Kapal SAMPURNA 01	8	2	sda
59	Kapal SAMPURNA 02	8	2	sda
60	Kapal SPIRIT ABANG	8	2	sda
61	Kapal SPIRIT ADING	7	3	sda
62	Kapal SPIRIT MAJOR	8	2	sda
63	Kapal BIMA SAKTI	7	2	sda
64	Kapal BIMA SAKTI 2	6	2	sda
65	Kapal BIMA SAKTI 3	10	3	sda
67	Kapal HARAPAN MINA	10	2	sda
68	Kapal KING PISER	10	2	sda
69	Kapal SALEKO	8	2	sda
70	Kapal BORINDO	8	2	sda
71	Kapal ILHAM	8	2	sda
72	Kapal GREEN LEAF 01	8	2	sda
73	Kapal GREEN LEAF 02	10	2	sda
74	Kapal BAHTERA	10	1	sda
75	Kapal MEZALUNA	10	2	sda
76	Kapal KUNANG	10	2	sda
77	Kapal KUNANG 01/02	10	3	sda
78	Kapal DOLPIN 01	10	2	sda
79	Kapal DOLPIN 02	10	1	sda
80	Kapal WHITE ROSE 01	10	2	sda
81	Kapal WHITE ROSE 01	10	2	sda
82	Kapal WHITE ROSE 01	10	3	sda
83	Kapal KALIMANTAN	10	3	sda
84	Kapal HANESA	8	1	sda
85	Kapal SPINTER	10	3	sda
86	Kapal RIMBA KING 01	8	2	sda
87	Kapal RIMBA KING 02	10	1	sda
88	Kapal RIMBA KING 03	10	2	sda
89	Kapal BORNEO 01	11	3	sda
90	Kapal BORNEO 02	10	2	sda
91	Kapal BHAUM	11	2	sda
92	Kapal MITRA WISATA	10	1	sda
93	Kapal BETUAH 1	12	2	sda
94	Kapal BETUAH 2	12	2	sda
95	Kapal ARJUNA WISATA	10	3	sda
96	Kapal GARUDA 3	12	2	sda
97	Kapal DUTA PARIWISATA	12	2	sda
98	Kapal USAHA BARU	10	3	sda
99	Kapal BELANTARA	10	2	sda
100	Kapal HORBIL	12	2	sda
101	Kapal BAHUMA	10	2	sda
102	Kapal KELIMUTU	8	3	sda
103	Kapal SEAN	9	2	sda
104	Kapal TIANA I	12	3	sda

No	Nama Kapal	Data fasilitas Keselamatan Kapal		
		Lifejacket (buah)	Pelampung (buah)	Keterangan
105	Kapal TIANA II	12	2	sda
106	Kapal BIMA SAKTI II	8	2	sda
107	Kapal ZULFIKAR	8	3	sda
108	Kapal PRIMATA	9	2	sda
109	Kapal OGREEN	10	1	sda
110	Kapal FIQRI	10	1	sda
111	Kapal ANUGRAH BINTANG 02	12	1	sda
112	Kapal ANUGRAH BINTANG 01	10	1	sda
113	Kapal JAYA SEJATI I	12	2	sda
114	Kapal JAYA SEJATI II	8	2	sda
115	Kapal INCHIRO	8	2	sda
116	Kapal BATUAH	9	2	sda
117	Kapal RIMBA PRINCESS	10	2	sda
118	Kapal RIMBA KING	11	2	sda
119	Kapal KING FISHER	11	2	sda
120	Kapal PELITA SENJA	12	2	sda
121	Kapal GARUDA 03	11	3	sda
122	Kapal ONE PEACE	9	2	sda
123	Kapal DOLPHIN	9	1	sda
124	Kapal BAHTERA SENJA	12	1	sda
125	Kapal ANAK LAUT	10	2	sda
126	Kapal MUTIARA	10	2	sda
127	Kapal BORNEO QUEEN	12	2	sda
128	Kapal ANURU	12	2	sda
129	Kapal RIZKI	11	2	sda
130	Kapal SETIA BUDAYA	10	3	sda
130	Kapal ONE PEACE	10	2	sda

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Kotawaringin Barat, Tahun 2024

Tabel 4.55. Data Fasilitas Keselamatan Kapal Jenis Getek dan Speedboat di Dermaga Cempaka Tahun 2019

No	Nama Kapal/ Getek	Data fasilitas Keselamatan Kapal		
		Lifejacket (buah)	Pelampung (buah)	Keterangan
1	Kapal / Getek MISRAN	1	0	Kap.Pnp 4-6 org + 1 ABK (melayani penyeberangan Kumai-Kumai Seberang
2	Kapal / Getek DUAN	1	0	sda
3	Kapal / Getek ALAM	2	0	sda
4	Kapal / Getek TASLIM	2	0	sda
5	Kapal / Getek EHEN	1	0	sda
6	Kapal / Getek JAMAL	1	0	sda
7	Kapal / Getek MERI	1	0	sda
8	Kapal / Getek ENDE	2	0	sda
9	Kapal / Getek TOHIR	1	0	sda

No	Nama Kapal/ Getek	Data fasilitas Keselamatan Kapal		
		Lifejacket (buah)	Pelampung (buah)	Keterangan
10	Kapal / Getek SAMSU	1	0	sda
11	Kapal / Getek TEO	1	0	sda
12	Kapal / Getek LADIN	1	0	sda
13	Kapal / Getek PANI	1	0	sda
14	Kapal / Getek ARBANI	2	0	sda
15	Kapal / Getek SAPARUDIN	1	0	sda
16	Kapal / Getek DANDI	1	0	sda
17	Kapal / Getek TOMY	1	0	sda
18	Kapal / Getek MAHESAN	1	0	sda
19	Kapal / Getek SOLAM	2	0	sda
20	Kapal / Getek YONO	1	0	sda
21	Kapal / Getek RIZAL	1	0	sda
22	Kapal / Getek MANSYAH	1	0	sda
23	Kapal / Getek YOPI	1	0	sda
24	Kapal / Getek BAMBANG	2	0	sda
25	Kapal / Getek TAMRIN	1	0	sda
26	Kapal / Getek SELAMAT	1	0	sda
27	Kapal / Getek DUNCAN	1	0	sda
28	Kapal / Getek ARBAIN	1	0	sda
29	Kapal / Getek N KAMIT	1	0	sda
30	Kapal / Getek JUHRANI	2	0	sda
31	Kapal / Getek FAHMI	1	0	sda
32	Kapal / Getek JUHRI	1	0	sda
33	Speedboat UDIN	1	0	sda
34	Speedboat SYAH	1	0	Kap.Pnp 4 org + 1 ABK (melayani penyeberangan Kumai-Kumai Seberang dan sekitarnya
35	Speedboat MADAN	1	0	sda
36	Speedboat UDIN	1	0	sda
37	Speedboat BAGE	1	0	sda
38	Speedboat MISRAN	1	0	sda
39	Speedboat SABIN	2	0	sda
40	Speedboat ANTO	1	0	sda
41	Speedboat SAMSU A	1	0	sda
42	Speedboat AMAT	1	0	sda
43	Speedboat CECEP	1	0	sda
44	Speedboat HENDRA	1	0	sda
45	Speedboat DUAN	1	0	sda
46	Speedboat NUSRIN	1	0	sda
47	Speedboat BUNDIL	2	0	sda
48	Speedboat MEMET	1	0	sda
49	Speedboat MASKUR	1	0	sda
50	Speedboat RINGKING	1	0	sda
51	Speedboat SAMSU A	1	0	sda
52	Speedboat JOHAN	2	0	sda

No	Nama Kapal/ Getek	Data fasilitas Keselamatan Kapal		
		Lifejacket (buah)	Pelampung (buah)	Keterangan
53	Speedboat EMAN	1	0	sda
54	Speedboat ILUN	1	0	sda
55	Speedboat RAHMAD	1	0	sda
56	Speedboat TASLIM	2	0	sda
57	Speedboat LALIM	1	0	sda
58	Speedboat IYAN	1	0	sda
59	Speedboat MANING	1	0	sda
60	Speedboat MANSUR	1	0	sda
61	Speedboat IJUJH	1	0	sda
62	Speedboat KACONG	2	0	sda
63	Speedboat BEKEN	1	0	sda
64	Speedboat SUHIR	1	0	sda
65	Speedboat JONO	1	0	sda
66	Speedboat BOWO	1	0	sda
67	Speedboat KEI KUMIS	1	0	sda
68	Speedboat MAIN	2	0	sda
69	Speedboat SANTO	1	0	sda
70	Speedboat RIA	1	0	sda
71	Speedboat HATTA	1	0	sda
72	Speedboat HADI	1	0	sda

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Kotawaringin Barat, Tahun 2024

Tabel 4.56. Data Fasilitas Keselamatan Kapal Jenis Getek Pariwisata Susur Sungai Arut di Kelurahan Mendawai dan Kelurahan Raja Tahun 2019

No	Nama Kapal	Data fasilitas Keselamatan Kapal		
		Lifejacket (buah)	Pelampung (buah)	Keterangan
1	Getek ADIL	8	2	Kap.Pnp 4 org + 1 ABK (melayani wisata susur sungai arut)
2	Getek JOPA	8	2	sda
3	Getek KACONG	10	3	sda
4	Getek KOTA MANIS	10	2	sda
5	Getek HIAS	10	2	sda
6	Getek NAGA BERSINAR	10	2	sda
7	Getek LAYAR GARUDA	9	2	sda
8	Getek BAKTI IBU	10	2	sda
9	Getek BELAMPU	8	2	sda
10	Getek KITA	9	2	sda
11	Getek TORANG	9	2	sda

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Kotawaringin Barat, Tahun 2024

Kondis moda pada trayek Pasar Cempaka – Kumai Seberang baik, namun tidak menyediakan peralatan keselamatan seperti pelampung. Sementara itu, kondisi moda pada

trayek Kumai – Tanjung Puting juga baik dan tersedia pelatan keselamatan berupa pelampung.



Gambar 4.29. Kondisi Moda Angkutan Sungai Trayek Pasar Cempaka – Kumai Seberang



Gambar 4.30. Kondisi Moda Angkutan Sungai Trayek Kumai – Tanjung Puting



Gambar 4.31. Kondisi Moda Angkutan Sungai Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang

I. Karakteristik Penumpang

Mayoritas pengguna transportasi angkutan sungai pada trayek Kumai – Tanjung Puting adalah wisatawan mancanegara (luar negeri) dan nusantara (dalam negeri) di Taman Nasional Tanjung Puting.

4.1.3. Transportasi Berbasis Laut

Terdapat empat perusahaan penyedia kapal yang melayani perjalanan penyeberangan laut, yaitu PT. Pelni, PT. Dharma Lautan Utama, PT. ASDP, dan PT. Berlian Lautan Sejahtera. Berikut ini data-data yang diperoleh dari hasil survei primer dan sekunder.

A. Trayek

Perusahaan yang melayani jasa transportasi laut di Kabupaten Kotawaringin Barat adalah PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) dan PT. Dharma Lautan Utama. Berikut ini data trayek PT. PELNI maupun PT. Dharma Lautan Utama di Kabupaten Kotawaringin Barat.

Tabel 4.57. Trayek Pelayaran PT. Dharma Lautan Utama

No.	Trayek	Frekuensi Berlayar	Kapal	Kapasitas	Total
1	Kumai-Surabaya	4 hari sekali	KM. Dharma Kencana 3	Penumpang	314
				Motor	14
				Mobil	4
				Truck sedang	3
				Truck besar	13
		4 hari sekali	KM. Kirana 3	Penumpang	632
				Motor	10
				Mobil	4
				Truck sedang	2
		13 hari sekali	KM. Kirana	Truck besar	14
				Penumpang	765
				Motor	100
Mobil	80				
Truck sedang	4				
2	Kumai-Semarang	3 hari sekali	KM. Dharma Rucitra 9	Truck besar	17
				Penumpang	498
				Motor	100
				Mobil	80
				Truck sedang	7
		4 hari sekali	KM. Kirana	Truck besar	25
				Penumpang	765
				Motor	100
				Mobil	80
				Truck sedang	4
				Truck besar	17

Sumber: PT. Dharma Lautan Utama, Tahun 2024

Tabel 4.58. Trayek Pelayaran PT. PELNI

No.	Nama Kapal	Pangkalan	Trayek	Jarak	Hari Layar	Hari di Pelabuhan	1 Round Voyage
1	KM. Kelimutu	Surabaya	Surabaya - 289 - Kumai - 289 - Surabaya - 293 - Sampit - 326 - Semarang - 265 - Kumai - 265 - Semarang - 72 - Karimun Jawa - 72 - Semarang - 326 - Sampit - 293 - Surabaya	2490 mil Laut	10 hari	4 hari	14 hari
2	KM. Lawit	Tg. Priok	Trayek A: Tg. Priok - 197 - Tg. Pandan - 230 - Pontianak - 467 - Semarang - 265 - Kumai - 265 - Semarang - 467 - Pontianak - 230 - Tg. Pandaan - 197 - Tg. Priok	2318 mil Laut	10 hari	2 hari	12 hari
			Trayek B: Tg. Priok - 197 - Tg. Pandan - 230 - Pontianak - 467 - Semarang - 265 - Kumai - 289 - Surabaya - 333 - Batulicin - 333 - Surabaya - 289 - Kumai - 265 - Semarang - 467 - Pontianak - 230 - Tg. Pandaan - 197 - Tg. Priok				
3	KM. Awu	Surabaya	Kumai - 289 - Surabaya - 295 - Bena - 250 - Bima - 150 - Waingapu - 98 - Ende - 146 - Kupang - 137 - Kalabahi - 137 - Kupang - 146 - Ende 98 - Waingapu - 150 - Bima - 250 - Bena - 295 - Surabaya - 289 - Kumai	2730 mil Laut	11 hari	3 hari	14 hari

Sumber: PT. PELNI, Tahun 2024

Berikut ini trayek yang dilayani oleh masing-masing operator kapal.

1. PT. Pelni

Trayek yang aktif dilayani oleh PT. Pelni saat ini adalah Kumai – Surabaya (PP) dan Kumai-Semarang (PP).

2. PT. Dharma Lautan Utama

Trayek yang aktif dilayani oleh PT. Dharma Lautan Utama saat ini adalah Kumai – Surabaya (PP) dan Kumai-Semarang (PP).

3. PT. ASDP

Trayek yang aktif dilayani oleh PT. ASDP saat ini adalah Kumai – Kendal (PP).

4. PT. Berlian Lautan Sejahtera

Trayek yang aktif dilayani oleh PT. Berlian Lautan Sejahtera saat ini adalah Kumai – Surabaya (PP) dan Kumai-Semarang (PP).

Berikut ini rekapitulasi trayek angkutan penyeberangan laut.

Tabel 4.59. Rekapitulasi Kondisi Trayek Angkutan Penyeberangan Laut

No.	Trayek	Kondisi	Pelabuhan
1	Kumai – Surabaya (PP)	Aktif	Pelabuhan Panglima Utar
2	Kumai – Semarang (PP)	Aktif	Pelabuhan Penyeberangan Kumai
3	Kumai – Kendal (PP)	Aktif	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa terdapat 3 trayek yang aktif melayani penyeberangan laut dari Kabupaten Kotawaringin Barat.

B. Jenis dan Jumlah Moda

Berikut ini moda kapal yang melayani penumpang saat ini berdasarkan operatornya:

1. PT. Pelni

Trayek Kumai – Surabaya dilayani oleh 2 kapal, yaitu KM. Kelimutu dan KM. Awu. Sedangkan trayek Kumai – Semarang dilayani oleh 2 kapal, yaitu KM. Kelimutu dan KM. Lawit.

2. PT. Dharma Lautan Utama

Trayek Kumai – Surabaya dilayani oleh 3 kapal, yaitu KM. Dharma Kencana III, KM. Kirana III, dan KM. Kirana. Sedangkan trayek Kumai – Semarang dilayani oleh 2 kapal, yaitu KM. Dharma Rucitra 9 dan KM. Kirana.

3. PT. ASDP

Trayek Kumai – Kendal dilayani oleh 1 kapal, yaitu KMP Kalibodri.

4. PT. Berlian Lautan Sejahtera

Trayek Kumai – Surabaya dilayani oleh 2 kapal, yaitu KM. Niki Sae dan Niki Barokah.

Berikut ini rekapitulasi jumlah dan jenis moda angkutan umum laut.

Tabel 4.60. Rekapitulasi Jenis dan Jumlah Kapal Angkutan Penyeberangan Laut

No.	Operator Kapal	Jenis Kapal	Trayek	Pelabuhan
1	PT. Pelni	KM Kelimutu	Kumai – Surabaya (PP)	Pelabuhan Panglima Utar
2		KM. Awu		
3		KM. Kelimutu	Kumai – Semarang (PP)	
4		KM. Lawit		
5	PT. Dharma Lautan Utama	KM. Dharma Kencana III	Kumai – Surabaya (PP)	
6		KM. Kirana III		
7		KM. Kirana		
8		KM. Dharma Rucitra 9	Kumai – Semarang (PP)	
9		Km. Kirana		
10	PT. Berlian Lautan Sejahtera	KM. Niki Sae	Kumai – Surabaya (PP)	
11		Niki Barokah		
12	PT. ASDP	KMP Kalibodri	Kumai – Kendal (PP)	Felabuhan Penyeberangan Kumai

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Tabel 4.61. Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Januari 2023

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
1	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	01-01-2023	Semarang	278	338
2	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	04-01-2023	Semarang	452	406
3	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	06-01-2023	Semarang	465	447
4	KM KELIMUTU	6,022	06-01-2023	Surabaya	938	443
5	KM DHARMA KARTIKA III	2,624	08-01-2023	Surabaya	192	261
6	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	09-01-2023	Semarang	466	463
7	KM KIRANA III	2,635	11-01-2023	Surabaya	242	156
8	KM DHARMA KARTIKA III	2,624	12-01-2023	Surabaya	322	176
9	KM KELIMUTU	6,022	13-01-2023	Semarang	912	314
10	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	13-01-2023	Semarang	470	390
11	KM AWU	6,022	14-01-2023	Surabaya	969	826
12	KM KIRANA III	2,635	14-01-2023	Surabaya	158	90
13	KM NIKI BAROKAH	3,869	15-01-2023	Surabaya	20	44
14	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	16-01-2023	Semarang	467	445
15	KM DHARMA KARTIKA III	2,624	16-01-2023	Surabaya	176	255
16	KM KIRANA III	2,635	17-01-2023	Surabaya	208	157
17	KM NIKI BAROKAH	3,869	18-01-2023	Surabaya	71	84
18	KM DHARMA KENCANA III	2,510	18-01-2023	Surabaya	44	53
19	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	18-01-2023	Semarang	441	342
20	KM LAWIT	6,022	19-01-2023	Semarang	771	286
21	KM DHARMA KARTIKA III	2,624	19-01-2023	Surabaya	201	92
22	KM KELIMUTU	6,022	20-01-2023	Surabaya	374	215
23	KM DHARMA KENCANA III	2,510	21-01-2023	Surabaya	124	56
24	KM NIKI BAROKAH	3,869	21-01-2023	Surabaya	30	106
25	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	22-01-2023	Semarang	467	415
26	KM DHARMA KENCANA III	2,510	24-01-2023	Surabaya	254	187
27	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	25-01-2023	Semarang	452	348
28	KM NIKI BAROKAH	3,869	25-01-2023	Surabaya	46	64

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
29	KM KIRANA III	2,635	25-01-2023	Surabaya	43	40
30	KM KELIMUTU	6,022	26-01-2023	Semarang	523	146
31	KM AWU	6,022	25-01-2023	Surabaya	969	430
32	KM DHARMA KENCANA III	2,510	27-01-2023	Surabaya	189	78
33	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	28-01-2023	Semarang	458	422
34	KM NIKI BAROKAH	3,869	28-01-2023	Surabaya	40	88
35	KM KIRANA III	2,635	28-01-2023	Surabaya	43	58
36	KM NIKI SAE	3,664	29-01-2023	Surabaya	21	19
37	KM DHARMA KENCANA III	2,510	30-01-2023	Surabaya	189	131
38	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	30-01-2023	Semarang	467	371
39	KM KIRANA III	2,635	31-01-2023	Surabaya	140	94
Jumlah : 39 CALL		183,901			13,092	9,336

Sumber: KSOP Kelas IV Kumai, Tahun 2024

Tabel 4.62. Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Februari 2023

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
1	KM LAWIT	6,022	02-02-2023	Semarang	514	219
2	KM DHARMA KENCANA III	2,510	02-02-2023	Surabaya	170	155
3	KM NIKI BAROKAH	3,869	02-02-2023	Surabaya	22	98
4	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	02-02-2023	Semarang	334	389
5	KM KIRANA III	2,635	03-02-2023	Surabaya	147	174
6	KM KELIMUTU	6,022	03-02-2023	Surabaya	264	174
7	KM DHARMA KENCANA III	2,510	05-02-2023	Surabaya	105	100
8	KM NIKI BAROKAH	3,869	05-02-2023	Surabaya	49	139
9	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	06-02-2023	Semarang	453	445
10	KM KIRANA III	2,635	06-02-2023	Surabaya	197	112
11	KM NIKI BAROKAH	3,869	07-02-2023	Surabaya	56	115
12	KM DHARMA KENCANA III	2,510	08-02-2023	Surabaya	79	220
13	KM DHARMA FERRY 2	2,673	08-02-2023	Semarang	265	231
14	KM KIRANA III	2,635	09-02-2023	Surabaya	194	111
15	KM KELIMUTU	6,022	10-02-2023	Semarang	596	215
16	KM AWU	6,022	08-02-2023	Surabaya	969	502
17	KM DHARMA KENCANA III	2,510	11-02-2023	Surabaya	157	167
18	KM NIKI SAE	3,664	11-02-2023	Surabaya	45	164
19	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	12-02-2023	Semarang	466	492
20	KM KIRANA III	2,635	12-02-2023	Surabaya	94	195
21	KM DHARMA KENCANA III	2,510	14-02-2023	Surabaya	242	269
22	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	14-02-2023	Semarang	467	497
23	KM KIRANA III	2,635	15-02-2023	Surabaya	132	77
24	KM NIKI BAROKAH	3,869	15-02-2023	Surabaya	70	104
25	KM LAWIT	6,022	16-02-2023	Semarang	334	274
26	KM DHARMA KENCANA III	2,510	17-02-2023	Surabaya	76	192

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
27	KM DHARMA FERRY 2	2,673	18-02-2023	Semarang	264	393
28	KM KIRANA III	2,635	18-02-2023	Surabaya	129	67
29	KM KIRANA I	2,326	18-02-2023	Semarang	113	106
30	KM KELIMUTU	6,022	19-02-2023	Surabaya	215	275
31	KM NIKI SAE	3,664	19-02-2023	Surabaya	63	93
32	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	20-02-2023	Semarang	467	494
33	KM DHARMA KENCANA III	2,510	21-02-2023	Surabaya	136	182
34	KM NIKI SAE	3,664	22-02-2023	Surabaya	45	139
35	KM KIRANA III	2,635	22-02-2023	Surabaya	27	89
36	KM KIRANA I	2,326	23-02-2023	Semarang	108	102
37	KM AWU	6,022	22-02-2023	Surabaya	969	525
38	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	23-02-2023	Semarang	453	490
39	KM DHARMA KENCANA III	2,510	24-02-2023	Surabaya	76	109
40	KM KELIMUTU	6,022	25-02-2023	Semarang	278	209
41	KM NIKI BAROKAH	3,869	25-02-2023	Surabaya	60	116
42	KM KIRANA III	2,635	26-02-2023	Surabaya	123	121
43	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	27-02-2023	Semarang	465	496
44	KM DHARMA KENCANA III	2,510	27-02-2023	Surabaya	213	228
Jumlah : 44 CALL		183,015			10,701	10,064

Sumber: KSOP Kelas IV Kumai, Tahun 2024

Tabel 4.63. Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Maret 2023

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
1	KM KIRANA III	2,635	01-03-2023	Surabaya	258	149
2	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	01-03-2023	Semarang	358	441
3	KM LAWIT	6,022	02-03-2023	Semarang	152	181
4	KM NIKI BAROKAH	3,869	02-03-2023	Surabaya	108	211
5	KM DHARMA KENCANA III	2,510	03-03-2023	Surabaya	114	209
6	KM KIRANA I	2,326	03-03-2023	Semarang	58	130
7	KM KIRANA III	2,635	04-03-2023	Surabaya	79	115
8	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	04-03-2023	Semarang	421	496
9	KM NIKI BAROKAH	3,869	05-03-2023	Surabaya	73	147
10	KM DHARMA KENCANA III	2,510	06-03-2023	Surabaya	164	222
11	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	07-03-2023	Semarang	450	495
12	KM AWU	6,022	08-03-2023	Surabaya	969	438
13	KM KIRANA III	2,635	08-03-2023	Surabaya	160	105
14	KM DHARMA KENCANA III	2,510	09-03-2023	Surabaya	166	158
15	KM NIKI BAROKAH	3,869	09-03-2023	Surabaya	38	191
16	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	10-03-2023	Semarang	460	495
17	KM DHARMA KENCANA III	2,510	12-03-2023	Surabaya	178	299
18	KM NIKI BAROKAH	3,869	12-03-2023	Surabaya	132	440
19	KM KIRANA III	2,635	11-03-2023	Surabaya	109	492

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
20	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	13-03-2023	Semarang	471	496
21	KM DHARMA KENCANA III	2,510	15-03-2023	Surabaya	276	303
22	KM LAWIT	6,022	16-03-2023	Semarang	163	631
23	KM KIRANA III	2,635	16-03-2023	Surabaya	254	96
24	KM NIKI BAROKAH	3,869	16-03-2023	Surabaya	121	240
25	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	16-03-2023	Semarang	473	490
26	KM DHARMA KENCANA III	2,510	18-03-2023	Surabaya	210	302
27	KM NIKI BAROKAH	3,869	19-03-2023	Surabaya	206	204
28	KM KIRANA III	2,635	19-03-2023	Surabaya	198	98
29	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	19-03-2023	Semarang	464	490
30	KM DHARMA KENCANA III	2,510	21-03-2023	Surabaya	192	277
31	KM KIRANA III	2,635	22-03-2023	Surabaya	141	146
32	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	22-03-2023	Semarang	463	496
33	KM DHARMA KENCANA III	2,510	24-03-2023	Surabaya	156	260
34	KM KIRANA III	2,635	25-03-2023	Surabaya	107	199
35	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	25-03-2023	Semarang	435	495
36	KM NIKI BAROKAH	3,869	26-03-2023	Surabaya	77	95
37	KM DHARMA KENCANA III	2,510	27-03-2023	Surabaya	144	238
38	KM KIRANA III	2,635	28-03-2023	Surabaya	55	154
39	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	28-03-2023	Semarang	360	496
40	KM LAWIT	6,022	30-03-2023	Semarang	110	373
41	KM DHARMA KENCANA III	2,510	30-03-2023	Surabaya	219	234
42	KM NIKI BAROKAH	3,869	30-03-2023	Surabaya	127	110
43	KM KIRANA III	2,635	31-03-2023	Surabaya	50	101
44	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	31-03-2023	Semarang	300	-
Jumlah : 44 CALL		188,698			10,219	12,438

Sumber: KSOP Kelas IV Kumai, Tahun 2024

Tabel 4.64. Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada April 2023

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
1	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	-	-	0	0
2	KM DHARMA KENCANA III	2,510	02-04-2023	Surabaya	0	0
3	KM KIRANA III	2,635	03-04-2023	Surabaya	0	0
4	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	03-04-2023	Semarang	274	496
5	KM NIKI BAROKAH	3,869	04-04-2023	Surabaya	18	146
6	KM LEUSER	6,022	05-04-2023	Surabaya	43	192
7	KM DHARMA KENCANA III	2,510	05-04-2023	Surabaya	102	302
8	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	06-04-2023	Semarang	251	730
9	KM DHARMA KARTIKA III	2,624	06-04-2023	Surabaya	77	336
10	KM LEUSER	6,022	07-04-2023	Semarang	37	465
11	KM KELIMUTU	6,022	07-04-2023	Surabaya	27	212
12	KM NIKI BAROKAH	3,869	07-04-2023	Surabaya	30	224

Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
13	KM DHARMA KENCANA III	2,510	08-04-2023	Surabaya	209	302
14	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	09-04-2023	Semarang	333	744
15	KM KIRANA III	2,635	10-04-2023	Surabaya	233	632
16	KM DHARMA KENCANA III	2,510	11-04-2023	Surabaya	170	307
17	KM NIKI BAROKAH	3,869	12-04-2023	Surabaya	36	487
18	KM LEUSER	6,022	12-04-2023	Surabaya	117	1,047
19	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	12-04-2023	Semarang	336	748
20	KM KIRANA III	2,635	13-04-2023	Surabaya	67	700
21	KM KELIMUTU	6,022	14-04-2023	Surabaya	61	842
22	KM DHARMA KENCANA III	2,510	14-04-2023	Surabaya	84	405
23	KM KIRANA I	2,326	14-04-2023	Semarang	22	630
24	KM LEUSER	6,022	15-04-2023	Semarang	68	1,275
25	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	15-04-2023	Semarang	542	750
26	KM KIRANA III	2,635	16-04-2023	Surabaya	186	631
27	KM KELIMUTU	6,022	16-04-2023	Surabaya	92	1,418
28	KM NIKI BAROKAH	3,869	16-04-2023	Surabaya	24	362
29	KM LAWIT	6,022	17-04-2023	Semarang	178	1,502
30	KM AWU	6,022	17-04-2023	Surabaya	789	1,458
31	KM KIRANA I	2,326	17-04-2023	Semarang	101	630
32	KM DHARMA KENCANA III	2,510	17-04-2023	Surabaya	93	410
33	KM NIKI BAROKAH	3,869	19-04-2023	Surabaya	9	357
34	KM BINAIYA	6,022	19-04-2023	Surabaya	122	1,359
35	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	19-04-2023	Semarang	475	750
36	KM AWU	6,022	19-04-2023	Semarang	85	1,317
37	KM KIRANA III	2,635	19-04-2023	Surabaya	56	760
38	KM LAWIT	6,022	19-04-2023	Surabaya	140	1,502
39	KM DHARMA KENCANA III	2,510	20-04-2023	Surabaya	160	400
40	KM LEUSER	6,022	20-04-2023	Semarang	151	1,035
41	KM LAWIT	6,022	25-04-2023	Semarang	140	739
42	KM LEUSER	6,022	26-04-2023	Surabaya	302	561
43	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	26-04-2023	Semarang	497	735
44	KM LAWIT	6,022	27-04-2023	Semarang	226	356
45	KM DHARMA KENCANA III	2,510	27-04-2023	Surabaya	204	400
46	KM NIKI BAROKAH	3,869	28-04-2023	Surabaya	113	180
47	KM LEUSER	6,022	28-04-2023	Semarang	526	262
48	KM LAWIT	6,022	29-04-2023	Semarang	927	305
49	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	29-04-2023	Semarang	717	740
50	KM KIRANA III	2,635	29-04-2023	Surabaya	252	368
51	KM KELIMUTU	6,022	30-04-2023	Surabaya	890	489
Jumlah : 51 CALL		246,156			10,877	31,928

Sumber: KSOP Kelas IV Kumai, Tahun 2024

Tabel 4.65. Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Mei 2023

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
1	KM AWU	6,022	01-05-2023	Surabaya	1,468	332
2	KM DHARMA KENCANA III	2,510	01-05-2023	Surabaya	393	360
3	KM KIRANA I	2,326	02-05-2023	Semarang	606	202
4	KM NIKI BAROKAH	3,689	02-05-2023	Surabaya	275	125
5	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	02-05-2023	Semarang	704	693
6	KM BUKIT RAYA	6,022	03-05-2023	Surabaya	964	331
7	KM AWU	6,022	03-05-2023	Semarang	1,424	189
8	KM KIRANA III	2,635	03-05-2023	Surabaya	759	200
9	KM LEUSER	6,022	05-05-2023	Surabaya	1,130	226
10	KM AWU	6,022	05-05-2023	Semarang	1,472	884
11	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	05-05-2023	Semarang	717	686
12	KM DHARMA KENCANA III	2,510	05-05-2023	Surabaya	397	297
13	KM KELIMUTU	6,022	07-05-2023	Semarang	1,365	272
14	KM NIKI BAROKAH	3,689	07-05-2023	Surabaya	357	159
15	KM LEUSER	6,022	07-05-2023	Semarang	1,386	430
16	KM KIRANA III	2,635	07-05-2023	Surabaya	742	175
17	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	08-05-2023	Semarang	716	717
18	KM KELIMUTU	6,022	09-05-2023	Semarang	1,398	351
19	KM DHARMA KENCANA III	2,510	09-05-2023	Surabaya	399	327
20	KM KIRANA I	2,326	09-05-2023	Semarang	605	152
21	KM KIRANA III	2,635	10-05-2023	Surabaya	694	285
22	KM LAWIT	6,022	11-05-2023	Semarang	1,359	233
23	KM NIKI BAROKAH	3,689	11-05-2023	Surabaya	357	81
24	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	11-05-2023	Semarang	716	680
25	KM DHARMA KENCANA III	2,510	12-05-2023	Surabaya	405	277
26	KM KIRANA III	2,635	13-05-2023	Surabaya	755	254
27	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	14-05-2023	Semarang	690	750
28	KM KELIMUTU	6,022	16-05-2023	Surabaya	1,076	215
29	KM NIKI BAROKAH	3,689	16-05-2023	Surabaya	357	201
30	KM DHARMA KENCANA III	2,510	15-05-2023	Surabaya	333	75
31	KM KIRANA III	2,635	17-05-2023	Surabaya	700	149
32	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	17-05-2023	Semarang	686	495
33	KM KELIMUTU	6,022	18-05-2023	Semarang	1,358	233
34	KM KIRANA I	2,326	18-05-2023	Semarang	599	92
35	KM AWU	6,022	17-05-2023	Surabaya	1,412	1,253
36	KM NIKI BAROKAH	3,689	20-05-2023	Surabaya	357	33
37	KM DHARMA KENCANA III	2,510	20-05-2023	Surabaya	390	83
38	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	20-05-2023	Semarang	720	488
39	KM KIRANA III	2,635	20-05-2023	Surabaya	749	112
40	KM DHARMA KENCANA III	2,510	23-05-2023	Surabaya	393	163
41	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	23-05-2023	Semarang	688	454
42	KM NIKI BAROKAH	3,689	24-05-2023	Surabaya	356	42
43	KM KIRANA III	2,635	24-05-2023	Surabaya	563	93
44	KM LAWIT	6,022	25-05-2023	Semarang	1,257	135

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
45	KM KIRANA I	2,326	26-05-2023	Semarang	550	113
46	KM DHARMA KENCANA III	2,510	26-05-2023	Surabaya	274	151
47	KM KELIMUTU	6,022	26-05-2023	Surabaya	1,022	202
48	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	26-05-2023	Semarang	689	337
49	KM KIRANA III	2,635	27-05-2023	Surabaya	544	100
50	KM NIKI BAROKAH	3,689	28-05-2023	Surabaya	271	57
51	KM DHARMA KENCANA III	2,510	29-05-2023	Surabaya	292	142
52	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	29-05-2023	Semarang	717	417
53	KM KIRANA III	2,635	31-05-2023	Surabaya	556	110
54	KM AWU	6,022	31-05-2023	Surabaya	1,426	-
Jumlah : 54 CALL		244,382			40,588	15,613

Sumber: KSOP Kelas IV Kumai, Tahun 2024

Tabel 4.66. Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Juni 2023

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
1	KM DHARMA KENCANA III	2,510	01-06-2023	Surabaya	199	102
2	KM KELIMUTU	6,022	01-06-2023	Semarang	914	230
3	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	01-06-2023	Semarang	719	334
4	KM NIKI BAROKAH	3,689	02-06-2023	Surabaya	191	77
5	KM AWU	6,022	-	-	-	421
6	KM KIRANA I	2,326	02-06-2023	Semarang	528	110
7	KM KIRANA III	2,635	03-06-2023	Surabaya	352	150
8	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	04-06-2023	Semarang	466	355
9	KM DHARMA KENCANA III	2,510	04-06-2023	Surabaya	283	123
10	KM NIKI BAROKAH	3,689	06-06-2023	Surabaya	104	101
11	KM KIRANA III	2,635	07-06-2023	Surabaya	374	195
12	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	07-06-2023	Semarang	466	476
13	KM LAWIT	6,022	08-06-2023	Semarang	570	147
14	KM DHARMA KENCANA III	2,510	08-06-2023	Surabaya	255	184
15	KM KIRANA I	2,326	09-06-2023	Semarang	290	194
16	KM KELIMUTU	6,022	09-06-2023	Surabaya	474	322
17	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	10-06-2023	Semarang	464	495
18	KM KIRANA III	2,635	10-06-2023	Surabaya	153	380
19	KM NIKI BAROKAH	3,689	11-06-2023	Surabaya	95	147
20	KM DHARMA KENCANA III	2,510	11-06-2023	Surabaya	169	300
21	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	13-06-2023	Semarang	466	496
22	KM KIRANA III	2,635	14-06-2023	Surabaya	193	444
23	KM DHARMA KENCANA III	2,510	15-06-2023	Surabaya	234	301
24	KM KELIMUTU	6,022	15-06-2023	Semarang	668	920
25	KM KIRANA I	2,326	16-06-2023	Semarang	155	526
26	KM AWU	6,022	14-06-2023	Surabaya	969	969
27	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	16-06-2023	Semarang	467	496

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
28	KM NIKI BAROKAH	3,689	17-06-2023	Surabaya	144	357
29	KM KIRANA III	2,635	17-06-2023	Surabaya	182	363
30	KM DHARMA KENCANA III	2,510	18-06-2023	Surabaya	220	302
31	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	19-06-2023	Semarang	468	497
32	KM KIRANA III	2,635	21-06-2023	Surabaya	362	576
33	KM NIKI BAROKAH	3,689	22-06-2023	Surabaya	64	197
34	KM DHARMA KENCANA III	2,510	22-06-2023	Surabaya	201	290
35	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	22-06-2023	Semarang	466	495
36	KM KELIMUTU	6,022	23-06-2023	Surabaya	494	920
37	KM KIRANA I	2,326	23-06-2023	Semarang	517	550
38	KM KIRANA III	2,635	24-06-2023	Surabaya	59	486
39	KM DHARMA KENCANA III	2,510	25-06-2023	Surabaya	227	302
40	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	25-06-2023	Semarang	467	495
41	KM NIKI BAROKAH	3,689	26-06-2023	Surabaya	76	357
42	KM DHARMA KENCANA III	2,510	28-06-2023	Surabaya	232	302
43	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	28-06-2023	Semarang	467	494
44	KM KELIMUTU	6,022	29-06-2023	Semarang	898	920
45	KM NIKI BAROKAH	3,689	26-06-2023	Surabaya	73	218
46	KM AWU	6,022	28-06-2023	Surabaya	943	969
47	KM KIRANA I	2,326	23-06-2023	Semarang	345	-
Jumlah : 47 CALL		205,306			17,123	18,085

Sumber: KSOP Kelas IV Kumai, Tahun 2024

Tabel 4.67. Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Juli 2023

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
1	KM KIRANA I	2,326	-	-	-	538
2	KM DHARMA KENCANA III	2,510	01-07-2023	Surabaya	244	303
3	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	01-07-2023	Semarang	467	496
4	KM NIKI BAROKAH	3,689	04-07-2023	Surabaya	357	282
5	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	04-07-2023	Semarang	463	488
6	KM DHARMA KENCANA III	2,510	05-07-2023	Surabaya	304	305
7	KM LAWIT	6,022	05-07-2023	Semarang	969	1,003
8	KM KELIMUTU	6,022	07-07-2023	Surabaya	908	920
9	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	07-07-2023	Semarang	489	491
10	KM NIKI BAROKAH	3,689	07-07-2023	Surabaya	357	125
11	KM DHARMA KENCANA III	2,510	08-07-2023	Surabaya	276	263
12	KM KIRANA I	2,326	08-07-2023	Semarang	532	547
13	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	10-07-2023	Semarang	489	493
14	KM DHARMA KENCANA III	2,510	11-07-2023	Surabaya	309	306
15	KM NIKI BAROKAH	3,689	12-07-2023	Surabaya	357	357
16	KM KIRANA III	2,635	12-07-2023	Surabaya	493	117
17	KM KELIMUTU	6,022	13-07-2023	Semarang	1,378	1,055

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
18	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	13-07-2023	Semarang	467	492
19	KM DHARMA KENCANA III	2,510	14-07-2023	Surabaya	310	307
20	KM AWU	6,022	12-07-2023	Surabaya	969	969
21	KM KIRANA III	2,635	16-07-2023	Surabaya	524	153
22	KM NIKI BAROKAH	3,689	15-07-2023	Surabaya	357	104
23	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	16-07-2023	Semarang	469	489
24	KM DHARMA KENCANA III	2,510	17-07-2023	Surabaya	305	174
25	KM KIRANA I	2,326	17-07-2023	Semarang	527	278
26	KM KIRANA III	2,635	19-07-2023	Surabaya	513	115
27	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	19-07-2023	Semarang	467	491
28	KM LAWIT	6,022	20-07-2023	Semarang	1,130	343
29	KM DHARMA KENCANA III	2,510	20-07-2023	Surabaya	302	127
30	KM NIKI BAROKAH	3,689	19-07-2023	Surabaya	329	54
31	KM KELIMUTU	6,022	21-07-2023	Surabaya	920	302
32	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	22-07-2023	Semarang	463	470
33	KM KIRANA III	2,635	22-07-2023	Surabaya	493	207
34	KM DHARMA KENCANA III	2,510	23-07-2023	Surabaya	310	147
35	KM KIRANA I	2,326	24-07-2023	Semarang	529	182
36	KM NIKI BAROKAH	3,689	23-07-2023	Surabaya	201	62
37	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	25-07-2023	Semarang	463	452
38	KM KIRANA III	2,635	26-07-2023	Surabaya	383	213
39	KM DHARMA KENCANA III	2,510	27-07-2023	Surabaya	255	81
40	KM KELIMUTU	6,022	27-07-2023	Semarang	1,074	288
41	KM NIKI BAROKAH	3,689	27-07-2023	Surabaya	255	107
42	KM AWU	6,022	26-07-2023	Surabaya	969	727
43	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	28-07-2023	Semarang	462	489
44	KM KIRANA	5,299	29-07-2023	Surabaya	360	137
45	KM DHARMA KENCANA III	2,510	30-07-2023	Semarang	285	126
46	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	31-07-2023	Semarang	462	-
Jumlah : 46 CALL		206,759			22,945	16,175

Sumber: KSOP Kelas IV Kumai, Tahun 2024

Tabel 4.68. Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Agustus 2023

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
1	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	-	-	-	481
2	KM KIRANA	5,299	02-08-2023	Surabaya	464	183
3	KM NIKI SAE	3,664	03-08-2023	Surabaya	98	59
4	KM DHARMA KENCANA III	2,510	03-08-2023	Surabaya	187	208
5	KM LAWIT	6,022	03-08-2023	Semarang	856	235
6	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	03-08-2023	Semarang	461	438
7	KM KELIMUTU	6,022	04-08-2023	Surabaya	639	362
8	KM DHARMA KENCANA III	2,510	06-08-2023	Surabaya	237	304

Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
9	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	06-08-2023	Semarang	463	492
10	KM NIKI SAE	3,664	07-08-2023	Surabaya	93	65
11	KM KIRANA	5,299	07-08-2023	Semarang	441	249
12	KM KIRANA I	2,326	08-08-2023	Semarang	71	128
13	KM DHARMA KENCANA III	2,510	09-08-2023	Surabaya	226	189
14	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	09-08-2023	Semarang	437	490
15	KM KELIMUTU	6,022	10-08-2023	Semarang	445	505
16	KM KIRANA	5,299	10-08-2023	Surabaya	239	223
17	KM AWU	6,022	10-08-2023	Surabaya	969	916
18	KM NIKI BAROKAH	3,689	11-08-2023	Surabaya	67	88
19	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	12-08-2023	Semarang	432	498
20	KM DHARMA KENCANA III	2,510	12-08-2023	Surabaya	176	277
21	KM KIRANA	5,299	14-08-2023	Surabaya	292	393
22	KM KIRANA I	2,326	15-08-2023	Semarang	363	555
23	KM DHARMA KENCANA III	2,510	16-08-2023	Surabaya	237	314
24	KM NIKI BAROKAH	3,689	16-08-2023	Surabaya	113	152
25	KM LAWIT	6,022	17-08-2023	Semarang	551	617
26	KM KIRANA	5,299	17-08-2023	Surabaya	95	210
27	KM KIRANA I	2,326	18-08-2023	Semarang	269	392
28	KM KELIMUTU	6,022	18-08-2023	Surabaya	421	308
29	KM DHARMA KENCANA III	2,510	19-08-2023	Semarang	281	150
30	KM KIRANA	5,299	20-08-2023	Surabaya	219	195
31	KM NIKI BAROKAH	3,689	20-08-2023	Surabaya	59	82
32	KM KELIMUTU	6,022	18-08-2023	Surabaya	208	592
33	KM KIRANA I	2,326	21-08-2023	Semarang	417	303
34	KM DHARMA KENCANA III	2,510	22-08-2023	Surabaya	193	195
35	KM KELIMUTU	6,022	23-08-2023	Semarang	802	816
36	KM KIRANA	5,299	23-08-2023	Surabaya	253	175
37	KM NIKI BAROKAH	3,689	24-08-2023	Surabaya	136	77
38	KM KIRANA I	2,326	25-08-2023	Semarang	532	440
39	KM DHARMA KENCANA III	2,510	25-08-2023	Surabaya	109	157
40	KM AWU	6,022	23-08-2023	Surabaya	606	750
41	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	26-08-2023	Semarang	463	442
42	KM KIRANA	5,299	27-08-2023	Surabaya	195	286
43	KM NIKI BAROKAH	3,689	27-08-2023	Surabaya	157	43
44	KM DHARMA KENCANA III	2,510	28-08-2023	Surabaya	134	152
45	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	29-08-2023	Semarang	438	492
46	KM KIRANA	5,299	30-08-2023	Surabaya	294	212
47	KM NIKI BAROKAH	3,689	30-08-2023	Surabaya	136	64
Jumlah : 47 CALL		216,405			14,974	14,954

Sumber: KSOP Kelas IV Kumai, Tahun 2024

Tabel 4.69. Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada September 2023

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
1	KM KIRANA I	2,359	01-09-2023	Semarang	532	316
2	KM DHARMA KENCANA III	2,510	01-09-2023	Surabaya	197	207
3	KM KELIMUTU	6,022	01-09-2023	Surabaya	299	214
4	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	01-09-2023	Semarang	467	490
5	KM KIRANA	5,299	02-09-2023	Surabaya	252	213
6	KM NIKI BAROKAH	3,689	03-09-2023	Surabaya	120	90
7	KM DHARMA KENCANA III	2,510	04-09-2023	Surabaya	183	148
8	KM KIRANA I	2,359	04-09-2023	Semarang	451	173
9	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	04-09-2023	Semarang	467	414
10	KM KIRANA	5,299	05-09-2023	Surabaya	113	201
11	KM KELIMUTU	6,022	06-09-2023	Semarang	673	248
12	KM DHARMA KENCANA III	2,510	07-09-2023	Surabaya	222	248
13	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	07-09-2023	Semarang	468	489
14	KM NIKI SAE	3,664	08-09-2023	Surabaya	119	119
15	KM AWU	6,022	06-09-2023	Surabaya	944	750
16	KM KIRANA	5,299	09-09-2023	Surabaya	164	269
17	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	10-09-2023	Semarang	468	487
18	KM DHARMA KENCANA III	2,510	10-09-2023	Surabaya	252	273
19	KM NIKI SAE	3,664	11-09-2023	Surabaya	104	71
20	KM KIRANA I	2,359	11-09-2023	Semarang	398	512
21	KM KIRANA	5,299	12-09-2023	Surabaya	178	340
22	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	13-09-2023	Semarang	105	487
23	KM DHARMA KENCANA III	2,510	14-09-2023	Surabaya	185	280
24	KM NIKI SAE	3,664	15-09-2023	Surabaya	21	51
25	KM KIRANA I	2,359	15-09-2023	Semarang	425	384
26	KM KELIMUTU	6,022	15-09-2023	Surabaya	407	227
27	KM KIRANA	5,299	15-09-2023	Surabaya	183	190
28	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	16-09-2023	Semarang	464	487
29	KM DHARMA KENCANA III	2,510	17-09-2023	Surabaya	232	274
30	KM KELIMUTU	6,022	18-09-2023	Surabaya	153	222
31	KM NIKI SAE	3,664	18-09-2023	Surabaya	41	22
32	KM KIRANA III	2,635	18-09-2023	Surabaya	71	85
33	KM KIRANA I	2,326	18-09-2023	Semarang	382	117
34	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	19-09-2023	Semarang	464	449
35	KM DHARMA KENCANA III	2,510	20-09-2023	Surabaya	261	272
36	KM KELIMUTU	6,022	20-09-2023	Semarang	552	294
37	KM AWU	6,022	20-09-2023	Surabaya	869	814
38	KM KIRANA III	2,635	21-09-2023	Surabaya	150	164
39	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	22-09-2023	Semarang	472	509
40	KM NIKI SAE	3,664	22-09-2023	Surabaya	53	40
41	KM DHARMA KENCANA III	2,510	23-09-2023	Surabaya	254	214
42	KM KIRANA III	2,635	24-09-2023	Surabaya	279	126
43	KM KIRANA I	2,326	24-09-2023	Semarang	415	393
44	KM NIKI SAE	3,664	25-09-2023	Surabaya	108	69

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
45	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	25-09-2023	Semarang	489	490
46	KM DHARMA KENCANA III	2,510	27-09-2023	Surabaya	268	220
47	KM KIRANA III	2,635	28-09-2023	Surabaya	221	173
48	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	28-09-2023	Semarang	466	489
49	KM NIKI SAE	3,664	28-09-2023	Surabaya	53	39
50	KM DHARMA KENCANA III	2,510	30-09-2023	Surabaya	240	210
51	KM KELIMUTU	6,022	30-09-2023	Surabaya	379	128
Jumlah : 51 CALL		226,356			15,733	14,191

Sumber: KSOP Kelas IV Kumai, Tahun 2024

Tabel 4.70. Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Oktober 2023

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
1	KM KIRANA III	2,635	30-09-2023	Surabaya	152	102
2	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	01-10-2023	Semarang	466	487
3	KM NIKI SAE	3,664	01-10-2023	Surabaya	6	48
4	KM KIRANA I	2,326	02-10-2023	Semarang	477	143
5	KM LAWIT	6,022	02-10-2023	Semarang	114	215
6	KM DHARMA KENCANA III	2,510	03-10-2023	Surabaya	184	181
7	KM KIRANA III	2,635	04-10-2023	Surabaya	131	194
8	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	04-10-2023	Semarang	463	487
9	KM AWU	6,022	04-10-2023	Surabaya	681	520
10	KM DHARMA KENCANA III	2,510	05-10-2023	Surabaya	249	225
11	KM NIKI SAE	3,664	06-10-2023	Surabaya	77	52
12	KM KELIMUTU	6,022	07-10-2023	Semarang	517	335
13	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	07-10-2023	Semarang	461	490
14	KM KIRANA III	2,635	07-10-2023	Surabaya	296	246
15	KM DHARMA KENCANA III	2,510	08-10-2023	Surabaya	249	210
16	KM NIKI SAE	3,664	09-10-2023	Surabaya	48	76
17	KM KIRANA I	2,326	09-10-2023	Semarang	300	299
18	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	10-10-2023	Semarang	461	490
19	KM KIRANA III	2,635	10-10-2023	Surabaya	191	343
20	KM DHARMA KENCANA III	2,510	11-10-2023	Surabaya	236	250
21	KM NIKI SAE	3,664	12-10-2023	Surabaya	54	80
22	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	13-10-2023	Semarang	462	486
23	KM LAWIT	6,022	13-10-2023	Semarang	399	390
24	KM KELIMUTU	6,022	14-10-2023	Semarang	387	399
25	KM KIRANA III	2,635	13-10-2023	Surabaya	262	243
26	KM NIKI SAE	3,664	16-10-2023	Surabaya	15	65
27	KM DHARMA KENCANA III	2,510	16-10-2023	Surabaya	208	80
28	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	16-10-2023	Semarang	463	580
29	KM KELIMUTU	6,022	17-10-2023	Surabaya	151	302
30	KM KIRANA	5,299	16-10-2023	Surabaya	130	231

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
31	KM KIRANA I	2,326	17-10-2023	Semarang	365	120
32	KM KELIMUTU	6,022	19-10-2023	Semarang	375	275
33	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	19-10-2023	Semarang	463	489
34	KM DHARMA KENCANA III	2,510	19-10-2023	Surabaya	254	160
35	KM AWU	6,022	18-10-2023	Surabaya	908	794
36	KM NIKI SAE	3,664	20-10-2023	Surabaya	128	35
37	KM KIRANA	5,299	20-10-2023	Surabaya	229	237
38	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	22-10-2023	Semarang	463	489
39	KM DHARMA KENCANA III	2,510	22-10-2023	Surabaya	270	157
40	KM NIKI SAE	3,664	23-10-2023	Surabaya	190	33
41	KM KIRANA I	2,326	24-10-2023	Semarang	343	142
42	KM KIRANA	5,299	24-10-2023	Surabaya	268	186
43	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	25-10-2023	Semarang	463	480
44	KM LAWIT	6,022	26-10-2023	Semarang	340	146
45	KM DHARMA KENCANA III	2,510	22-10-2023	Surabaya	146	130
46	KM NIKI SAE	3,664	27-10-2023	Surabaya	72	39
47	KM KELIMUTU	6,022	27-10-2023	Semarang	329	145
48	KM KIRANA	5,299	28-10-2023	Surabaya	199	202
49	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	28-10-2023	Semarang	463	487
50	KM DHARMA KENCANA III	2,510	29-10-2023	Surabaya	226	140
51	KM NIKI SAE	3,664	29-10-2023	Surabaya	31	32
52	KM KIRANA	5,299	31-10-2023	Surabaya	228	160
53	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	31-10-2023	Semarang	460	486
Jumlah : 53 CALL		244,642			15,503	13,813

Sumber: KSOP Kelas IV Kumai, Tahun 2024

Tabel 4.71. Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada November 2023

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
1	KM KIRANA I	2,326	01-11-2023	Semarang	489	161
2	KM DHARMA KENCANA III	2,510	01-11-2023	Surabaya	223	211
3	KM AWU	6,022	01-11-2023	Surabaya	867	467
4	KM KELIMUTU	6,022	03-11-2023	Semarang	400	217
5	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	03-11-2023	Surabaya	459	467
6	KM NIKI SAE	3,664	03-11-2023	Surabaya	22	27
7	KM KIRANA	5,299	03-11-2023	Surabaya	218	190
8	KM DHARMA KENCANA III	2,510	04-11-2023	Semarang	263	240
9	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	06-11-2023	Semarang	462	486
10	KM NIKI SAE	3,664	06-11-2023	Surabaya	40	64
11	KM KIRANA	5,299	07-11-2023	Semarang	401	309
12	KM KIRANA I	2,326	08-11-2023	Surabaya	328	130
13	KM LAWIT	6,022	09-11-2023	Semarang	437	247
14	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	09-11-2023	Surabaya	462	492

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
15	KM DHARMA KENCANA III	2,510	08-11-2023	Surabaya	197	133
16	KM KELIMUTU	6,022	10-11-2023	Surabaya	166	179
17	KM NIKI SAE	3,664	10-11-2023	Semarang	12	42
18	KM KIRANA	5,299	11-11-2023	Surabaya	220	195
19	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	12-11-2023	Surabaya	462	485
20	KM DHARMA KENCANA III	2,510	12-11-2023	Semarang	251	258
21	KM KELIMUTU	6,022	13-11-2023	Surabaya	159	105
22	KM NIKI SAE	3,664	13-11-2023	Semarang	23	80
23	KM KIRANA	5,299	14-11-2023	Surabaya	289	281
24	KM KELIMUTU	6,022	15-11-2023	Surabaya	437	238
25	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	15-11-2023	Semarang	461	487
26	KM DHARMA KENCANA III	2,510	16-11-2023	Surabaya	257	170
27	KM KIRANA I	2,326	16-11-2023	Surabaya	246	120
28	KM AWU	6,022	15-11-2023	Semarang	775	714
29	KM NIKI SAE	3,664	17-11-2023	Surabaya	23	80
30	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	18-11-2023	Surabaya	461	481
31	KM KIRANA	5,299	18-11-2023	Surabaya	426	221
32	KM NIKI SAE	3,664	19-11-2023	Surabaya	31	36
33	KM DHARMA KENCANA III	2,510	21-11-2023	Semarang	257	122
34	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	21-11-2023	Semarang	461	478
35	KM KIRANA I	2,326	22-11-2023	Surabaya	203	73
36	KM KIRANA	5,299	22-11-2023	Semarang	347	190
37	KM LAWIT	6,022	23-11-2023	Surabaya	334	159
38	KM KELIMUTU	6,022	23-11-2023	Surabaya	154	196
39	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	24-11-2023	Semarang	463	407
40	KM NIKI SAE	3,664	24-11-2023	Surabaya	92	42
41	KM DHARMA KENCANA III	2,510	24-11-2023	Surabaya	254	197
42	KM KIRANA	5,299	26-11-2023	Surabaya	367	181
43	KM NIKI SAE	3,664	27-11-2023	Semarang	29	19
44	KM DHARMA RUCITRA 9	2,510	27-11-2023	Surabaya	463	485
45	KM DHARMA KENCANA III	2,510	28-11-2023	Semarang	274	168
46	KM KELIMUTU	6,022	29-11-2023	Surabaya	376	203
47	KM KIRANA I	2,326	29-11-2023	Surabaya	239	360
48	KM NIKI SAE	3,664	29-11-2023	Semarang	67	11
49	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	30-11-2023	Surabaya	463	430
Jumlah : 49 CALL		229,867			14,810	11,734

Sumber: KSOP Kelas IV Kumai, Tahun 2024

Tabel 4.72. Data Angkutan Penumpang Berdasarkan Nama Kapal di Pelabuhan Panglima Utar pada Desember 2023

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
1	KM DHARMA RUCITRA 9	5,299	30-11-2023	Surabaya	289	189
2	KM KIRANA	6,022	30-11-2023	Surabaya	855	257

No.	Nama Kapal	GT	Tiba		Pnp Turun (Orang)	Pnp Naik (Orang)
			Tanggal	Dari		
3	KM NIKI SAE	2,510	02-12-2023	Surabaya	254	240
4	KM DHARMA KENCANA III	5,299	04-12-2023	Surabaya	203	217
5	KM LAWIT	3,664	05-12-2023	Surabaya	38	80
6	KM DHARMA RUCITRA 9	7,262	06-12-2023	Semarang	463	491
7	KM KELIMUTU	6,022	07-12-2023	Semarang	414	239
8	KM DHARMA KENCANA III	2,510	06-12-2023	Surabaya	247	179
9	KM DHARMA RUCITRA 9	2,326	07-12-2023	Semarang	167	115
10	KM NIKI SAE	6,022	08-12-2023	Surabaya	177	206
11	KM KIRANA	5,299	08-12-2023	Surabaya	168	187
12	KM KIRANA I	7,262	09-12-2023	Semarang	463	490
13	KM DHARMA KENCANA III	6,022	11-12-2023	Surabaya	96	436
14	KM DHARMA RUCITRA 9	2,510	10-12-2023	Surabaya	224	299
15	KM KELIMUTU	7,262	12-12-2023	Semarang	464	490
16	KM KIRANA	6,022	13-12-2023	Semarang	347	709
17	KM AWU	5,299	12-12-2023	Surabaya	189	621
18	KM NIKI BAROKAH	6,022	13-12-2023	Surabaya	548	246
19	KM DHARMA RUCITRA 9	2,326	14-12-2023	Semarang	138	425
20	KM DHARMA KENCANA III	2,510	14-12-2023	Surabaya	241	301
21	KM KIRANA	7,262	15-12-2023	Semarang	463	493
22	KM KIRANA I	6,022	16-12-2023	Semarang	396	916
23	KM DHARMA KENCANA III	5,299	16-12-2023	Surabaya	311	680
24	KM NIKI BAROKAH	7,262	18-12-2023	Semarang	463	492
25	KM LAWIT	2,510	18-12-2023	Surabaya	256	296
26	KM KIRANA	5,299	20-12-2023	Surabaya	388	542
27	KM KIRANA I	6,022	21-12-2023	Surabaya	283	232
28	KM KELIMUTU	7,262	21-12-2023	Semarang	462	494
29	KM DHARMA KENCANA III	2,326	22-12-2023	Semarang	520	549
30	KM KIRANA	2,510	22-12-2023	Surabaya	151	304
31	KM NIKI BAROKAH	7,262	24-12-2023	Semarang	467	495
32	KM KELIMUTU	5,299	24-12-2023	Surabaya	341	466
33	KM KIRANA I	7,262	26-12-2023	Semarang	465	490
34	KM DHARMA KENCANA III	2,510	26-12-2023	Surabaya	220	294
35	KM KELIMUTU	6,022	27-12-2023	Semarang	354	478
36	KM KIRANA	6,022	28-12-2023	Surabaya	670	179
37	KM NIKI BAROKAH	5,299	28-12-2023	Surabaya	198	354
38	KM KIRANA I	7,262	29-12-2023	Semarang	465	487
39	KM DHARMA KENCANA III	2,326	29-12-2023	Semarang	346	292
40	KM AWU	6,022	31-12-2023	Semarang	337	751
41	KM DHARMA RUCITRA 9	2,510	30-12-2023	Surabaya	285	150
Jumlah : 41 CALL		207,040			13,826	15,851

Sumber: KSOP Kelas IV Kumai, Tahun 2024

Tabel 4.73. Jumlah Penumpang Naik dan Turun Angkutan Laut di Pelabuhan Panglima Utar

Uraian	2020	2021	2022	2023
Jumlah Penumpang Turun (Orang)	74.698	88.197	165.756	200.391
Jumlah Penumpang Naik (Orang)	71.226	86.718	151.293	184.182

Sumber: Dinas Perhubungan, Tahun 2024

**Tabel 4.74. Data Angkutan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kumai Periode 2019 – 2023
Armada KMP Kalibodri**

No.	Bulan	Kendaraan									
		Naik					Turun				
		2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
1	Januari	-	28	37	111	114	-	131	135	243	244
2	Februari	28	50	23	82	138	90	153	99	149	276
3	Maret	65	11	51	126	165	110	26	211	224	224
4	April	25	0	91	227	321	65	0	155	233	171
5	Mei	34	68	48	46	95	31	103	174	352	485
6	Juni	31	69	18	121	158	109	167	115	360	270
7	Juli	46	86	17	127	-	170	146	70	311	-
8	Agustus	53	59	96	22	-	148	137	203	48	-
9	September	72	21	79	120	-	144	55	229	273	-
10	Oktober	74	48	167	105	-	128	142	319	268	-
11	November	67	96	101	102	-	151	224	261	243	-
12	Desember	74	51	123	118	-	148	130	220	178	-
Total/tahun		569	587	851	1307	991	1294	1414	2191	2882	1670

Sumber: Dinas Perhubungan, Tahun 2024

Tabel 4.75. Data Angkutan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kumai Periode 2019 – 2023 Armada KMP Kalibodri

No.	Bulan	Penumpang									
		Naik					Turun				
		2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
1	Januari	-	51	73	237	284	-	303	369	572	956
2	Februari	24	94	33	190	325	104	363	208	393	1198
3	Maret	88	20	98	346	635	206	60	299	553	985
4	April	63	0	644	2086	2736	69	0	171	377	629
5	Mei	574	122	595	139	229	39	133	239	2198	5637
6	Juni	197	673	38	440	1150	1926	759	838	1640	1374
7	Juli	96	739	62	513	-	1368	564	120	2123	-
8	Agustus	136	429	522	31	-	475	497	741	222	-
9	September	107	30	698	457	-	375	253	1118	1297	-
10	Oktober	114	70	802	366	-	278	487	656	1329	-
11	November	79	102	481	339	-	239	511	557	800	-
12	Desember	169	111	461	379	-	325	219	498	572	-
Total/ Year		1647	2441	4507	5523	5359	5404	4149	5814	12076	10779

Sumber: Dinas Perhubungan, Tahun 2024

C. Rute

Perjalanan yang dilayani oleh PT. Pelni dari Pelabuhan Penyeberangan Kumai menuju Surabaya memiliki 2 rute yang berbeda, yaitu:

1) Surabaya - 289 - Kumai - 289 - Surabaya - 293 - Sampit - 326 - Semarang - 265 - Kumai - 265 - Semarang - 72 - Karimun Jawa - 72 - Semarang - 326 - Sampit - 293 - Surabaya. Pada trayek ini memiliki jarak 2490 mil laut. Trayek ini dilayani oleh KM. Kelimutu.

2) Kumai - 289 - Surabaya - 295 - Bena - 250 - Bima - 150 - Waingapu - 98 - Ende - 146 - Kupang - 137 - Kalabahi - 137 - Kupang - 146 - Ende 98 - Waingapu - 150 - Bima - 250 - Bena - 295 - Surabaya - 289 - Kumai. Pada trayek ini memiliki jarak 2730 mil laut. Trayek ini dilayani oleh KM. Awu.

Sementara itu, pada perjalanan menuju Tanjung Priok terdapat 2 rute perjalanan yang dilayani oleh KM. Lawit, antara lain:

1) Tg. Priok - 197 - Tg. Pandan - 230 - Pontianak - 467 - Semarang - 265 - Kumai - 265 - Semarang - 467 - Pontianak - 230 - Tg. Pandaan - 197 - Tg. Priok. Pada trayek ini memiliki jarak 2318 mil laut (Trayek A).

2) Tg. Priok - 197 - Tg. Pandan - 230 - Pontianak - 467 - Semarang - 265 - Kumai - 289 - Surabaya - 333 - Batulicin - 333 - Surabaya - 289 - Kumai - 265 - Semarang - 467 - Pontianak - 230 - Tg. Pandaan - 197 - Tg. Priok. Pada trayek ini memiliki jarak 3568 mil laut (Trayek B).

Berikut ini rute perjalanan angkutan umum laut.

Tabel 4.76. Rekapitulasi Rute Perjalanan Angkutan Penyeberangan Laut

No.	Operator Kapal	Jenis Kapal	Trayek	Rute
1	PT. Peln	KM Kelimutu	Kumai – Surabaya (PP)	Surabaya - 289 - Kumai - 289 - Surabaya - 293 - Sampit - 326 - Semarang - 265 - Kumai - 265 - Semarang - 72 - Karimun Jawa - 72 - Semarang - 326 - Sampit - 293 - Surabaya
2		KM. Awu		Kumai - 289 - Surabaya - 295 - Bena - 250 - Bima - 150 - Waingapu - 98 - Ende - 146 - Kupang - 137 - Kalabahi - 137 - Kupang - 146 - Ende 98 - Waingapu - 150 - Bima - 250 - Bena - 295 - Surabaya - 289 - Kumai
3		KM. Kelimutu	Kumai – Semarang (PP)	Pelabuhan Panglima Utar – Pelabuhan Tanjung Emas
4		KM. Lawit		
5	PT. Dharma Lautan Utama	KM. Dharma Kencana III	Kumai – Surabaya (PP)	Pelabuhan Panglima Utar – Pelabuhan Tanjung Perak
6		KM. Kirana III		
7		KM. Kirana		
8		KM. Dharma Rucitra 9	Kumai – Semarang (PP)	Pelabuhan Panglima Utar – Pelabuhan Tanjung Emas
9		Km. Kirana		
10	PT. Berlian Lautan Sejahtera	KM. Niki Sae	Kumai – Surabaya (PP)	Pelabuhan Panglima Utar – Pelabuhan Tanjung Perak
11		Niki Barokah		

No.	Operator Kapal	Jenis Kapal	Trayek	Rute
12	PT. ASDP	KMP Kalibodri	Kumai – Kendal (PP)	Pelabuhan Penyeberangan Kumai – Pelabuhan Penyeberangan Kendal

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa pada jenis kapal yang berbeda dengan trayek yang sama memiliki rute yang berbeda.

D. Kebutuhan Penumpang

Berikut ini daftar penumpang dalam kendaraan pada angkutan penyeberangan laut.

Tabel 4.77. Rekapitulasi Kebutuhan Penumpang Angkutan Penyeberangan Laut di Pelabuhan Panglima Utar Tahun 2023

No.	Bulan	Call Kapal	Kapasitas Penumpang	Penumpang	
				Turun (Orang)	Naik (Orang)
1	Januari	39	19.754	13.092	9.336
2	Februari	44	21.597	10.701	10.064
3	Maret	44	20.984	10.219	12.438
4	April	51	45.928	10.877	31.928
5	Mei	54	52.456	40.588	15.613
6	Juni	47	23.124	17.123	18.085
7	Juli	46	22.873	22.945	16.175
8	Agustus	47	22.712	14.974	14.954
9	September	51	43.789	15.733	14.191
10	Oktober	53	50.101	15.503	13.813
11	November	49	24.263	14.810	11.734
12	Desember	41	21.544	13.826	15.851
	Total	566	369.125	200.391	184.182

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Tabel 4.78. Rekapitulasi Kebutuhan Penumpang Angkutan Penyeberangan Laut di Pelabuhan Penyeberangan Kumai Tahun 2019 - 2023

No.	Bulan	Penumpang									
		Naik					Turun				
		2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
1	Januari	-	51	73	237	284	-	303	369	572	956
2	Februari	24	94	33	190	325	104	363	208	393	1198
3	Maret	88	20	98	346	635	206	60	299	553	985
4	April	63	0	644	2086	2736	69	0	171	377	629
5	Mei	574	122	595	139	229	39	133	239	2198	5637
6	Juni	197	673	38	440	1150	1926	759	838	1640	1374
7	Juli	96	739	62	513	-	1368	564	120	2123	-
8	Agustus	136	429	522	31	-	475	497	741	222	-
9	September	107	30	698	457	-	375	253	1118	1297	-
10	Oktober	114	70	802	366	-	278	487	656	1329	-
11	November	79	102	481	339	-	239	511	557	800	-
12	Desember	169	111	461	379	-	325	219	498	572	-
	Total/ Year	1647	2441	4507	5523	5359	5404	4149	5814	12076	10779

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa di Pelabuhan Panglima Utar pada tahun 2023, penumpang turun terbanyak terjadi di Bulan Mei, sedangkan penumpang naik terbanyak terjadi di Bulan April. Sementara itu, di Pelabuhan Penyeberangan Kumai pada tahun 2019-2023 penumpang naik maupun turun terbanyak terjadi diantara Bulan Mei-Juli.

E. Faktor Muat (*Load Factor*)

Pada tahun 2023, faktor muat keseluruhan penumpang angkutan laut di Pelabuhan Kumai pada semua trayek adalah 54% untuk penumpang turun dan 50% untuk penumpang naik. Sementara itu, faktor muat tertinggi penumpang turun adalah 100% yang terjadi di Bulan Juli. Sedangkan faktor muat tertinggi penumpang naik adalah 78% yang terjadi di Bulan Juni. Berikut ini nilai *load factor* pada angkutan penyeberangan laut.

Tabel 4.79. Rekapitulasi Nilai *Load Factor* dalam Angkutan Penyeberangan Laut di Pelabuhan Panglima Utar

No.	Bulan	Call Kapal	Kapasitas Penumpang	Penumpang		<i>Load Factor</i> (%)	
				Turun (Orang)	Naik (Orang)	Turun	Naik
1	Januari	39	19.754	13.092	9.336	66%	47%
2	Februari	44	21.597	10.701	10.064	50%	47%
3	Maret	44	20.984	10.219	12.438	49%	59%
4	April	51	45.928	10.877	31.928	24%	70%
5	Mei	54	52.456	40.588	15.613	77%	30%
6	Juni	47	23.124	17.123	18.085	74%	78%
7	Juli	46	22.873	22.945	16.175	100%	71%
8	Agustus	47	22.712	14.974	14.954	66%	66%
9	September	51	43.789	15.733	14.191	36%	32%
10	Oktober	53	50.101	15.503	13.813	31%	28%
11	November	49	24.263	14.810	11.734	61%	48%
12	Desember	41	21.544	13.826	15.851	64%	74%
	Total	566	369.125	200.391	184.182	54%	50%

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa di Pelabuhan Panglima Utar pada tahun 2023 nilai *load factor* tertinggi terjadi pada Bulan Juli untuk penumpang turun dan Bulan Juni untuk penumpang naik.

F. Jadwal Perjalanan

Jadwal perjalanan pada masing-masing trayek berbeda-beda sesuai dengan kapal yang melayaninya. Selain itu, pada setiap bulan juga memiliki jadwal keberangkatan yang berbeda-beda untuk hari dan tanggalnya, dikarenakan menyesuaikan dengan lama perjalanan dan lama waktu sandar di pelabuhan. Berikut ini jadwal perjalanan pada bulan Agustus 2024.

- 1) Trayek Kumai – Surabaya PT. Pelni
Trayek ini dilayani oleh 2 jenis kapal, yaitu KM. Kelimutu dan KM. Awu. KM. Kelimutu melayani perjalanan sebanyak 2 kali, yaitu pada tanggal 16 dan 31 Agustus dengan waktu keberangkatan pada pukul 13.00 dan 15.00. Sedangkan KM. Awu melayani perjalanan sebanyak 1 kali pada tanggal 23 Agustus dengan waktu keberangkatan pukul 15.00.
- 2) Trayek Kumai – Semarang PT. Pelni
Trayek ini dilayani oleh KM. Kelimutu melayani perjalanan sebanyak 1 kali pada tanggal 22 Agustus dengan waktu keberangkatan pada pukul 16.00.
- 3) Trayek Kumai – Semarang PT. Dharma Lautan Utama
Trayek ini dilayani oleh 2 jenis kapal, yaitu KM. Dharma Rucitra 9 dan KM. Kirana. Pada Bulan Agustus 2024, KM. Dharma Rucitra melayani perjalanan sebanyak 6 kali, yaitu pada tanggal 5, 8, 11, 13, 16, dan 20 Agustus dengan waktu keberangkatan yang bervariasi antara pukul 02.00-04.00 dan 23.00 – 23.50. Sedangkan KM. Kirana melayani perjalanan sebanyak 4 kali, yaitu pada tanggal 10, 12, 21, dan 24 Agustus dengan waktu keberangkatan yang bervariasi antara pukul 02.00-04.00 dan 23.00 – 23.50.
- 4) Trayek Kumai – Surabaya PT. Dharma Lautan Utama
Trayek ini dilayani oleh 3 jenis kapal, yaitu KM. Dharma Kencana III, KM. Kirana III, dan KM. Kirana. Pada Bulan Agustus 2024, KM. Dharma Kencana III melayani perjalanan sebanyak 6 kali, yaitu pada tanggal 4, 7, 10, 13, 18, dan 22 Agustus dengan waktu keberangkatan yang bervariasi antara pukul 11.00 – 13.00 dan 03.00 – 05.00. KM. Kirana III melayani perjalanan sebanyak 5 kali, yaitu pada tanggal 5, 8, 11, 15, dan 20 Agustus dengan waktu keberangkatan yang bervariasi antara pukul 12.00 – 14.00 dan 23.30 – 03.00. KM. Kirana melayani perjalanan sebanyak 2 kali, yaitu pada tanggal 6 dan 16 Agustus dengan waktu keberangkatan pada pukul 03.00 dan 22.00.
- 5) Trayek Kumai – Kendal PT. ASDP
Trayek ini dilayani oleh 1 jenis kapal, yaitu KMP Kalibodri. Pada Bulan Agustus melayani perjalanan sebanyak 7 kali, yaitu pada tanggal 3, 7, 11, 16, 20, 24, dan 28 Agustus dengan waktu keberangkatan yang bervariasi antara pukul 01.00 – 05.00 dan 10.00 – 11.00.

Berikut ini jadwal perjalanan pada masing-masing trayek angkutan penyeberangan laut.

Tabel 4.80. Rekapitulasi Jadwal Perjalanan pada PT. Dharma Lautan Utama Bulan Agustus 2024

No.	Nama Kapal	Waktu Berangkat		
		Tanggal	Hari	Jam
Kumai - Semarang				
1	KM. Dharma Rucitra 9	05 Agustus 2024	Senin	02.00 (pagi)
2	KM. Dharma Rucitra 9	08 Agustus 2024	Kamis	04.00 (pagi)
3	KM .Kirana	10 Agustus 2024	Sabtu	05.00 (pagi)
4	KM. Dharma Rucitra 9	11 Agustus 2024	Minggu	04.00 (pagi)
5	KM .Kirana	12 Agustus 2024	Senin	23.00 (malam)
6	KM. Dharma Rucitra 9	13 Agustus 2024	Selasa	23.00 (malam)
7	KM. Dharma Rucitra 9	16 Agustus 2024	Jumat	23.50 (malam)
8	KM. Dharma Rucitra 9	20 Agustus 2024	Selasa	02.00 (pagi)
9	KM .Kirana	21 Agustus 2024	Rabu	02.00 (pagi)
10	KM .Kirana	24 Agustus 2024	Sabtu	04.00 (pagi)
Kumai - Surabaya				
1	KM. Dharma Kencana III	04 Agustus 2024	Minggu	11.00 (siang)
2	KM. Kirana III	05 Agustus 2024	Senin	12.00 (siang)
3	KM. Kirana	06 Agustus 2024	Selasa	03.00 (pagi)
4	KM. Dharma Kencana III	07 Agustus 2024	Rabu	12.00 (siang)
5	KM. Kirana III	08 Agustus 2024	Kamis	13.00 (siang)
6	KM. Dharma Kencana III	10 Agustus 2024	Sabtu	13.00 (siang)
7	KM. Kirana III	11 Agustus 2024	Minggu	14.00 (siang)
8	KM. Dharma Kencana III	13 Agustus 2024	Selasa	13.00 (siang)
9	KM. Kirana III	15 Agustus 2024	Kamis	23.30 (malam)
10	KM. Kirana	16 Agustus 2024	Jumat	22.00 (malam)
11	KM. Dharma Kencana III	18 Agustus 2024	Minggu	03.00 (pagi)
12	KM. Kirana III	20 Agustus 2024	Selasa	03.00 (pagi)
13	KM. Dharma Kencana III	22 Agustus 2024	Kamis	05.00 (pagi)

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Tabel 4.81. Rekapitulasi Jadwal Perjalanan PT. PELNI

No.	Nama Kapal	Dari	Waktu Kedatangan			Waktu Berangkat			Tujuan
			Tanggal	Hari	Jam	Tanggal	Hari	Jam	
1	KM. Kelimutu	Surabaya	16 Agustus 2024	Jumat	06.00	16 Agustus 2024	Jumat	13.00	Surabaya
2	KM. Awu	Surabaya	22 Agustus 2024	Kamis	07.00	23 Agustus 2024	Jumat	15.00	Surabaya - Bena - Bima - Waingapu - Ende - Kupang - Kalabahi
3	KM. Kelimutu	Semarang	22 Agustus 2024	Kamis	11.00	22 Agustus 2024	Kamis	16.00	Semarang - Karimun - Jawa
4	KM. Kelimutu	Surabaya	31 Agustus 2024	Sabtu	11.00	31 Agustus 2024	Sabtu	15.00	Surabaya

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Tabel 4.82. Rekapitulasi Jadwal Perjalanan PT. ASDP

Nama Kapal	Dari	Waktu Keberangkatan		
		Tanggal	Hari	Jam
KMP. Kalibodri	Kendal - Kumai	03 Agustus 2024	Sabtu	05.00
		07 Agustus 2024	Rabu	05.00
		11 Agustus 2024	Minggu	11.00
		16 Agustus 2024	Jumat	03.00
		20 Agustus 2024	Selasa	05.00
		24 Agustus 2024	Sabtu	10.00
		28 Agustus 2024	Rabu	01.00

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa KM. Dharma Rucitra 9 (Kumai – Semarang) melakukan perjalanan sebanyak 6 kali dalam sebulan, KM. Kirana (Kumai – Semarang) melakukan perjalanan sebanyak 4 kali dalam sebulan, KM. Dharma Kencana III (Kumai – Surabaya) melakukan perjalanan sebanyak 6 kali dalam sebulan, KM. Kirana III (Kumai – Surabaya) melakukan perjalanan sebanyak 5 kali dalam sebulan, KM. Kirana (Kumai – Surabaya) melakukan perjalanan sebanyak 2 kali dalam sebulan, KM. Kelimutu (Kumai - Surabaya) melakukan perjalanan sebanyak 2 kali dalam sebulan, KM. Kelimutu (Kumai – Semarang) melakukan perjalanan sebanyak 1 kali dalam sebulan, KM. Awu (Kumai – Surabaya) melakukan perjalanan sebanyak 1 kali dalam sebulan, dan KM. Kalibodri (Kumai – Kendal) melakukan perjalanan sebanyak 7 kali dalam sebulan.

G. Lama Perjalanan

Lama perjalanan dari masing-masing trayek kapal berbeda-beda bergantung pada rute perjalanannya. Berikut ini lama perjalanan pada masing-masing trayek.

1) Trayek Kumai – Surabaya PT. Pelni

Lama perjalanan dengan KM. Kelimutu adalah 10 hari layar dan 4 hari di pelabuhan sehingga total waktu RTT (*Round Trip Time*) adalah 14 hari. Sedangkan lama perjalanan dengan KM. Awu adalah 11 hari layar dan 3 hari di pelabuhan sehingga total waktu RTT (*Round Trip Time*) adalah 14 hari.

2) Trayek Kumai – Tanjung Priok PT. Pelni

Lama perjalanan dengan KM. Lawit adalah 10 hari layar dan 2 hari di pelabuhan sehingga total RTT adalah 12 hari untuk trayek A, sedangkan trayek B selama 14 hari layar dan 2 hari di pelabuhan sehingga total RTT 16 hari.

Berikut ini rekapitulasi lama perjalanan angkutan penyeberangan laut.

Tabel 4.83. Rekapitulasi Lama Perjalanan Angkutan Penyeberangan Laut

No.	Operator Kapal	Nama Kapal	Pangkalan	Trayek	Hari Layar	Hari di Pelabuhan	1 Round Voyage
1	PT. PELNI	KM. Kelimutu	Surabaya	Surabaya - 289 - Kumai - 289 - Surabaya - 293 -	10 hari	4 hari	14 hari

Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat

No.	Operator Kapal	Nama Kapal	Pangkalan	Trayek	Hari Layar	Hari di Pelabuhan	1 Round Voyage
				Sampit - 326 - Semarang - 265 - Kumai - 265 - Semarang - 72 - Karimun Jawa - 72 - Semarang - 326 - Sampit - 293 - Surabaya			
2		KM. Lawit	Tg. Priok	Trayek A: Tg. Priok - 197 - Tg. Pandan - 230 - Pontianak - 467 - Semarang - 265 - Kumai - 265 - Semarang - 467 - Pontianak - 230 - Tg. Pandaan - 197 - Tg. Priok	10 hari	2 hari	12 hari
				Trayek B: Tg. Priok - 197 - Tg. Pandan - 230 - Pontianak - 467 - Semarang - 265 - Kumai - 289 - Surabaya - 333 - Batulicin - 333 - Surabaya - 289 - Kumai - 265 - Semarang - 467 - Pontianak - 230 - Tg. Pandaan - 197 - Tg. Priok	14 hari	2 hari	16 hari
3		KM. Awu	Surabaya	Kumai - 289 - Surabaya - 295 - Benoa - 250 - Bima - 150 - Waingapu - 98 - Ende - 146 - Kupang - 137 - Kalabahi - 137 - Kupang - 146 - Ende 98 - Waingapu - 150 - Bima - 250 - Benoa - 295 - Surabaya - 289 - Kumai	11 hari	3 hari	14 hari
4	PT. Dharma Lautan Utama	KM. Dharma Kencana III		Pelabuhan Panglima Utar - Pelabuhan Tanjung Perak			
5		KM. Kirana III					
6		KM. Kirana					
7		KM. Dharma Rucitra 9		Pelabuhan Panglima Utar - Pelabuhan Tanjung Emas			
8		Km. Kirana					
9	PT. Berlian Lautan Sejahtera	KM. Niki Sae		Pelabuhan Panglima Utar - Pelabuhan Tanjung Perak			
10		Niki Barokah					
11	PT. ASDP	KMP Kalibodri		Pelabuhan Penyeberangan Kumai - Pelabuhan Penyeberangan Kendal			

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa rata-rata perjalanan angkutan penyeberangan kapal membutuhkan waktu lebih dari 10 hari.

H. Tarif Perjalanan

Berikut ini tarif perjalanan pada trayek yang dilayani oleh PT. Pelni berdasarkan jenis kapalnya.

1) KM. Kelimutu

Kapal ini memiliki jenis pelayanan kelas I, kelas II, dan ekonomi sehingga tarif perjalanannya berbeda.

- Kumai – Semarang

Tarif perjalanan menuju Semarang untuk dewasa sebesar Rp. 745.000 pada kelas I, Rp. 612.000 pada kelas II, dan Rp. 235.000 pada kelas ekonomi, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 78.000 pada kelas I, Rp. 65.000 pada kelas II, dan Rp. 25.500 pada kelas ekonomi.

- Kumai – Karimun Jawa

Tarif perjalanan menuju Karimun Jawa untuk dewasa sebesar Rp. 1.056.000 pada kelas I, Rp. 866.000 pada kelas II, dan Rp. 325.000 pada kelas ekonomi, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 109.000 pada kelas I, Rp. 90.000 pada kelas II, dan Rp. 35.700 pada kelas ekonomi.

- Kumai – Surabaya

Tarif perjalanan menuju Surabaya untuk dewasa sebesar Rp. 1.056.000 pada kelas I, Rp. 866.000 pada kelas II, dan Rp. 325.000 pada kelas ekonomi, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 109.000 pada kelas I, Rp. 90.000 pada kelas II, dan Rp. 35.700 pada kelas ekonomi.

2) KM. Lawit

Kapal ini hanya memiliki satu jenis pelayanan saja.

- Kumai – Semarang

Tarif perjalanan menuju Semarang untuk dewasa sebesar Rp. 235.000, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 25.500.

- Kumai – Karimun Jawa

Tarif perjalanan menuju Karimun Jawa untuk dewasa sebesar Rp. 325.000, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 35.700.

- Kumai – Surabaya

Tarif perjalanan menuju Surabaya untuk dewasa sebesar Rp. 249.000, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 26.900.

- Kumai – Bena

Tarif perjalanan menuju Bena untuk dewasa sebesar Rp. 417.000, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 44.900.

- Kumai – Bima

Tarif perjalanan menuju Bima untuk dewasa sebesar Rp. 325.000, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 35.700.

- Kumai – Waingapu

Tarif perjalanan menuju Waingapu untuk dewasa sebesar Rp. 530.000, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 56.200.

- Kumai – Ende

Tarif perjalanan menuju Ende untuk dewasa sebesar Rp. 532.000, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 56.400.

- Kumai – Kupang

Tarif perjalanan menuju Kupang untuk dewasa sebesar Rp. 632.000, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 65.500.

- Kumai – Kalabahi

Tarif perjalanan menuju Kalabahi untuk dewasa sebesar Rp. 711.000, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 74.300.

3) KMP. Kalibodri

- Kumai – Kendal

Tarif perjalanan menuju Kendal untuk penumpang dewasa sebesar Rp. 118.400, sedangkan untuk bayi sebesar Rp. 12.000.

Berikut ini rekapitulasi tarif perjalanan angkutan penyeberangan laut.

Tabel 4.84. Rekapitulasi Tarif Perjalanan Kapal PT. PELNI

Jenis Kapal	Ruas Trayek	Kategori	Tarif Penyesuaian		
			Kelas I	Kelas II	Ekonomi
KM. Kelimutu	Kumai - Semarang	Dewasa	Rp 745.000	Rp 612.000	Rp 235.000
		Bayi	Rp 78.000	Rp 65.000	Rp 25.500
	Kumai - Karimun Jawa	Dewasa	Rp 1.056.000	Rp 866.000	Rp 325.000
		Bayi	Rp 109.000	Rp 90.000	Rp 35.700
	Kumai - Surabaya	Dewasa	Rp 793.000	Rp 652.000	Rp 249.000
		Bayi	Rp 83.000	Rp 69.000	Rp 26.900
KM. Lawit	Kumai - Semarang	Dewasa	Rp 235.000		
		Bayi	Rp 25.500		
	Kumai - Karimun Jawa	Dewasa	Rp 325.000		
		Bayi	Rp 35.700		
KM. Awu	Kumai - Surabaya	Dewasa	Rp 249.000		
		Bayi	Rp 26.900		
	Kumai - Bena	Dewasa	Rp 417.000		

Jenis Kapal	Ruas Trayek	Kategori	Tarif Penyesuaian		
			Kelas I	Kelas II	Ekonomi
		Bayi	Rp		44.900
	Kumai - Bima	Dewasa	Rp		517.000
		Bayi	Rp		54.900
	Kumai - Waingapu	Dewasa	Rp		530.000
		Bayi	Rp		56.200
	Kumai - Ende	Dewasa	Rp		532.000
		Bayi	Rp		56.400
	Kumai - Kupang	Dewasa	Rp		623.000
		Bayi	Rp		65.500
	Kumai - Kalabahi	Dewasa	Rp		711.000
		Bayi	Rp		74.300

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa tarif perjalanan dibedakan dengan kategori dewasa dan bayi, serta pada KM. Kelimutu terdapat 3 jenis pelayanan yaitu kelas I, kelas II, dan kelas ekonomi.

Tabel 4.85. Data Lokasi Survei, Jenis Kelamin, Alamat Tempat Tinggal, Pekerjaan, Perkiraan Pendapatan Per Bulan, Maksud Perjalanan, Lokasi Asal Perjalanan, dan Lokasi Tujuan Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Kapal

No.	Lokasi Survei	Jenis Kelamin	Alamat Rumah	Pekerjaan	Perkiraan pendapatan rumah tangga per bulan (Rp.)	Maksud Perjalanan	Lokasi asal perjalanan (Kota/Kabupaten)	Lokasi tujuan perjalanan (Kota/Kabupaten)
1	Pelabuhan Panglima Utara	Laki-laki	Pangkut	Swasta	5.000.000 s/d 6.000.000	Wisata	Kotawaringin Barat	Kedri
2	Pelabuhan Panglima Utara	Laki-laki	Kumpai Batu	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Pacitan
3	Km Kalimutu	Perempuan	Sungai Cabang	Petani Sawit	1.000.000 s/d 2.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kumai, Kotawaringin Barat	Tulung Agung
4	Pelabuhan Panglima Utara	Laki-laki	Arut Utara	Swasta	5.000.000 s/d 6.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Blitar
5	Km Darma Rucitra	Laki-laki	Simpang Sebabi, Semarang	Wiraswasta	1.000.000 s/d 2.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Simpang Sebabi, Semarang	Purwodadi
6	Pelabuhan Panglima Utara	Laki-laki	Kumpai Batu, atas	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Pacitan
7	Km Darma Rucitra	Laki-laki	Simpang Sebabi, Semarang	Wiraswasta	6.000.000 s/d 10.000.000	Bisnis	Simpang Sebabi, Semarang	Demak
8	Km Darma Rucitra	Laki-laki	Sampit	Wiraswasta	4.000.000 s/d 5.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Sampit, Kotawaringin Barat	Banjarnegara
9	Pelabuhan Panglima Utara (Pelni Dharma Ruatra 9), Kumai - Semarang	Laki-laki	Lamandau	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Lamanakuu	Wonosobo
10	Km Darma Rucitra	Laki-laki	Pandu Sanjaya, Semarang	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Pandu Sanjaya, Semarang	Purwodadi
11	Pelabuhan Panglima Utara	Laki-laki	Sungai Rangit	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Sragen
12	Pelabuhan panglima utara	Perempuan	Pangkalan Lima	Ibu Rumah Tangga	di bawah 1.000.000	Wisata	Kotawaringin Barat	Boyolali
13	Pelabuhan Panglima Utara	Perempuan	Kotawaringin Lama	Ibu Rumah Tangga	di bawah 1.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Banjarnegara
14	Pelabuhan Panglima Utara	Perempuan	Sukamaju	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Sukamaju	Semarang

Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat

No.	Lokasi Survei	Jenis Kelamin	Alamat Rumah	Pekerjaan	Perkiraan pendapatan rumah tangga per bulan (Rp.)	Maksud Perjalanan	Lokasi asal perjalanan (Kota/Kabupaten)	Lokasi tujuan perjalanan (Kota/Kabupaten)
15	Km Darma Rucitra	Perempuan	Pandu Sanjaya, Kotawaringin Barat	Wiraswasta	3.000.000s/d 4.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Pandu Sajaya, Kotawaringin Barat	Semarang, Purwodadi
16	Pelabuhan panglima Utara (Km. Kalimutu)	Laki-laki	Lamandau	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Lamandau	Surabaya
17	Km Darma Rucitra	Laki-laki	Madurejo, Kotawaringin Barat	Swasta	4.000.000 s/d 5.000.000	Bekerja	Madurejo, Arut Selatan, Kotawaringin Barat	Tarogong Kidul, Garut
18	Pelabuhan Panglima Utara (Kumai-Semarang)	Laki-laki	Pata	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Pangkalan Banteng	Semarang
19	Pelabuhan Panglima Utara (KM Kalimutu Kumai - Surabaya)	Laki-laki	Semanggang	Swasta	1.000.000 s/d 2.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Semanggang	Surabaya
20	Pelabuhan Panglima Utara (Dharma Rucitra)	Laki-laki	Parenggean	Swasta	4.000.000 s/d 5.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Parenggen	Semarang
21	Pelabuhan Panglima Utara	Perempuan	Parenggean	Ibu Rumah Tangga	di bawah 1.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Perenggean	Surabaya
22	Pelabuhan Panglima Utara	Perempuan	Lamandau	Swasta	di bawah 1.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Lamandau	Surabaya
23	Pelabuhan Panglima Utara (KM. Kalimutu)	Perempuan	Semanggang	Swasta	1.000.000 s/d 2.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Semanggang	Surabaya
24	Pelabuhan Panglima Utara	Perempuan	Kotawaringin Lama	Swasta	1.000.000 s/d 2.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Klaten
25	Pelabuhan Panglima Utara	Laki-laki	Kotawaringin Barat	Swasta	6.000.000 s/d 10.000.000	Mengantar anak sekolah	Kotawaringin Barat	Kudus, Jawa tengah
26	Pelabuhan Panglima Utara	Laki-laki	Kecamatan Mentobi Raya	Swasta	5.000.000 s/d 6.000.000	Berobat	Lamandau	Semarang
27	Pelabuhan Panglima Utara	Perempuan	Aminjaya	Swasta	1.000.000 s/d 2.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Magetan
28	Pelabuhan Panglima Utara	Laki-laki	Aminjaya	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Magetan

No.	Lokasi Survei	Jenis Kelamin	Alamat Rumah	Pekerjaan	Perkiraan pendapatan rumah tangga per bulan (Rp.)	Maksud Perjalanan	Lokasi asal perjalanan (Kota/Kabupaten)	Lokasi tujuan perjalanan (Kota/Kabupaten)
29	Pelabuhan Panglima Utara	Laki-laki	Seroyan	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Seroyan	Wonosobo
30	Pelabuhan Panglima Utara	Laki-laki	Kecamatan Sukomadang	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Mengunjungi Keluarga Teman	Suko mandung	Semarang

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.86. Data Jenis Kendaraan yang Digunakan, Waktu Perjalanan, Waktu Tunggu, Biaya Perjalanan, dan Jarak Tempuh Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Kapal

No.	Waktu perjalanan dari Rumah/asal perjalanan ke lokasi tujuan Menit				Waktu Tunggu menit				Biaya perjalanan dari Rumah/asal perjalanan ke lokasi tujuan (Rp)				Biaya perjalanan dari Rumah/asal perjalanan ke lokasi tujuan (Rp)				Jarak tempuh dari asal ke tujuan (Km)
	Kendaraan ke-1	Kendaraan ke-2	Kendaraan ke-3	Kendaraan ke-4	Kendaraan ke-1	Kendaraan ke-2	Kendaraan ke-3	Kendaraan ke-4	Kendaraan 1	Kendaraan 2	Kendaraan 3	Kendaraan 4	Kendaraan 1	Kendaraan 2	Kendaraan 3	Kendaraan 4	Jarak tempuh dari asal ke tujuan (Km)
1	Travel	Kapal	Travel		120	1260	140		0	240	0		200.000	250.000	100.000		86
2	Sepeda Motor	Kapal	Bus	Tidak Ada	40	1260	400		0	240	15		20.000	300.000	50.000		25
3	Travel	Jalan Kaki	Kapal	Bus	480	5	1260	240	0	0	190	2	300.000		250.000		
4	Mobil Pribadi	Kapal	Mobil Pribadi	Tidak Ada	135	1260	205		0	240	0		0	250.000	100.000		95
5	Mobil Pribadi	Kapal	Bus	Bus	210	1080	93			130			0	362.000	5000	15.000	
6	Sepeda Motor	Kapal	Bus	Klotok/Getek	40	1260	400		0	240	15		20.000	300.000	50.000		25

No.	Waktu perjalanan dari Rumah/asal perjalanan ke lokasi tujuan Menit				Waktu Tunggu menit				Biaya perjalanan dari Rumah/asal perjalanan ke lokasi tujuan (Rp)				Biaya perjalanan dari Rumah/asal perjalanan ke lokasi tujuan (Rp)				Jarak tempuh dari asal ke tujuan (Km)
	Kendaraan ke-1	Kendaraan ke-2	Kendaraan ke-3	Kendaraan ke-4	Kendaraan ke-1	Kendaraan ke-2	Kendaraan ke-3	Kendaraan ke-4	Kendaraan 1	Kendaraan 2	Kendaraan 3	Kendaraan 4	Kendaraan 1	Kendaraan 2	Kendaraan 3	Kendaraan 4	Jarak tempuh dari asal ke tujuan (Km)
7	Travel	Kapal	Sepeda Motor	Tidak Ada	240	1080	60		0	120			150.000	430.000			
8	Ojek	Kapal	Mobil Pribadi	Tidak Ada	240	1080				155			200.000	370.000			
9	Travel	Kapal	Mobil Pribadi	Tidak Ada	220	1080	170		0	360	0		300.000	380.000	100.000		164
10	Sepeda Motor	Kapal	Travel	Tidak Ada	71	1080	93		0	210	0		100.000	0	300.000		
11	Sepeda Motor	Kapal	Mobil Pribadi	Tidak Ada	58	1080	110		0	120	0		0	380.000	100.000		32
12	Mobil Pribadi	Kapal	Ojek Online	Tidak Ada	20	1080	3		0	120	0		0	380.000			11
13	Travel	Kapal	Travel	Tidak Ada	120	1080	330		0	180	0		200.000	365.000	200.000		60
14	Bus	Kapal	Travel	Tidak Ada	159	1080	54		40	360	30		450.000	450.000	130.000		104,6
15	Mobil Pribadi	Kapal	Travel	Tidak Ada	71	1080	97		0	210	0		100.000	0	500.000		0
16	Travel	Kapal	Travel	Tidak Ada	271	1260	60		15	750	20		200.000	350.000	400.000		166
17	Taksi Online	Kapal	Travel	Tidak Ada	0	1080	0		0	90	0		150.000	300.000	5.000.000		0
18	Travel	Kapal	Travel	Tidak Ada	82	1080	120		20	300	15		150.000	450.000	300.000		67,4

No.	Waktu perjalanan dari Rumah/asal perjalanan ke lokasi tujuan Menit				Waktu Tunggu menit				Biaya perjalanan dari Rumah/asal perjalanan ke lokasi tujuan (Rp)				Biaya perjalanan dari Rumah/asal perjalanan ke lokasi tujuan (Rp)				Jarak tempuh dari asal ke tujuan (Km)
	Kendaraan ke-1	Kendaraan ke-2	Kendaraan ke-3	Kendaraan ke-4	Kendaraan ke-1	Kendaraan ke-2	Kendaraan ke-3	Kendaraan ke-4	Kendaraan 1	Kendaraan 2	Kendaraan 3	Kendaraan 4	Kendaraan 1	Kendaraan 2	Kendaraan 3	Kendaraan 4	Jarak tempuh dari asal ke tujuan (Km)
19	Travel	Kapal	Travel	Tidak Ada	81	1260	86		30	990	15		150.000	350.000	600.000		61,8
20	Travel	Kapal	Travel	Tidak Ada	384	1080	107		45	345	15		700	340	500		344,1
21	Travel	Kapal	Travel	Tidak Ada	324	1080	107		45	346	15		700	340	500		344,1
22	Travel	Kapal	Travel	Tidak Ada	271	1260	60		15	750	20		200.000	350.000	400.000		166
23	Travel	Kapal	Travel	Tidak Ada	21	1260	26		30	990	15		150.000	350.000	600.000		61,8
24	Mobil Pribadi	Travel	Mobil Pribadi	Tidak Ada	60	1080	10			180	10		0	450.000			57
25	Mobil Pribadi	Kapal	Mobil Pribadi	Tidak Ada	12	1080	120		0	240	5		0	413.000			17
26	Travel	Kapal	Travel	Tidak Ada	180	1140	180		30	180	10		0	1.100.000			
27	Mobil Pribadi	Kapal	Mobil Pribadi	Tidak Ada	80	1380	150		10	350	10		150.000	250.000	150.000		80
28	Mobil Pribadi	Kapal	Travel	Tidak Ada	90	1380	150		20	300	5		150.000	250.000	150.000		79
29	Travel	Kapal	Travel	Tidak Ada	180	1140	180		15	300	10		11.000.000				138
30	Travel	Kapal	Travel	Tidak Ada	180	1140	180		20	240	10		1.050.000				138

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.87. Data Sistem Pembayaran, Frekuensi dan Kendala Penggunaan Angkutan Umum, Ketersediaan Moda Penghubung, Penilaian Moda Angkutan Umum, serta Urutan Prioritas dalam Memilih Moda Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Kapal

No.	Sistem Pembayaran	Frekuensi Penggunaan Angkutan Umum	Kendala Penggunaan Angkutan Umum	Ketersediaan Moda Penghubung	Penilaian Ketersediaan Moda Angkutan Umum	Urutan Faktor Terpenting Bagi Anda Dalam Memilih Moda Perjalanan Menurut Tingkat Kepentingannya					
						[Waktu Tempuh]	[Biaya Perjalanan]	[Kenyamanan]	[Banyaknya Ganti Kendaraan Yang Dilakukan]	[Keamanan]	[Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)]
1	Tarif Angkutan Umum	Setahun sekali		Ada	Kurang	Urutan ke-2	Urutan ke-3	Urutan ke-4	Urutan ke-6	Urutan ke-5	Urutan ke-1
2	Tarif Angkutan Umum	6 Bulan sekali	Jalan menuju pelabuhan kurang barik dan penerangan kurang	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-6
3	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan sekali	Tidak ada angkutan umum	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-5	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-3
4	Tarif Angkutan Umum	Sebulan sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-2
5	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-4	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-5	Urutan ke-2	Urutan ke-6
6	Tarif Angkutan Umum	6 Bulan sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-3	Urutan ke-4
7	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Lebih Dari Dua Kali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-3	Urutan ke-5	Urutan ke-2	Urutan ke-4	Urutan ke-1	Urutan ke-6

No.	Sistem Pembayaran	Frekuensi Penggunaan Angkutan Umum	Kendala Penggunaan Angkutan Umum	Ketersediaan Moda Penghubung	Penilaian Ketersediaan Moda Angkutan Umum	Urutan Faktor Terpenting Bagi Anda Dalam Memilih Moda Perjalanan Menurut Tingkat Kepentingannya					
						[Waktu Tempuh]	[Biaya Perjalanan]	[Kenyamanan]	[Banyaknya Ganti Kendaraan Yang Dilakukan]	[Keamanan]	[Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)]
8	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-2	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-5	Urutan ke-1
9	Tarif Angkutan Umum	Sebulan sekali	Tidak ada angkutan umum	Ada	Cukup	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-5	Urutan ke-6	Urutan ke-4
10	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Lebih Dari Dua Kali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-5	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-2	Urutan ke-3
11	Tarif Angkutan Umum	6 Bulan sekali	Tidak ada angkutan umum	Ada	Baik	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-3	Urutan ke-4
12	Tarif Angkutan Umum	Setahun sekali	Kerusakan Jalan	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-5	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-4
13	Tarif Angkutan Umum	Setahun sekali	Tidak ada kendala	Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-5	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-2
14	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Lebih Dari Dua Kali	Headway / waktu tunggu kendaraan yang lama	Ada	Cukup	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-5
15	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-5	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-2	Urutan ke-3
16	Persetujuan/ Tarif	Setahun sekali	Lambatnya kapal	Ada	Cukup	Urutan ke-2	Urutan ke-3	Urutan ke-4	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-5

No.	Sistem Pembayaran	Frekuensi Penggunaan Angkutan Umum	Kendala Penggunaan Angkutan Umum	Ketersediaan Moda Penghubung	Penilaian Ketersediaan Moda Angkutan Umum	Urutan Faktor Terpenting Bagi Anda Dalam Memilih Moda Perjalanan Menurut Tingkat Kepentingannya					
						[Waktu Tempuh]	[Biaya Perjalanan]	[Kenyamanan]	[Banyaknya Ganti Kendaraan Yang Dilakukan]	[Keamanan]	[Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)]
	Kendaraan Online										
17	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-5	Urutan ke-4	Urutan ke-2
18	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Tidak ada kendala	Ada	Cukup	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-5
19	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Keterlambatan Kapal	Ada	Cukup	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-5
20	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Tidak ada, kendala	Ada	Cukup	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-6	Urutan ke-5	Urutan ke-3
21	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Tidak ada	Ada	Cukup	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-6
22	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Pertama kali	Keterlambatan Kapal	Ada	Cukup	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-5
23	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Kendala lama informasi terkena keberangkat	Ada	Cukup	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-5

No.	Sistem Pembayaran	Frekuensi Penggunaan Angkutan Umum	Kendala Penggunaan Angkutan Umum	Ketersediaan Moda Penghubung	Penilaian Ketersediaan Moda Angkutan Umum	Urutan Faktor Terpenting Bagi Anda Dalam Memilih Moda Perjalanan Menurut Tingkat Kepentingannya					
						[Waktu Tempuh]	[Biaya Perjalanan]	[Kenyamanan]	[Banyaknya Ganti Kendaraan Yang Dilakukan]	[Keamanan]	[Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)]
			an yang diundur secara mendadak								
24	Tarif Angkutan Umum	Setahun sekali	Tidak ada kendala	Tidak Ada	Baik	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-5
25	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Tidak ada	Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-5
26	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-3	Urutan ke-5
27	Tarif Angkutan Umum	1-2 tahun sekali	Tidak ada kendala	Ada	Cukup	Urutan ke-5	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-4
28	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Tidak ada kendala	Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-5
29	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Tidak ada kendala	Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-5
30	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun sekali	Tidak Ada kendala	Ada	Cukup	Urutan ke-3	Urutan ke-4	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-5

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.88. Data Tingkat Kepuasan Pengguna Angkutan Umum Kapal Berdasarkan Jenis Parameter

No.	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan tempat duduk setiap saat	Kualitas tempat duduk	Kebersihan	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Tarif	Waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi)
1	Netral	Netral	Netral	Netral	Puas	Murah	Puas
2	Puas	Tidak Puas	Puas	Puas	Puas	Sedang	Puas
3	Puas	Puas	Sangat Tidak Puas	Puas	Tidak puas	Sangat mahal	Tidak puas
4	Netral	Tidak Puas	Netral	Puas	Netral	Murah	Puas
5	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Mahal	Netral
6	Puas	Puas	Puas	Puas	Netral	Sedang	Puas
7	Puas	Puas	Tidak Puas	Puas	Sangat puas	Sangat mahal	Sangat puas
8	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Sedang	Puas
9	Tidak Puas	Tidak Puas	Puas	Puas	Puas	Sedang	Netral
10	Puas	Netral	Tidak Puas	Puas	Sangat puas	Sedang	Puas
11	Puas	Tidak Puas	Netral	Puas	Netral	Sedang	Puas
12	Netral	Netral	Netral	Puas	Puas	Murah	Netral
13	Tidak Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Murah	Puas
14	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Mahal	Netral
15	Puas	Puas	Netral	Netral	Sangat puas	Sedang	Puas
16	Puas	Puas	Puas	Puas	Netral	Sedang	Puas
17	Puas	Puas	Tidak Puas	Puas	Netral	Mahal	Netral
18	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Mahal	Puas
19	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Sedang	Puas
20	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Sedang	Puas
21	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Sedang	Puas
22	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Mahal	Puas
23	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Sedang	Netral
24	Puas	Puas	Puas	Puas	Netral	Sedang	Netral
25	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Sedang	Netral
26	Puas	Puas	Puas	Netral	Netral	Sedang	Netral

No.	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan tempat duduk setiap saat	Kualitas tempat duduk	Kebersihan	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Tarif	Waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi)
27	Puas	Puas	Puas	Netral	Puas	Sedang	Netral
28	Puas	Puas	Puas	Netral	Puas	Sedang	Puas
29	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Sedang	Puas
30	Puas	Puas	Puas	Puas	Netral	Sedang	Netral

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.89. Data Penilaian Fasilitas Angkutan Umum Kapal

No.	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan tempat duduk setiap saat	Kepadatan Penumpang (Tidak berdesakan)	Kualitas tempat duduk	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Tarif	Waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi)
1	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Jarang terjadi pencopetan/pemalakan	Murah	Lebih lambat
2	Mudah turun naik kendaraan	Kadang-kadang mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa agak tebal	Jarang terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
3	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Berdiri	Berlobang	Kadang-kadang terjadi pencopetan/pemalakan	Sangat mahal	Lebih lambat
4	Agak mudah turun naik kendaraan	Kadang-kadang mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Jarang terjadi pencopetan/pemalakan	Murah	Lebih lambat
5	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Lebih lambat
6	Mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa agak tebal	Jarang terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
7	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tipis	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sangat mahal	Lebih lambat
8	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat

No.	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan tempat duduk setiap saat	Kepadatan Penumpang (Tidak berdesakan)	Kualitas tempat duduk	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Tarif	Waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi)
9	Agak mudah turun naik kendaraan	Kadang-kadang mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
10	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tipis	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
11	Sangat mudah turun naik kendaraan	Kadang-kadang mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
12	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Murah	Sama
13	Sulit turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Murah	Lebih lambat
14	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Lebih lambat
15	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa agak tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
16	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Jarang terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
17	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sama
18	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sama
19	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Kadang-kadang terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
20	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
21	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih cepat
22	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Lebih lambat
23	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sama
24	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat lebih lambat

No.	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan tempat duduk setiap saat	Kepadatan Penumpang (Tidak berdesakan)	Kualitas tempat duduk	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Tarif	Waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi)
25	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
26	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sama
27	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sama
28	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
29	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat
30	Agak mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlobang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Lebih lambat

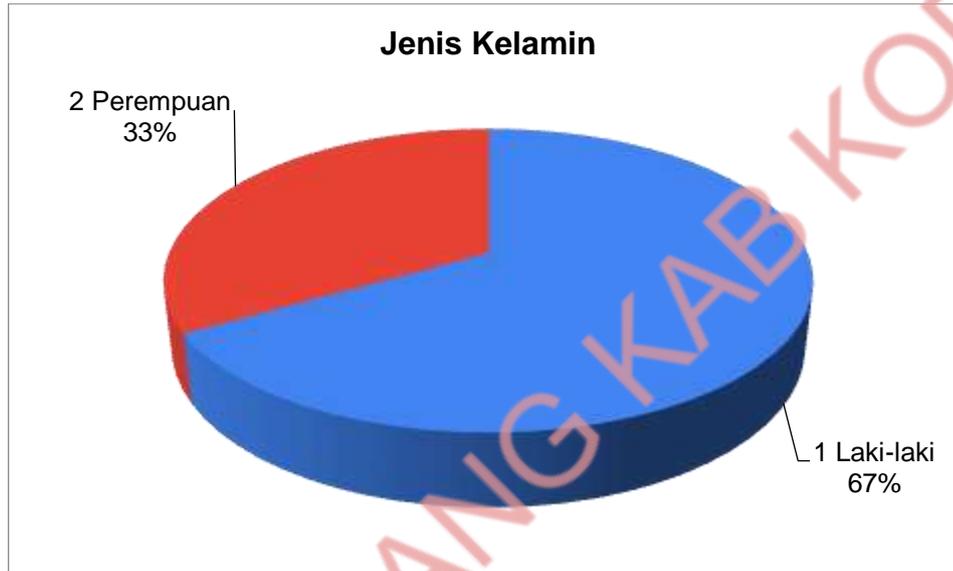
Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Berikut ini hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum.

Tabel 4.90. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah
1	Laki-laki	20
2	Perempuan	10
Total		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



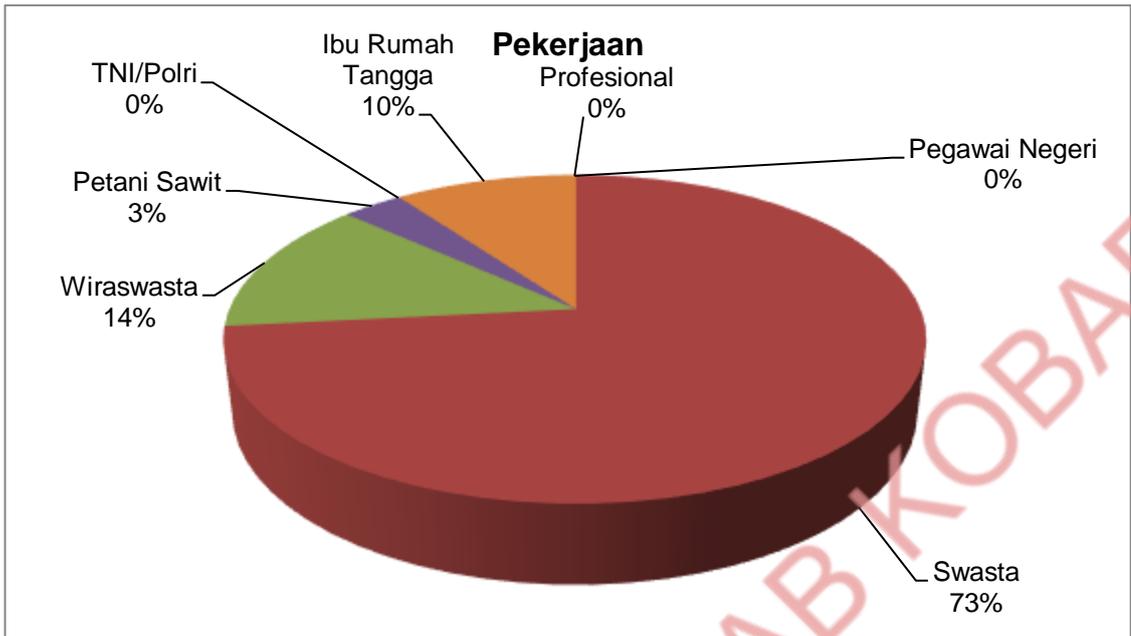
Gambar 4.32. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan tabel diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut mayoritas berjenis kelamin laki-laki sebanyak 67%.

Tabel 4.91. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Pekerjaan

No	Pekerjaan	Jumlah
1	Pegawai Negeri	0
2	Swasta	22
3	Wiraswasta	4
4	Pelajar/Mahasiswa	1
5	TNI/Polri	0
6	Ibu Rumah Tangga	3
7	Profesional	0
Total		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.33. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan tabel diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut mayoritas swasta sebanyak 73%.

Tabel 4.92. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Perkiraan Pendapatan

No	Perkiraan Pendapatan	Jumlah
1	di bawah 1.000.000	4
2	1.000.000 s/d 2.000.000	6
3	2.000.000 s/d 3.000.000	4
4	3.000.000s/d 4.000.000	8
5	4.000.000 s/d 5.000.000	3
6	5.000.000 s/d 6.000.000	3
7	6.000.000 s/d 10.000.000	2
8	di atas 10.000.000	0
Total		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



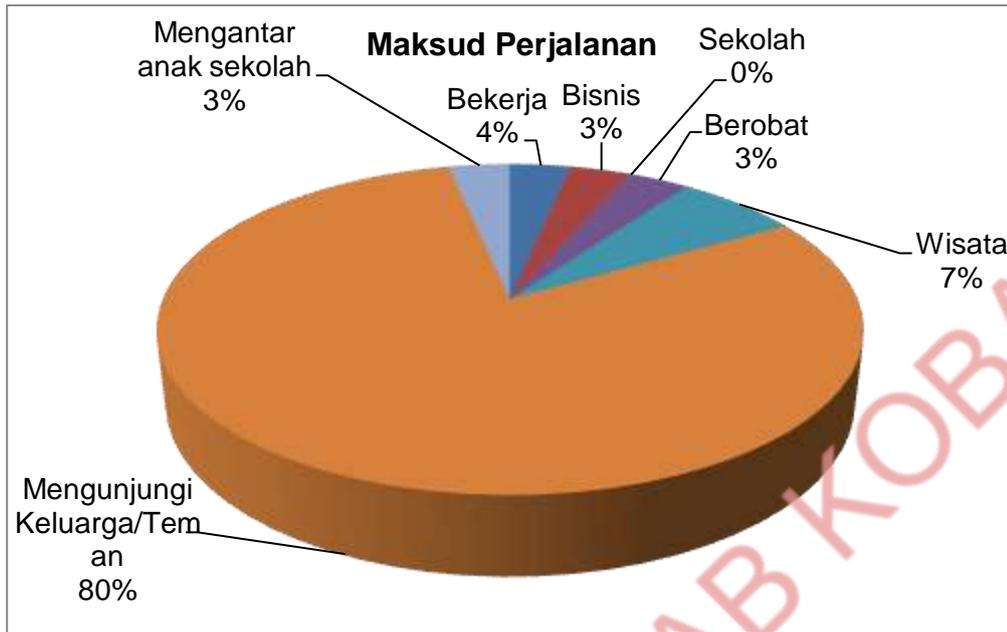
Gambar 4.34. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Perkiraan Pendapatan

Berdasarkan tabel diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut perkiraan pendapatan per bulan tertinggi sekitar 3.000.000s/d 4.000.000 sebanyak 27%.

Tabel 4.93. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Maksud Perjalanan

No	Maksud Perjalanan	Jumlah
1	Bekerja	1
2	Bisnis	1
3	Sekolah	0
4	Belanja	1
5	Wisata	2
6	Mengunjungi Keluarga/Teman	24
7	Lainnya	1
Total		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



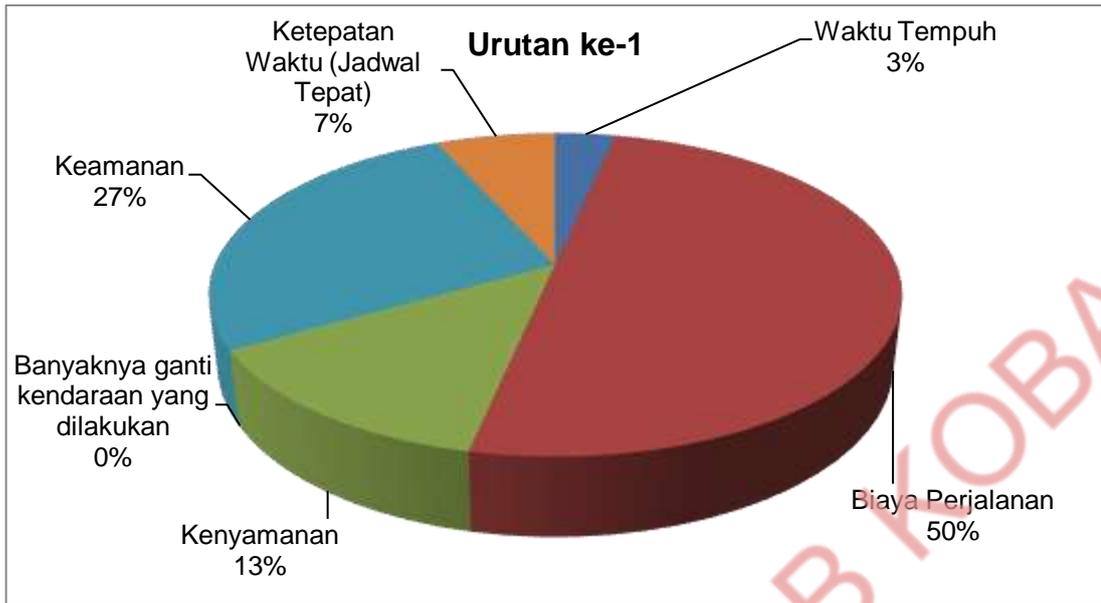
Gambar 4.35. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Maksud Perjalanan

Berdasarkan tabel diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut dengan maksud perjalanan Mengunjungi Keluarga/Teman sebanyak 80%

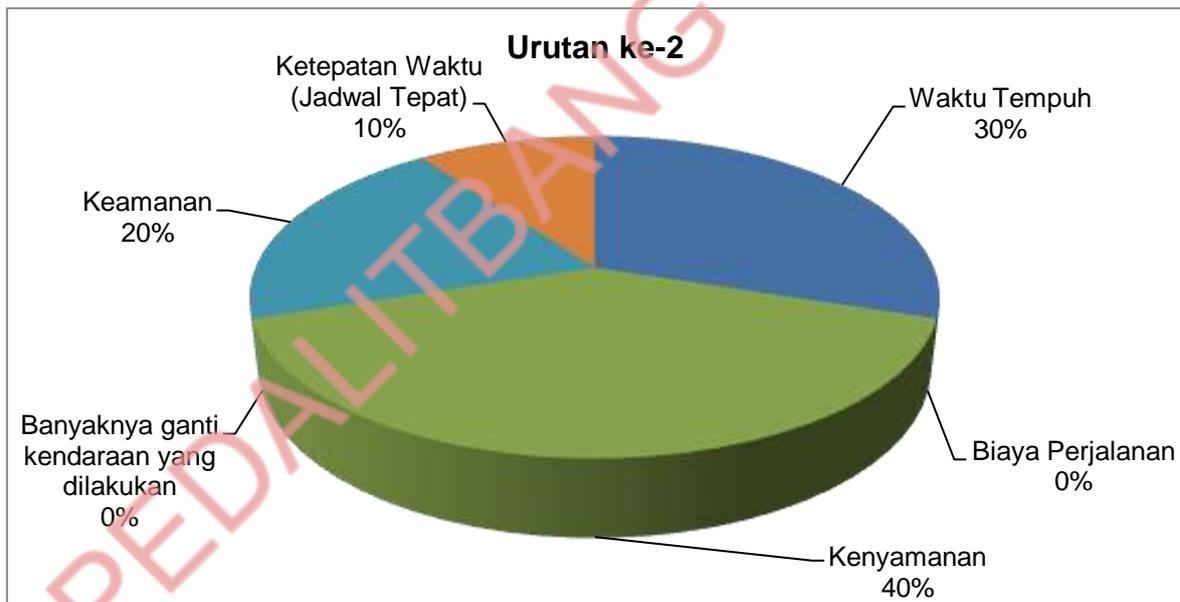
Tabel 4.94. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan

No	Parameter	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-3	Urutan ke-4	Urutan ke-5	Urutan ke-6
1	Waktu Tempuh	1	9	3	7	9	1
2	Biaya Perjalanan	15	0	9	2	2	2
3	Kenyamanan	4	12	9	3	1	1
4	Banyaknya ganti kendaraan yang dilakukan	0	0	0	6	3	21
5	Keamanan	8	6	5	7	3	1
6	Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)	2	3	4	5	12	4

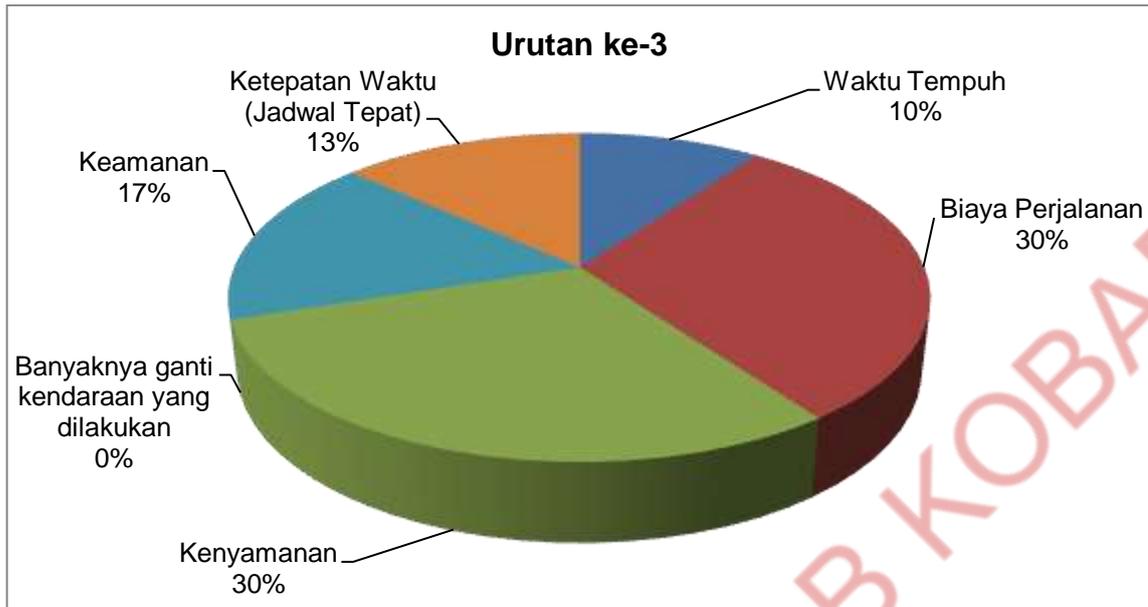
Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



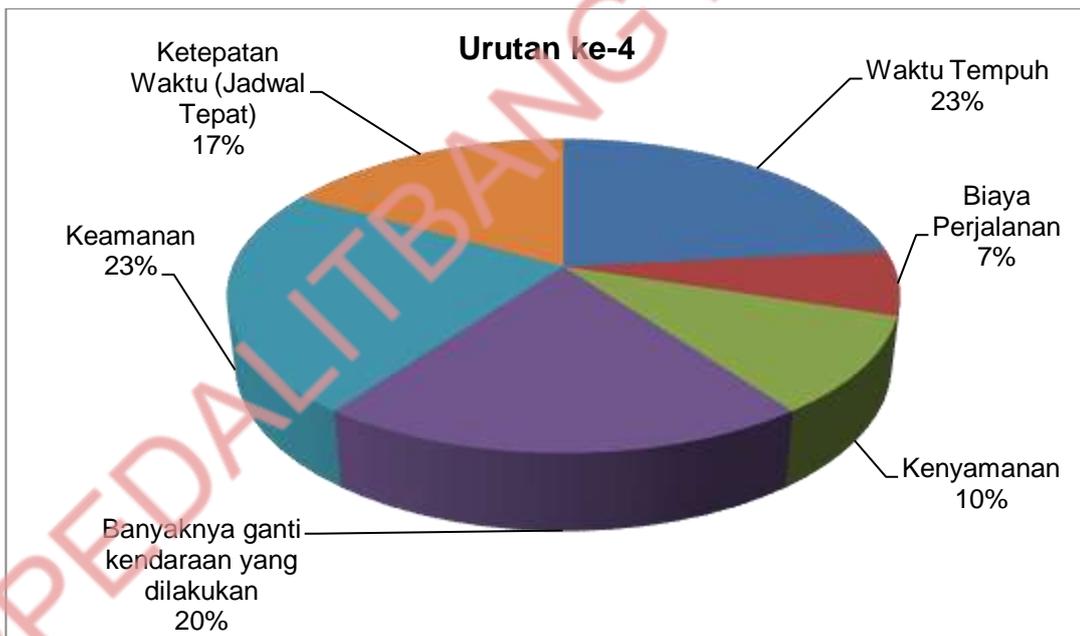
Gambar 4.36. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 1



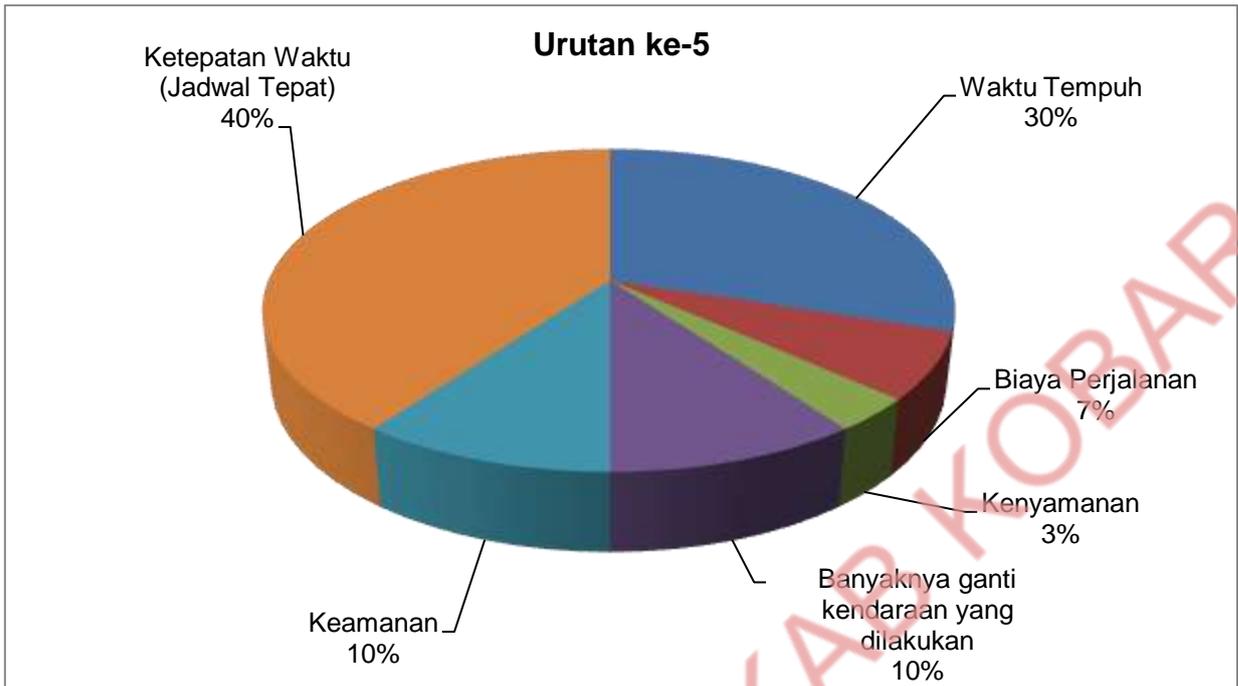
Gambar 4.37. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 2



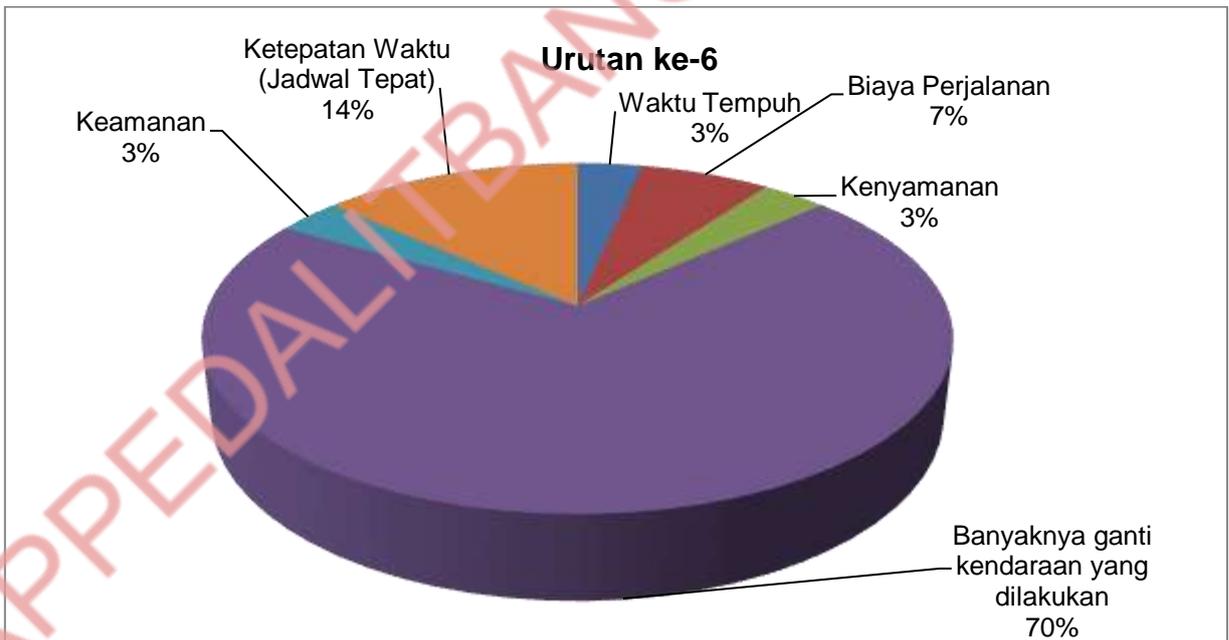
Gambar 4.38. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 3



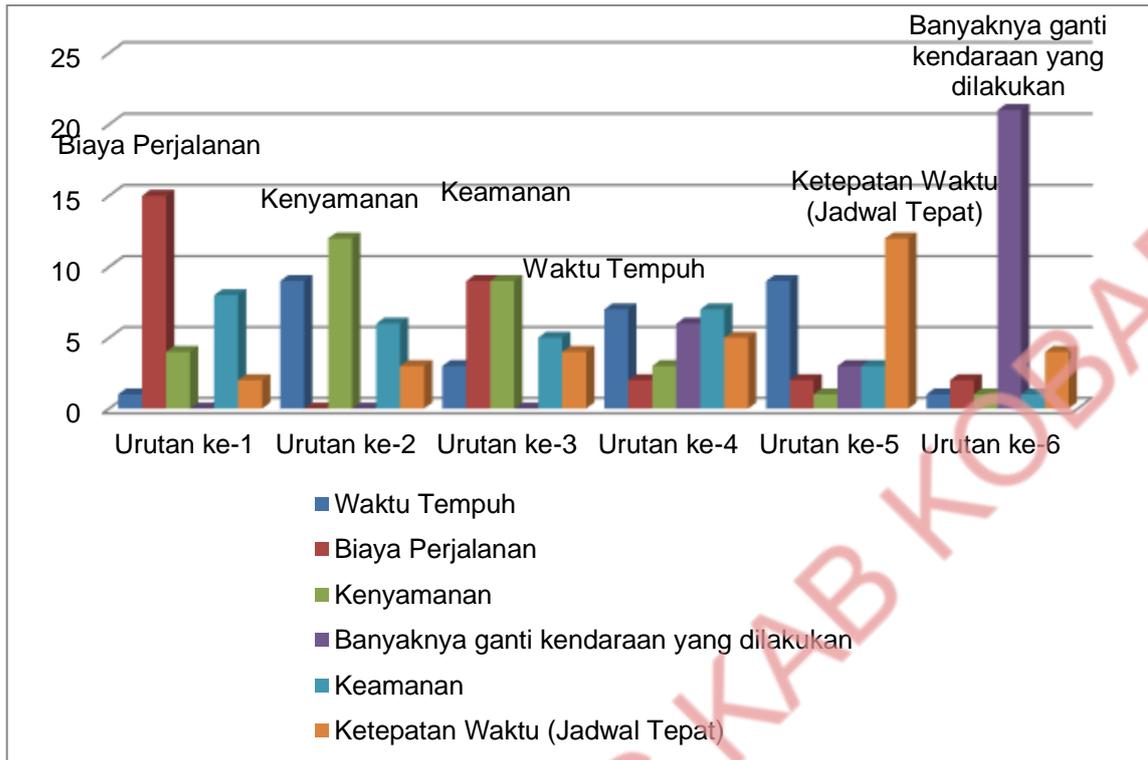
Gambar 4.39. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 4



Gambar 4.40. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 5



Gambar 4.41. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 6



Gambar 4.42. Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan

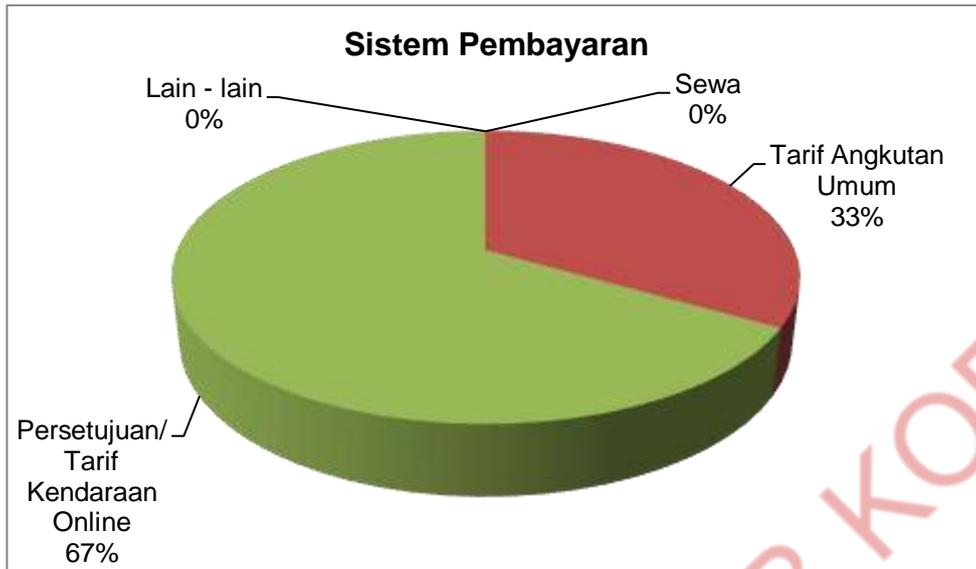
Dari tabel dan bagan tersebut dapat diketahui bahwa urutan faktor terpenting yang dipilih oleh pengguna kendaraan umum dalam menentukan moda perjalananan menurut tingkat kepentingannya adalah :

1. Banyaknya ganti kendaraan yang dilakukan
2. Biaya Perjalanan
3. Kenyamanan
4. Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)
5. Keamanan
6. Waktu Tempuh

Tabel 4.95. Rekapitulasi Sistem Pembayaran

No	Sistem Pembayaran	Jumlah
1	Sewa	0
2	Tarif Angkutan Umum	10
3	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	20
4	Lain - lain	0
Jumlah		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.43. Rekapitulasi Sistem Pembayaran

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut mayoritas melakukan sistem pembayaran Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online sebanyak 67%.

Tabel 4.96. Rekapitulasi Frekuensi Banyaknya Penggunaan Angkutan Umum Transportasi Darat

No	Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Jumlah
1	Pertama kali	1
2	Sebulan sekali	4
3	Sebulan Lebih Dari Dua Kali	3
4	6 Bulan sekali	3
5	Setahun sekali	18
6	1-2 tahun sekali	1
Jumlah		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



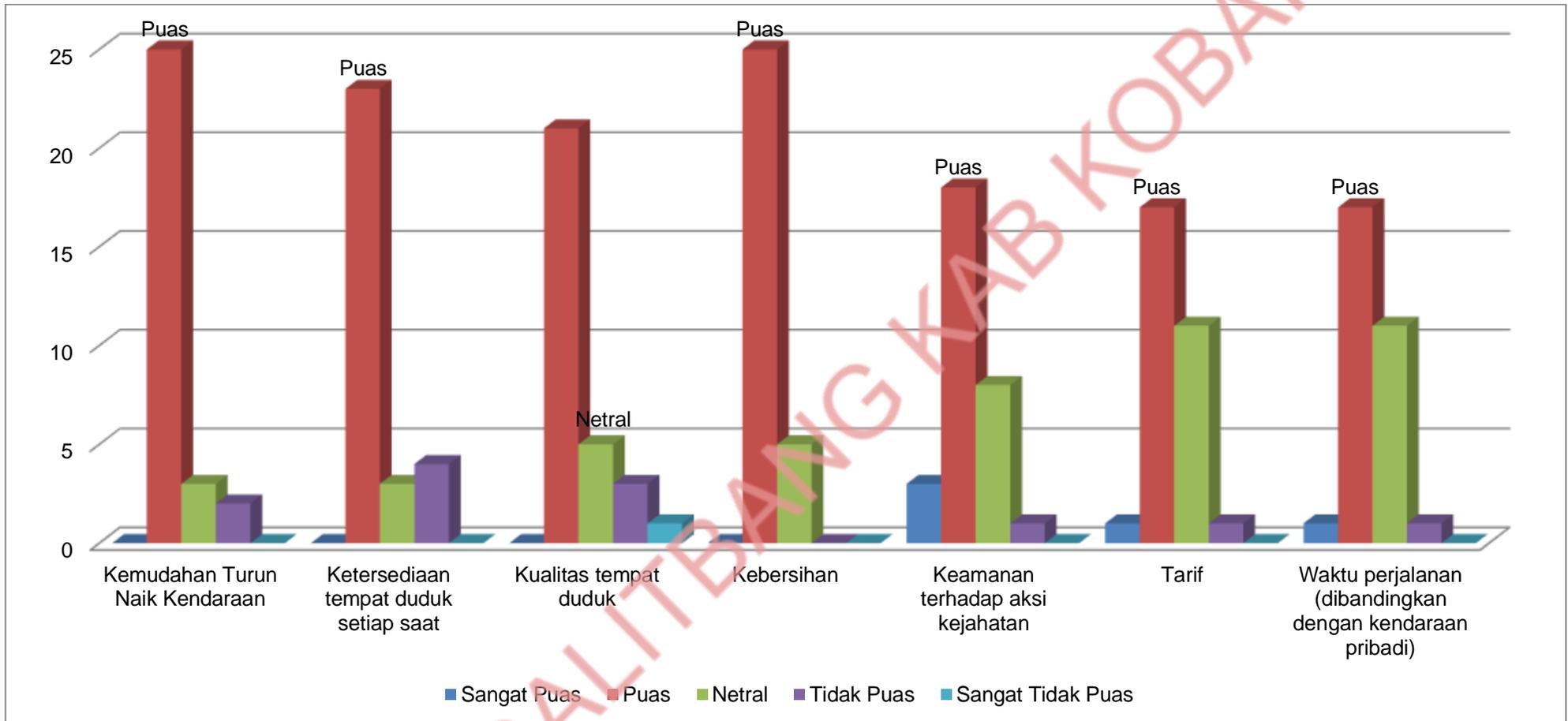
Gambar 4.44. Rekapitulasi Frekuensi Banyaknya Penggunaan Angkutan Umum Transportasi Darat

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut frekuensi tertinggi banyaknya pengguna angkutan umum transportasi laut setahun sekali sebanyak 60%.

Tabel 4.97. Rekapitulasi Fasilitas Angkutan Umum

Tingkat Kepuasan	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan tempat duduk setiap saat	Kualitas tempat duduk	Kebersihan	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Tarif	Waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi)
Sangat Puas	0	0	0	0	3	1	1
Puas	25	23	21	25	18	17	17
Netral	3	3	5	5	8	11	11
Tidak Puas	2	4	3	0	1	1	1
Sangat Tidak Puas	0	0	1	0	0	0	0
Total	30	30	30	30	30	30	30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.45. Rekapitulasi Fasilitas Angkutan Umum

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap fasilitas angkutan umum (pelabuhan) mayoritas merasa puas terhadap fasilitas yang tersedia.

Tabel 4.98. Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Kendaraan

No	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Jumlah
1	Sangat mudah turun naik kendaraan	1
2	Mudah turun naik kendaraan	2
3	Agak mudah turun naik kendaraan	26
4	Sulit turun naik kendaraan	1
Jumlah		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.46. Rekapitulasi Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap kemudahan turun naik kendaraan, mayoritas respondenagak mudah naik turun kendaraan sebanyak 87%.

Tabel 4.99. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)

No	Kepadatan Penumpang (Tidak berdesakan)	Jumlah
1	Penumpang duduk	30
2	Penumpang berdiri	
Total		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



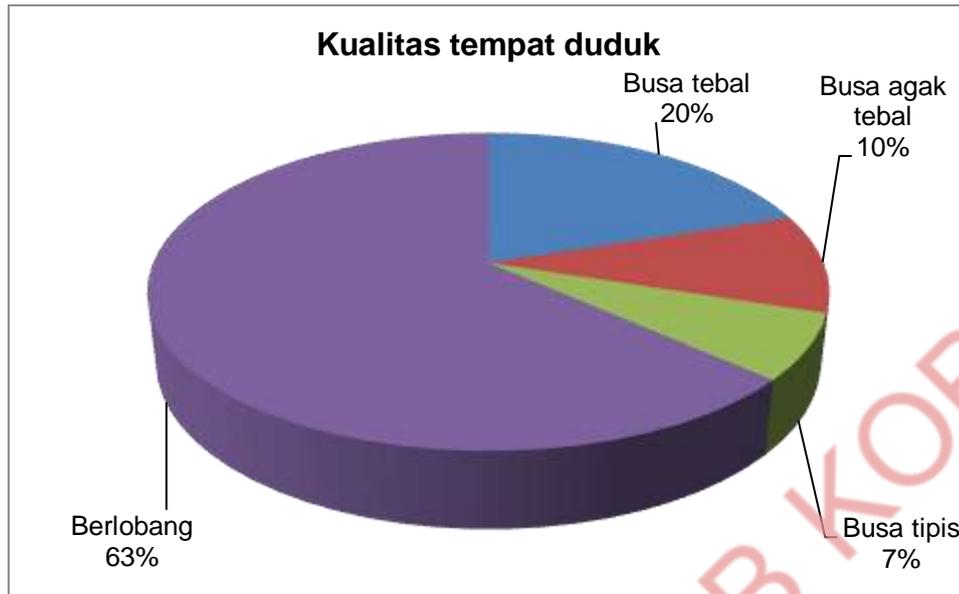
Gambar 4.47. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap kepadatan penumpang (tidak berdesakan), mayoritas responden selalu mendapat tempat duduk sebanyak 100%.

Tabel 4.100. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk

No	Kualitas tempat duduk	Jumlah
1	Busa Tebal	6
2	Busa agak tebal	3
3	Busa tipis	2
4	Berlobang	19
Total		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.48. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap kualitas tempat duduk, mayoritas busa berlobang sebanyak 63%.

Tabel 4.101. Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan

No	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Jumlah
1	Selalu terjadi pencopetan/pemalakan	0
2	Sering terjadi pencopetan/pemalakan	0
3	Jarang terjadi pencopetan/pemalakan	0
4	Kadang-kadang terjadi pencopetan/pemalakan	0
5	Tidak Pernah terjadi pencopetan/pemalakan	30
Total		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



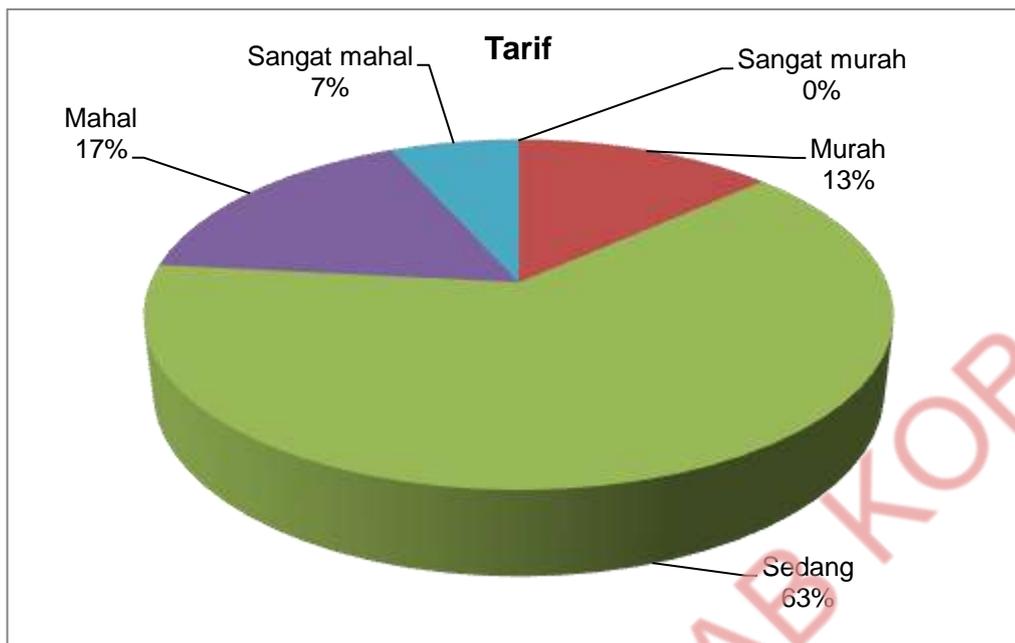
Gambar 4.49. Rekapitulasi Terhadap Aksi Kejahatan

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap keamanan terhadap aksi kejahatan, mayoritas responden tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan sebanyak 100%.

Tabel 4.102. Rekapitulasi Tarif

Tarif	Jumlah
Mahal	0
Sedang	4
Murah	19
Total	5

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.50. Rekapitulasi Tarif

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap tarif, mayoritas responden memilih harga tarif sedang sebanyak 63%.

4.1.4. Transportasi Berbasis Udara

Terdapat empat maskapai yang melayani perjalanan transportasi udara, yaitu Batik Air, NAM Air, Citilink dan Wings Air. Berikut ini data-data yang diperoleh dari hasil survei primer dan sekunder.

A. Trayek

Diketahui terdapat 4 trayek dari masing – masing maskapai angkutan transportasi udara yang dilayani di Kabupaten Kotawaringin Barat, antara lain:

1) Batik Air

Trayek Pangkalan Bun – Surabaya, Pangkalan Bun – Semarang, dan Pangkalan Bun – Jakarta. Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang.

2) NAM Air

Trayek Pangkalan Bun – Surabaya, Pangkalan Bun – Semarang, dan Pangkalan Bun – Jakarta. Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang.

3) Citilink

Trayek Pangkalan Bun – Jakarta. Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang.

4) Wings Air

Trayek Pangkalan Bun – Balikpapan, dan Pangkalan Bun – Palangkaraya. Kondisi trayek saat ini masih aktif melayani penumpang.

Berdasarkan hasil survei di wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat terdapat 4 maskapai penerbangan dari Bandar Udara Iskandar, selengkapnya dapat di lihat pada tabel berikut.

Tabel 4.103. Rekapitulasi Kondisi Trayek Penerbangan di Bandar Udara Iskandar

No.	Nama Maskapai	Nama Trayek	Kondisi
1	Batik Air	Iskandar (PKN) – Juanda (SUB)	Aktif
		Iskandar (PKN) – Jendral Ahmad Yani (SRG)	Aktif
		Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG)	Aktif
2	NAM Air	Iskandar (PKN) – Juanda (SUB)	Aktif
		Iskandar (PKN) – Jendral Ahmad Yani (SRG)	Aktif
		Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG)	Aktif
3	Citilink	Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG)	Aktif
4	Wings Air	Iskandar (PKN) – Juanda (SUB)	Aktif
		Iskandar (PKN) – Sepinggan (BPN)	Aktif
		Iskandar (PKN) – Jendral Ahmad Yani (SRG)	Aktif
		Iskandar (PKN) – Tjilik Riwut (PKY)	Aktif

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Dari tabel tersebut diketahui 2 maskapai penerbangan melakukan perjalanan dengan asal dan tujuan yang sama yakni maskapai Batik Air dan NAM Air.

B. Rute

Dari semua trayek yang masih aktif melayani penumpang, berikut ini rute perjalanan dari masing-masing trayek.

1) Batik Air

Rute Pangkalan Bun – Surabaya dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Juanda (SUB) (PP), rute Pangkalan Bun – Semarang dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Jendral Ahmad Yani (SRG) (PP), dan rute Pangkalan Bun – Jakarta dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG) (PP).

2) NAM Air

Rute Pangkalan Bun – Surabaya dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Juanda (SUB) (PP), rute Pangkalan Bun – Semarang dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Jendral Ahmad Yani (SRG) (PP), dan rute Pangkalan Bun – Jakarta dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG) (PP).

3) Citilink

Rute Pangkalan Bun – Jakarta dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CGK) (PP).

4) Wings Air

Rute Pangkalan Bun – Balikpapan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Sepinggan (BPN), dan rute Pangkalan Bun – Balikpapan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Tjilik Riwut (PKY).



Gambar 4.51. Rute dan Maskapai Penerbangan di Bandar Udara Iskandar

Berdasarkan hasil survei, berikut ini rute perjalanan pada masing – masing trayek tiap maskapai penerbangan beserta lokasi pemberangkatan bandar udara dan kota / kabupaten asal dan tujuan perjalanan.

Tabel 4.104. Rekapitulasi Rute Perjalanan Tiap Trayek Penerbangan di Bandar Udara Iskandar

No.	Nama Maskapai	Nama Trayek	Rute Perjalanan	Keterangan
1	Batik Air	PKN – SUB	PKN – SUB	Langsung
			PKN – CGK - SUB	Transit
			SUB – CGK - PKN	Transit
			SUB – PKN	Langsung
		PKN – SRG	PKN – SRG	Langsung
			PKN – CGK - SRG	Transit
			SRG – CGK - PKN	Transit
			SRG – PKN	Langsung
		PKN - CGK	PKN - CGK	Langsung
			CGK - PKN	Langsung
2	NAM Air	PKN – SUB	PKN – SUB	Langsung
			SUB – PKN	Langsung

No.	Nama Maskapai	Nama Trayek	Rute Perjalanan	Keterangan
		PKN – SRG	PKN – SRG	Langsung
			SRG – PKN	Langsung
		PKN - CGK	PKN - CGK	Langsung
			CGK - PKN	Langsung
3	Citilink	PKN - CGK	PKN - CGK	Langsung
			CGK - PKN	Langsung
4	Wings Air	PKN – BPN	PKN – BPN	Langsung
			BPN - PKN	Langsung
		PKN - PKY	PKN - PKY	Langsung
			PKY - PKN	Langsung

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Dari tabel tersebut diketahui rute perjalanan dari maskapai Batik Air dan NAM Air pada Bandar Udara Juanda (SUB) di Kota Surabaya dan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani (SRG) di Kota Semarang memiliki rute perjalanan transit dan langsung. Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta (CGK) di Kota Jakarta menjadi tempat awal perjalanan dari maskapai Citilink dan tempat transit dari maskapai Batik Air dan NAM Air dengan rute perjalanan menuju Surabaya dan Semarang. Maskapai Wings Air baik rute perjalanan dari Bandar Udara Sepinggan (BPN) di Kota Balikpapan dan Bandar Udara Tjilik Riwut (PKY) di Kota Palangkaraya menjadi tempat awal perjalanan dan tempat transit dengan rute perjalanan menuju Surabaya dan Semarang.

C. Jenis dan Jumlah Moda

Jenis moda angkutan umum transportasi udara ialah pesawat namun pada masing -masing maskapai menggunakan seri pesawat yang berbeda – beda. Maskapai Batik Air dan NAM Air menggunakan seri pesawat Boeing 737 – 500, maskapai Citilink menggunakan seri pesawat Airbus A320 dan maskapai Wings Air menggunakan seri pesawat ATR 72.

Berdasarkan hasil survei, berikut ini jenis, seri dan jumlah moda transportasi udara di Bandar Udara Iskandar pada tiap maskapai penerbangan.

Tabel 4.105. Rekapitulasi Jenis dan Jumlah Moda Tiap Maskapai Penerbangan di Bandar Udara Iskandar

No.	Nama Maskapai	Seri Pesawat	Jenis Angkutan	Jumlah Moda	Kapasitas Pesawat
1	Batik Air	Boeing 737	Domestik	3	140 penumpang
2	NAM Air	Boeing 737	Domestik	2	140 penumpang

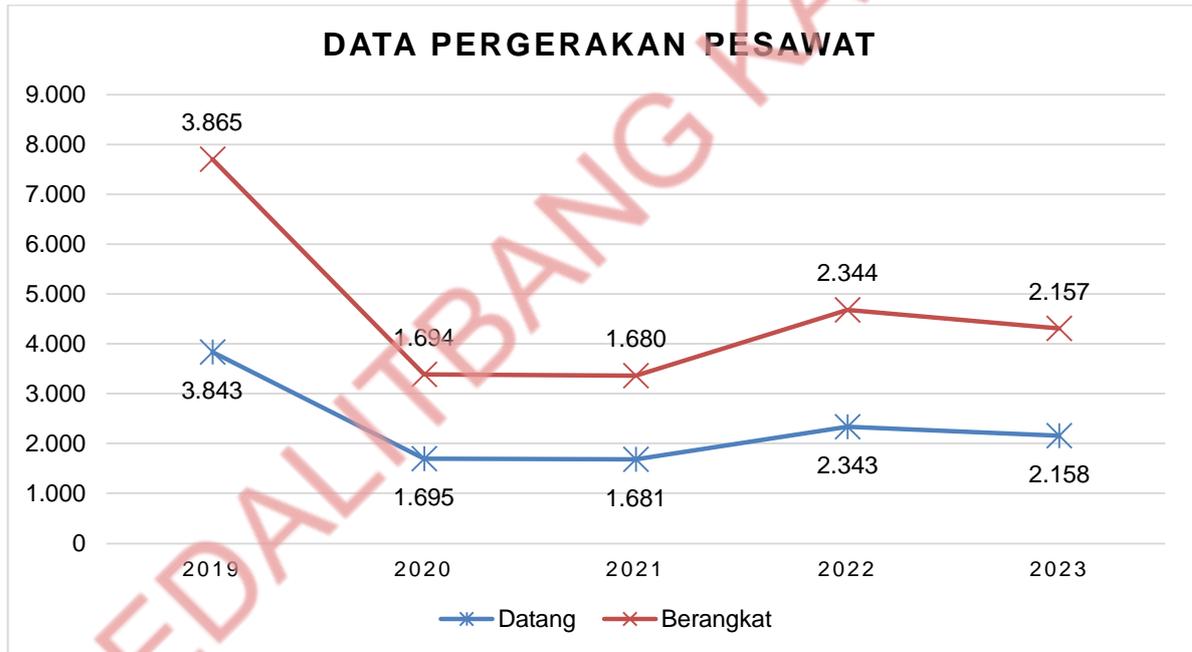
No.	Nama Maskapai	Seri Pesawat	Jenis Angkutan	Jumlah Moda	Kapasitas Pesawat
3	Citilink	Airbus A320	Domestik	1	180 penumpang
4	Wings Air	ATR 72	Domestik	1	72 penumpang

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Dari tabel tersebut diketahui semua penerbangan merupakan penerbangan domestik. Maskapai Batik Air dan NAM Air memiliki seri, dan kapasitas pesawat yang sama. Kapasitas terbanyak dimiliki oleh maskapai Citilink dan kapasitas tersedikit dimiliki oleh maskapai Wings Air.

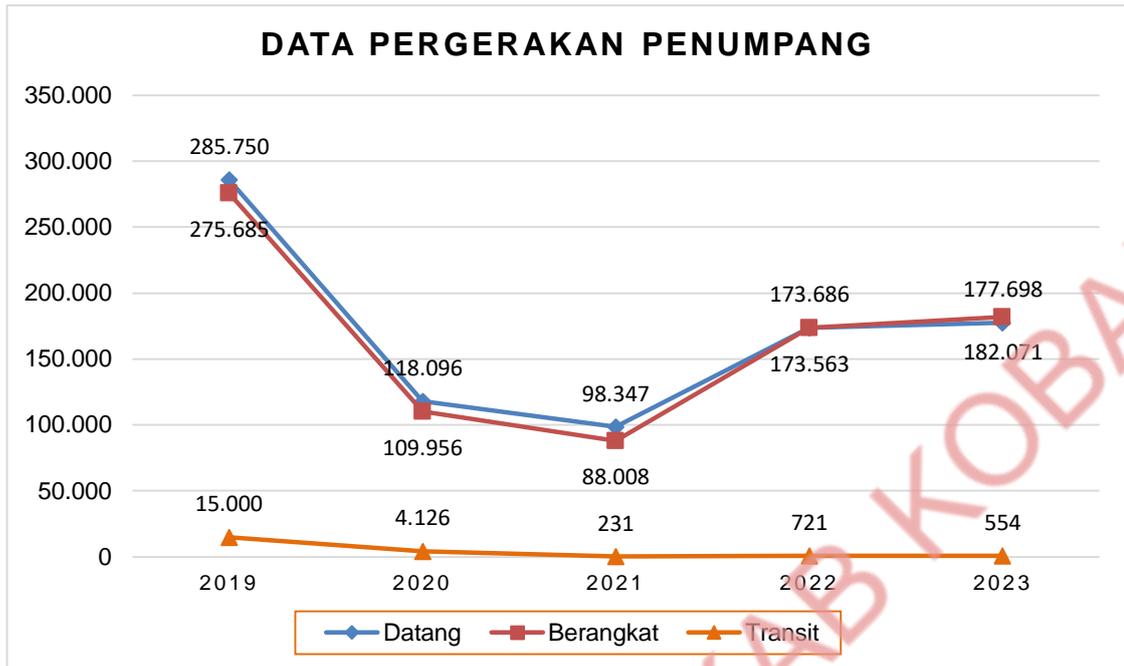
D. Analisis Kebutuhan Penumpang

Data pergerakan pesawat, penumpang dan cargo di Bandar Udara Iskandar sebagai berikut.



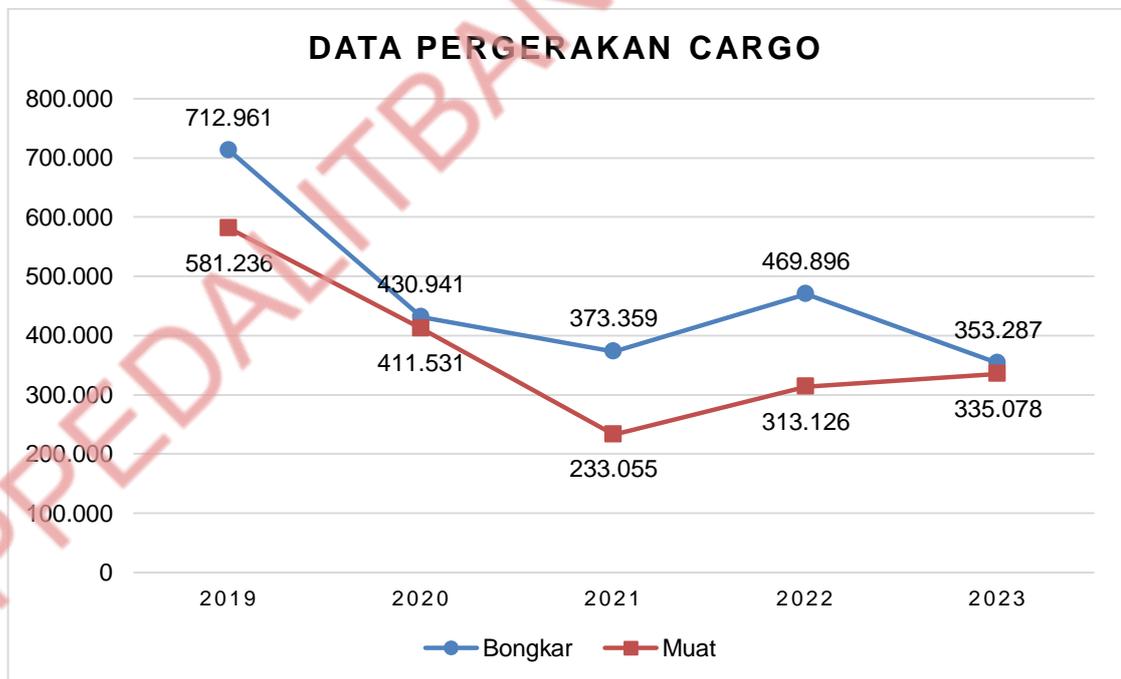
Sumber : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar

Gambar 4.52. Data Pergerakan Pesawat di Bandar Udara Iskandar Tahun 2019 - 2023



Sumber : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar

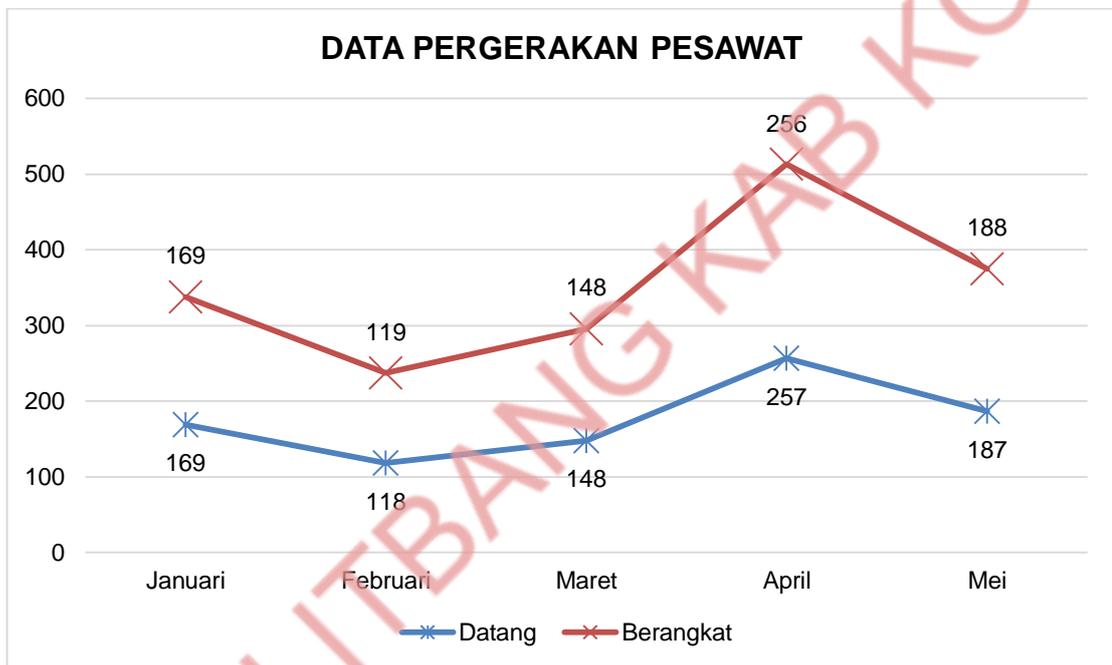
Gambar 4.53. Data Pergerakan Penumpang di Bandar Udara Iskandar Tahun 2019 - 2023



Sumber : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar

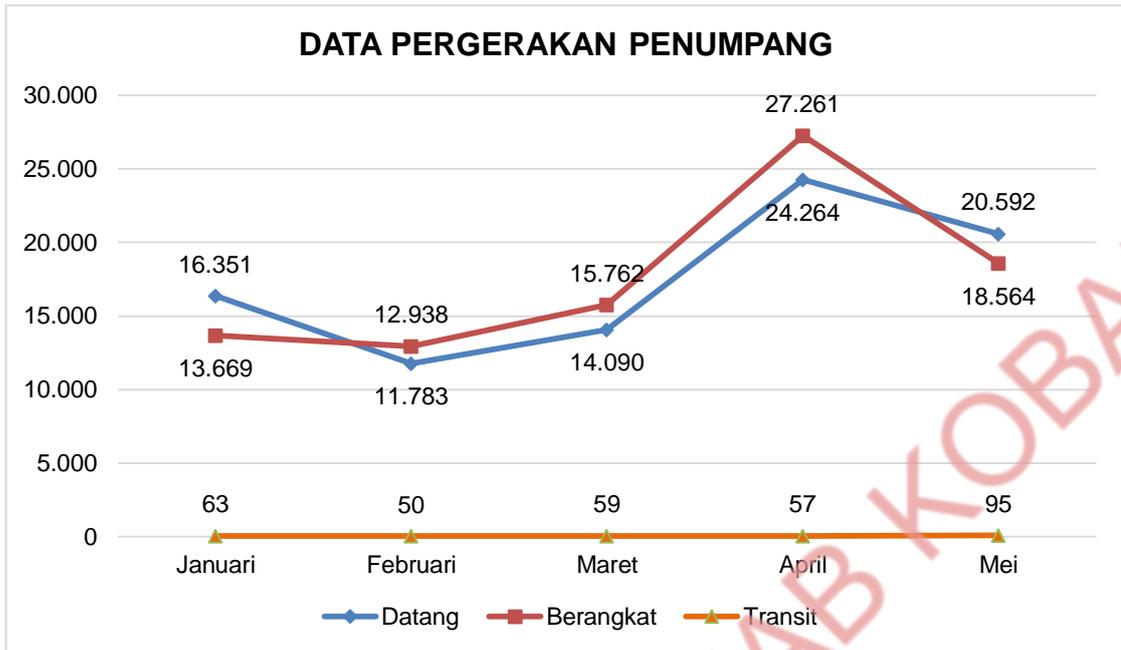
Gambar 4.54. Data Pergerakan Cargo di Bandar Udara Iskandar Tahun 2019 - 2023

Berdasarkan data dari Tahun 2019 – 2024, jumlah pergerakan lalu lintas transportasi udara tertinggi di Bandar Udara Iskandar pada Tahun 2019. Pergerakan lalu lintas kedatangan sekitar 3.843 pesawat dengan membawa 285.750 penumpang, lalu lintas keberangkatan sekitar 3.865 pesawat dengan membawa 275.685 penumpang, transit sekitar 15.000 penumpang, cargo bongkar sekitar 712.961 Kg dan cargo muat 581.236 Kg. Tahun 2019 – 2021 mengalami penurunan dan mengalami peningkatan kembali pada Tahun 2022 hingga 2023. Pada Tahun 2024 pergerakan lalu lintas transportasi udara di Bandar Udara Iskandar sebagai berikut.



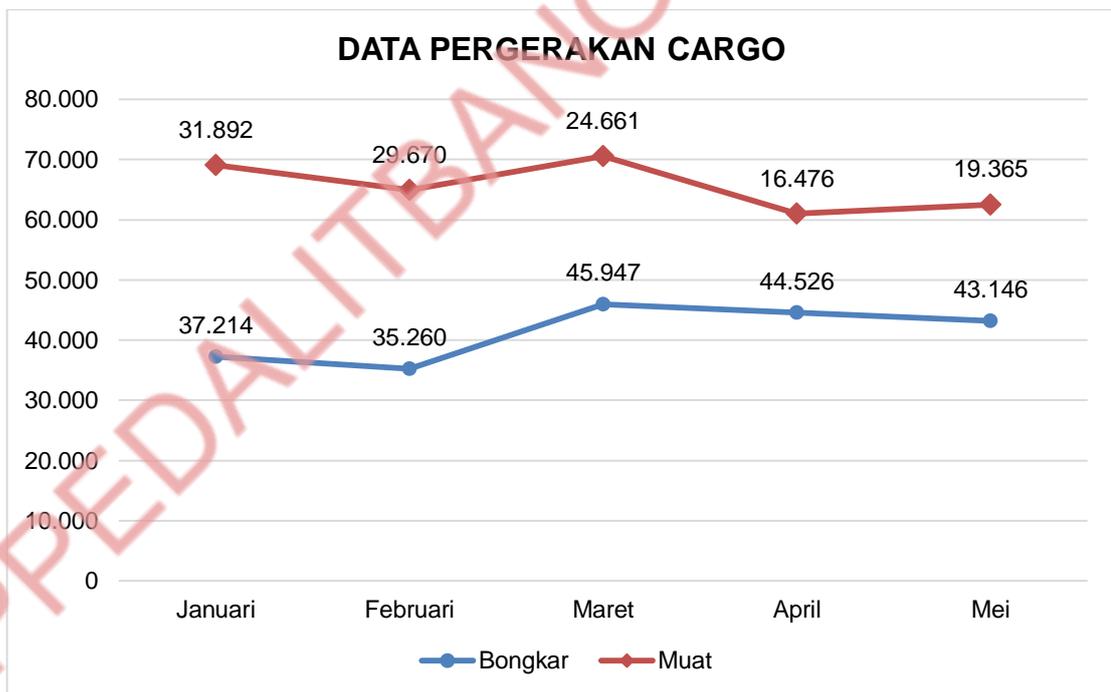
Sumber : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar

Gambar 4.55. Data Pergerakan Pesawat di Bandar Udara Iskandar Tahun 2024



Sumber : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar

Gambar 4.56. Data Pergerakan Penumpang di Bandar Udara Iskandar Tahun 2024



Sumber : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar

Gambar 4.57. Data Pergerakan Cargo di Bandar Udara Iskandar Tahun 2024

Berdasarkan data tersebut, jumlah pergerakan lalu lintas transportasi udara tertinggi di Bandar Udara Iskandar pada Bulan April. Pergerakan lalu lintas kedatangan sekitar 257

pesawat dengan membawa 24.264 penumpang, lalu lintas keberangkatan sekitar 256 pesawat dengan membawa 27.261 penumpang, dan transit sekitar 57 penumpang. Namun data lalu lintas pergerakan cargo tertinggi Bulan Maret, cargo bongkar sekitar 45.947 Kg dan cargo muat 24.661 Kg.

Berikut ini daftar penumpang penerbangan tiap bulan di Bandar Udara Iskandar.

Tabel 4.106. Rekapitulasi Jumlah Penumpang di Bandar Udara Iskandar Tahun 2023

Tahun	Bulan	Penumpang		
		Kedatangan	Keberangkatan	Transit
2023	Januari	16.788	14.854	50
	Februari	12.927	13.690	55
	Maret	13.950	14.458	71
	April	13.491	19.016	41
	Mei	19.339	15.892	39
	Juni	14.461	16.293	34
	Juli	17.140	15.325	48
	Agustus	14.393	15.382	32
	September	14.116	14.886	13
	Oktober	14.127	14.150	78
	November	12.717	12.458	47
	Desember	14.249	15.667	46

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

E. Faktor Muat (*Load Factor*)

Pada tahun 2023, faktor muat keseluruhan penumpang transportasi udara di Bandar Udara Iskandar pada semua trayek adalah 82,19% untuk kedatangan dan 84,41% untuk keberangkatan. Sementara itu, faktor muat tertinggi kedatangan adalah 97,18% yang terjadi di Bulan Mei. Sedangkan faktor muat tertinggi keberangkatan adalah 96,65% yang terjadi di Bulan April.

Pada tahun 2022, faktor muat keseluruhan penumpang transportasi udara di Bandar Udara Iskandar pada semua trayek adalah 77,17% untuk kedatangan dan 76,17% untuk keberangkatan. Sementara itu, faktor muat tertinggi kedatangan adalah 88,53% yang terjadi di Bulan Mei. Sedangkan faktor muat tertinggi keberangkatan adalah 89,88% yang terjadi di Bulan April.

Berikut ini nilai *load factor* penumpang penerbangan tiap bulan di Bandar Udara Iskandar.

Tabel 4.107. Rekapitulasi Jumlah Penumpang di Bandar Udara Iskandar Tahun 2023

Bulan	Penumpang (orang)			Load Factor Penumpang (%)		
	Kedatangan	Keberangkatan	Transit	Kedatangan	Keberangkatan	Rata - Rata
Januari	16.788	14.854	50	91,23	74,88	83,06
Februari	12.927	13.690	55	70,26	78,60	74,43
Maret	13.950	14.458	71	80,24	84,29	82,27
April	13.491	19.016	41	67,73	96,65	82,19
Mei	19.339	15.892	39	97,18	79,06	88,12
Juni	14.461	16.293	34	88,17	94,41	91,29
Juli	17.140	15.325	48	94,38	83,60	88,99
Agustus	14.393	15.382	32	81,01	89,32	85,16
September	14.116	14.886	13	77,46	87,23	82,34
Oktober	14.127	14.150	78	73,02	73,17	73,10
November	12.717	12.458	47	89,94	88,03	88,98
Desember	14.249	15.667	46	75,63	83,72	79,67

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Dari tabel tersebut diketahui *load factor* penumpang di Bandar Udara Iskandar di tahun 2023 tertinggi pada Bulan Juni dengan rata – rata 91,29%. *Load factor* kedatangan penumpang tertinggi pada Bulan Mei sekitar 97,18% dan terendah pada Bulan April sekitar 67,73%. *Load factor* keberangkatan penumpang tertinggi pada Bulan April sekitar 96,65% dan terendah pada Bulan Januari sekitar 74,88%. Faktor penyebab keberangkatan tertinggi pada Bulan April dan kedatangan tertinggi pada Bulan Mei karena arus mudik dan arus balik libur lebaran.

F. Jadwal Perjalanan

Jadwal perjalanan pada masing-masing trayek berbeda-beda sesuai dengan maskapai yang melayaninya. Selain itu, pada setiap bulan juga memiliki jadwal keberangkatan yang berbeda-beda untuk hari dan tanggalnya, dikarenakan menyesuaikan dengan lama perjalanan dan lama waktu transit di bandar udara. Berikut ini frekuensi perjalanan dalam seminggu dari masing – masing maskapai.

1) Batik Air

Frekuensi perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Juanda (SUB) sekitar 8 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 08.50 dan Bandar Udara Juanda (SUB) - Iskandar (PKN) sekitar 8 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 07.00. Frekuensi perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Jenderal Ahmad Yani (SRG) sekitar 8 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 10.25 dan Bandar Udara Ahmad Yani (SRG) - Iskandar (PKN) sekitar

8 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 08.30. Frekuensi perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG) sekitar 12 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 07.55 dan Bandar Udara Soekarno Hatta (CKG) - Iskandar (PKN) sekitar 6 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 06.00. Khusus penerbangan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG) maupun sebaliknya rata-rata menjadi transit rute penerbangan ke bandar udara lainnya.

2) NAM Air

Frekuensi perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Juanda (SUB) sekitar 4 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 10.50 dan Bandar Udara Juanda (SUB) - Iskandar (PKN) sekitar 3 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 12.30. Frekuensi perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Jendral Ahmad Yani (SRG) sekitar 8 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 13.10 dan Bandar Udara Ahmad Yani (SRG) - Iskandar (PKN) sekitar 8 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 09.10. Frekuensi perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG) sekitar 5 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 14.10 dan Bandar Udara Soekarno Hatta (CKG) - Iskandar (PKN) sekitar 3 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 11.25. Khusus penerbangan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG) maupun sebaliknya rata-rata menjadi transit rute penerbangan ke bandar udara lainnya.

3) Citilink

Frekuensi perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG) sekitar 4 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 08.05 dan Bandar Udara Soekarno Hatta (CKG) - Iskandar (PKN) sekitar 4 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 06.15. Khusus penerbangan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG) maupun sebaliknya rata-rata menjadi transit rute penerbangan ke bandar udara lainnya.

4) Wings Air

Frekuensi perjalanan dari Bandar Udara Bandar Udara Iskandar (PKN) – Sepinggan (BPN) sekitar 1 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 07.40 dan Bandar Udara Sepinggan (BPN) - Iskandar (PKN) sekitar 1 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 12.25. Frekuensi perjalanan dari Bandar Udara Bandar Udara Iskandar (PKN) – Tjilik Riwut (PKY) sekitar 1 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 08.40 dan Bandar Udara Tjilik Riwut (PKY) - Iskandar

(PKN) sekitar 1 penerbangan dengan waktu keberangkatan paling awal pukul 10.40. Khusus penerbangan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Sepinggian (BPN) dan Bandar Udara Iskandar (PKN) – Tjilik Riwut (PKY) maupun sebaliknya rata-rata menjadi transit rute penerbangan ke bandar udara lainnya.

Berikut ini frekuensi dan jadwal penerbangan pada masing-masing trayek penerbangan di Bandar Udara Iskandar.

Tabel 4.108. Rekapitulasi Frekuensi dan Jadwal Perjalanan Tiap Trayek Penerbangan di Bandar Udara Iskandar

No.	Nama Maskapai	Nama Trayek	Rute Perjalanan	Jadwal Perjalanan	Frekuensi / Minggu
1	Batik Air	PKN – SUB	PKN – SUB	Setiap hari 08.50 – 10.00 WIB	7
			SUB – PKN	Setiap hari 07.00 – 08.10 WIB	7
		PKN - SRG	PKN - SRG	Setiap hari 10.25 – 11.25 WIB	7
			SRG - PKN	Setiap hari 08.30 – 09.30 WIB	7
		PKN - CGK	PKN - CGK	07.55 – 09.10 WIB 15.55 – 17.10 WIB	11
			CGK - PKN	Hari Kamis – Minggu 06.00 – 07.15 WIB 14.00 – 15.15 WIB	4
2	NAM Air	PKN – SUB	PKN – SUB	Hari Selasa dan Kamis 07.30 – 08.40 WIB Hari Sabtu 10.50 – 12.00 WIB	3
			SUB – PKN	Hari Selasa 09.10 – 10.20 WIB Hari Kamis dan Sabtu 12.30 – 13.40 WIB	3
		PKN - SRG	PKN - SRG	Hari Senin, Selasa dan Sabtu 07.30 – 08.40 WIB Hari Kamis 10.50 – 12.00 WIB Hari Rabu, Jumat dan Minggu 13.10 – 14.20 WIB	7
			SRG - PKN	Hari Senin, Selasa dan Sabtu 09.10 – 10.20 WIB Hari Kamis 12.30 – 13.40 WIB Hari Rabu, Jumat dan Minggu 14.50 – 16.00 WIB	7

No.	Nama Maskapai	Nama Trayek	Rute Perjalanan	Jadwal Perjalanan	Frekuensi / Minggu
		PKN - CGK	PKN - CGK	Hari Selasa, Kamis dan Sabtu 14.10 – 15.25 WIB Hari Rabu dan Minggu 16.30 – 17.45 WIB	5
			CGK - PKN	Hari Rabu, Jumat dan Minggu 11.25 – 12.40 WIB	3
3	Citilink	PKN - CGK	PKN - CGK	Hari Senin, Rabu, Jumat dan Minggu 08.05 – 09.25 WIB	4
			CGK - PKN	Hari Senin, Rabu, Jumat dan Minggu 06.15 – 07.35 WIB	4
4	Wings Air	PKN - BPN	PKN - BPN	Hari Rabu, Jumat, dan Minggu 07.40 WIB – 10.45 WITA	3
			BPN - PKN	Hari Rabu, Jumat, dan Minggu 12.25 WITA – 13.25 WIB	3
		PKN - PKY	PKN - PKY	Hari Selasa, Kamis dan Sabtu 08.40 WIB – 10.15 WITA	3
			PKY - PKN	Hari Selasa, Kamis dan Sabtu 10.40 – 12.15 WIB	3

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Dari tabel tersebut diketahui maskapai Batik Air melayani penerbangan setiap hari dengan didominasi penerbangan dari Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta (CGK) menuju Bandar Udara Iskandar (PKN) sebanyak 11 penerbangan per minggu. Frekuensi paling jarang dari maskapai NAM Air rute dari Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta (CGK) menuju Bandar Udara Iskandar (PKN) serta maskapai Wings Air rute dari Bandar Udara Sepinggan (BPN) menuju Bandar Udara Iskandar (PKN) dan rute dari Bandar Udara Tjilik Riwut (PKY) menuju Bandar Udara Iskandar (PKN) sebanyak 3 penerbangan per minggu.

G. Lama Perjalanan

Karena maskapai Batik Air, NAM Air dan Citilink memiliki kesamaan rute perjalanan maka lama perjalanannya sama yang dibedakan dari lokasi bandar udara asal perjalanan. Lama perjalanan dari Bandar Udara Juanda (SUB) - Iskandar (PKN) maupun sebaliknya sekitar 1 jam 10 menit hingga 1 jam 20 menit. Lama perjalanan dari Bandar Udara Ahmad Yani (SRG) - Iskandar (PKN) maupun sebaliknya sekitar 1 jam hingga 1 jam 10 menit. Lama perjalanan

dari Bandar Udara Soekarno Hatta (CKG) - Iskandar (PKN) maupun sebaliknya sekitar 1 jam 10 menit hingga 1 jam 20 menit. Pada maskapai Wings Air, lama perjalanan dari Bandar Udara Sepinggan (BPN) - Iskandar (PKN) maupun sebaliknya sekitar 2 jam dan lama perjalanan dari Bandar Udara Tjilik Riwut (PKY) - Iskandar (PKN) maupun sebaliknya sekitar 1 jam 35 menit.

Berikut ini rekapitulasi lama perjalanan dengan rincian waktu tempuh baik perjalanan langsung maupun transit pada masing-masing trayek penerbangan di Bandar Udara Iskandar.

Tabel 4.109. Rekapitulasi Lama Perjalanan Tiap Trayek Penerbangan di Bandar Udara Iskandar

No.	Nama Maskapai	Nama Trayek	Rute Perjalanan	Durasi Perjalanan	Keterangan
1	Batik Air	PKN – SUB	PKN – SUB	1 Jam 10 Menit	Langsung
			PKN – CGK - SUB	4 Jam 45 Menit - 10 Jam 30 Menit	Transit
			SUB – CGK - PKN	5 Jam 5 Menit – 10 Jam 15 Menit	Transit
			SUB – PKN	1 Jam 10 Menit	Langsung
		PKN – SRG	PKN – SRG	1 Jam	Langsung
			PKN – CGK - SRG	4 Jam 30 Menit – 10 Jam 45 Menit	Transit
			SRG – CGK - PKN	4 Jam 10 Menit – 8 Jam 15 Menit	Transit
			SRG – PKN	1 Jam	Langsung
		PKN - CGK	PKN - CGK	1 Jam 15 Menit	Langsung
			CGK - PKN	1 Jam 15 Menit	Langsung
2	NAM Air	PKN – SUB	PKN – SUB	1 Jam 10 Menit	Langsung
			SUB – PKN	1 Jam 10 Menit	Langsung
		PKN – SRG	PKN – SRG	1 Jam	Langsung
			SRG – PKN	1 Jam 10 Menit	Langsung
		PKN - CGK	PKN - CGK	1 Jam 15 Menit	Langsung
			CGK - PKN	1 Jam 15 Menit	Langsung
3	Citilink	PKN - CGK	PKN - CGK	1 Jam 20 Menit	Langsung
			CGK - PKN	1 Jam 20 Menit	Langsung
4	Wings Air	PKN – BPN	PKN – BPN	2 Jam 5 Menit	Langsung
			BPN - PKN	2 Jam 5 Menit	Langsung
		PKN - PKY	PKN - PKY	1 Jam 35 Menit	Langsung
			PKY - PKN	1 Jam 35 Menit	Langsung

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Dari tabel tersebut diketahui durasi perjalanan tersingkat pada maskapai NAM Air rute Bandar Udara Iskandar (PKN) menuju Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani (SRG) selama 1 jam. Durasi perjalanan terlama pada maskapai Batik Air rute dari Bandar Udara Iskandar (PKN) menuju Bandar Udara Juanda (SUB) selama 10 jam 30 menit dan rute dari Bandar Udara Iskandar (PKN) menuju Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani (SRG) selama 10 jam 45 menit.

H. Tarif Perjalanan

Tarif perjalanan pada masing-masing trayek berbeda-beda sesuai dengan maskapai yang melayaninya. Berikut ini tarif perjalanan transportasi udara.

1) Batik Air

Tarif perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Juanda (SUB) sekitar Rp. 1.518.400 dan dari Bandar Udara Juanda (SUB) - Iskandar (PKN) sekitar Rp. 1.208.200 s/d Rp. 1.411.300. Tarif perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Jenderal Ahmad Yani (SRG) sekitar Rp. 1.159.900 s/d Rp. 1.213.200 dan dari Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani (SRG) - Iskandar (PKN) sekitar Rp. 765.000 s/d Rp. 1.141.600. Tarif perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG) sekitar Rp. 1.039.700 s/d Rp. 1.101.900 dan dari Bandar Udara Soekarno Hatta (CKG) - Iskandar (PKN) sekitar Rp. 1.071.300 s/d Rp. 1.134.600.

2) NAM Air

Tarif perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Juanda (SUB) sekitar Rp. 1.369.500 dan dari Bandar Udara Juanda (SUB) - Iskandar (PKN) sekitar Rp. 1.112.500 s/d Rp. 1.212.400. Tarif perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Jenderal Ahmad Yani (SRG) sekitar Rp. 1.094.800 s/d Rp. dan dari Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani (SRG) - Iskandar (PKN) sekitar Rp. 1.059.800 s/d Rp. 1.184.100. Tarif perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG) sekitar Rp. 1.042.600 s/d Rp. 1.163.600 dan dari Bandar Udara Soekarno Hatta (CKG) - Iskandar (PKN) sekitar Rp. 1.197.500 s/d Rp. 1.238.600 .

3) Citilink

Tarif perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG) sekitar Rp. 1.101.705 s/d Rp. 1.154.985 dan dari Bandar Udara Soekarno Hatta (CKG) - Iskandar (PKN) sekitar Rp. 1.192.145 s/d Rp. 1.245.425.

4) Wings Air

Tarif perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Sepinggan (BPN) sekitar Rp. 2.527.500 dan dari Bandar Udara Sepinggan (BPN) - Iskandar (PKN) sekitar Rp.

2.622.400. Tarif perjalanan dari Bandar Udara Iskandar (PKN) – Tjilik Riwut (PKY) sekitar Rp. 1.235.500 dan dari Bandar Udara Tjilik Riwut (PKY) - Iskandar (PKN) sekitar Rp. 1.277.100.

Berikut ini rekapitulasi tarif perjalanan pada masing-masing trayek penerbangan di Bandar Udara Iskandar.

Tabel 4.110. Rekapitulasi Lama Perjalanan Tiap Trayek Penerbangan di Bandar Udara Iskandar

No.	Nama Maskapai	Nama Trayek	Rute Perjalanan	Tarif Perjalanan / Orang / Perjalanan	Keterangan
1	Batik Air	PKN – SUB	PKN – SUB	Rp. 1.518.400	Langsung
			PKN – CGK - SUB	Rp. 1.890.200 – Rp. 2.269.800	Transit
			SUB – CGK - PKN	Rp. 1.920.700 – Rp. 1.985.100	Transit
			SUB – PKN	Rp. 1.208.200 – Rp. 1.411.300	Langsung
		PKN – SRG	PKN – SRG	Rp. 1.213.200	Langsung
			PKN – CGK - SRG	Rp. 2.117.600 – Rp. 2.162.000	Transit
			SRG – CGK - PKN	Rp. 1.891.800 – Rp. 1.936.200	Transit
			SRG – PKN	Rp. 873.000	Langsung
		PKN - CGK	PKN - CGK	Rp. 913.200 – Rp. 1.228.400	Langsung
			CGK - PKN	Rp. 1.008.100 – Rp. 1.071.300	Langsung
2	NAM Air	PKN – SUB	PKN – SUB	Rp. 1.369.500	Langsung
			SUB – PKN	Rp. 1.212.400	Langsung
		PKN – SRG	PKN – SRG	Rp. 1.037.000	Langsung
			SRG – PKN	Rp. 837.800	Langsung
		PKN - CGK	PKN - CGK	Rp. 922.700	Langsung
			CGK - PKN	Rp. 997.700	Langsung
3	Citilink	PKN - CGK	PKN - CGK	Rp. 1.154.985	Langsung
			CGK - PKN	Rp. 1.245.425	Langsung
4	Wings Air	PKN – BPN	PKN – BPN	Rp. 2.527.500	Langsung
			BPN - PKN	Rp. 2.622.400	Langsung
		PKN - PKY	PKN - PKY	Rp. 1.235.500	Langsung
			PKY - PKN	Rp. 1.277.100	Langsung

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Dari tabel tersebut diketahui tarif perjalanan termurah dari maskapai NAM Air pada rute perjalanan Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani (SRG) menuju Bandar Udara Iskandar (PKN) sejumlah Rp. 837.000. Tarif perjalanan termahal dari maskapai Wings Air pada rute perjalanan

Bandar Udara Sepinggang (BPN) menuju Bandar Udara Iskandar (PKN) sejumlah Rp. 2.622.400.

I. Perpindahan Moda

Untuk mencapai Bandar Udara Iskandar masyarakat melakukan perpindahan moda begitu pula setelahnya. Moda yang digunakan dari bandara berupa mobil penumpang dan taksi bandara. Moda yang digunakan menuju bandar udara berupa mobil penumpang, taksi online, dan travel.

Berikut ini rekapitulasi perpindahan moda yang dilakukan penumpang di Bandar Udara Iskandar.

Tabel 4.111. Rekapitulasi Perpindahan Moda Penumpang di Bandar Udara Iskandar

Maskapai Penerbangan – Rute Perjalanan	Tingkat Perpindahan		Persentase Perpindahan	
	Ya	Tidak	Ya	Tidak
Batik Air PKN - SUB	9	-	100 %	-
Batik Air PKN – SRG	7	-	100 %	-
Citilink PKN - CGK	6	-	100 %	-

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Tabel 4.112. Rekapitulasi Moda yang Digunakan Penumpang di Bandar Udara Iskandar

Moda Dari Asal Perjalanan	Jumlah	Moda Ke Tujuan Perjalanan	Jumlah
Ojek	0	Ojek	1
Ojek Online	2	Ojek Online	4
Mobil Pribadi	20	Mobil Pribadi	15
Taksi Online	3	Taksi Online	16
Angkot, Bus Kecil, MPU	0	Angkot, Bus Kecil, MPU	0
Bus Sedang	0	Bus Sedang	0
Bus Besar	2	Bus Besar	4
Kapal	0	Kapal	0
Kereta Api	0	Kereta Api	2
Jalan Kaki	0	Jalan Kaki	0
Sepeda Motor	10	Sepeda Motor	4
Travel	16	Travel	6
Pesawat	0	Pesawat	1

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Dari tabel tersebut diketahui semua penumpang transportasi udara di Kabupaten Kotawaringin Barat melakukan perpindahan moda baik dari tempat asal perjalanan menuju Bandar Udara Iskandar maupun setelahnya. Moda paling banyak digunakan sebagai sarana perpindahan moda menuju Bandar Udara Iskandar yakni mobil pribadi. Moda paling banyak

digunakan sebagai sarana perpindahan moda dari bandar udara tujuan hingga tempat tujuan perjalanan yakni taksi online.

J. Karakteristik Penumpang

Karakteristik penumpang yang menggunakan moda transportasi udara didominasi oleh laki-laki sekitar 77% dengan maksud perjalanan rata-rata untuk bekerja. Asal perjalanan rata-rata dari daerah Arut Selatan dan Pangkalan Banteng. Untuk perjalanan tujuan Bandar Udara Juanda rata-rata tujuan perjalanannya ke Kota Surabaya dan Malang. Untuk perjalanan tujuan Bandar Udara Jendral Ahmad Yani rata-rata tujuan perjalanannya ke Kabupaten Kebumen dan Semarang. Untuk perjalanan tujuan Bandar Udara Soekarno Hatta rata-rata tujuan perjalanannya ke Kota Jakarta, Medan dan Kupang.

K. Persepsi Pengguna Angkutan Umum Udara

Persepsi pengguna angkutan umum udara diperoleh dari hasil survei wawancara di Bandara Iskandar Pangkalan Bun kepada pengguna pesawat dengan hasil responden sebanyak 30 responden.

Tabel 4.113. Data Jenis Kelamin, Alamat Tempat Tinggal, Pekerjaan, Perkiraan Pendapatan Per Bulan, Maksud Perjalanan, Lokasi Asal Perjalanan, dan Lokasi Tujuan Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Udara

No	Jenis Kelamin	Alamat Tempat Tinggal	Pekerjaan	Perkiraan Pendapatan Rumah Tangga Per Bulan (Rp.)	Maksud Perjalanan	Lokasi Asal Perjalanan	Lokasi Tujuan Perjalanan (Kota/Kabupaten)
1	Laki-laki	Sampit	Swasta	5.000.000 s/d 6.000.000	Bekerja	Kotawaringin Barat	Temon, Kulon Progo
2	Laki-laki	Sampit	Swasta	4.000.000 s/d 5.000.000	Mengunjungi Kelurga/Teman	Kotawaringin Timur	Semarang Kota
3	Laki-laki	-	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Bekerja	Kotawaringin Barat	Sidoarjo
4	Laki-laki	Lamandau	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Bisnis	Lamandau	Jakarta
5	Laki-laki	Sukamara	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Mengantar Kuliah	Kotawaringin Barat	Sukamara
6	Laki-laki	Aminjaya, Kotawaringin Barat	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Medan
7	Laki-laki	Kumai, Kotawaringin Barat	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Jawa Timur

Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat

No	Jenis Kelamin	Alamat Tempat Tinggal	Pekerjaan	Perkiraan Pendapatan Rumah Tangga Per Bulan (Rp.)	Maksud Perjalanan	Lokasi Asal Perjalanan	Lokasi Tujuan Perjalanan (Kota/Kabupaten)
8	Laki-laki	Sukamara	Swasta	5.000.000 s/d 6.000.000	Bisnis	Kotawaringin Barat	Makassar
9	Perempuan	Sampit	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Wisata	Sampit	Semarang
10	Perempuan	Sampit	Ibu Rumah Tangga	1.000.000 s/d 2.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Sampit	Semarang
11	Perempuan	Sidoarejo	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Wisata	Kotawaringin Barat	Boyolali, Jawa Tengah
12	Laki-laki	Pangkalan Banteng, Kotawaringin Barat	Swasta	4.000.000 s/d 5.000.000	Bisnis	Kotawaringin Barat	Kebumen, Jawa Tengah
13	Laki-laki	Pangkalan Banteng	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Kebumen, Jawa Tengah
14	Perempuan	Tuban, Jawa Timur	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Bekerja	Lamandau	Tuban, Jawa Timur
15	Laki-laki	Pangkalan Banteng	Swasta	di atas 10.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Sumatra Selatan
16	Laki-laki	Madurejo, Kotawaringin Barat	Wiraswasta	di atas 10.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Sumatra Utara
17	Laki-laki	Sragen	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Sragen, Jawa Timur
18	Perempuan	Banjarnegara, Jawa Tengah	Swasta	2.000.000 s/d 3.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Banjarnegara, Jawa Tengah
19	Laki-laki	Madurejo, Pangkalan Bun	Swasta	5.000.000 s/d 6.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Sumatra
20	Laki-laki	Madurejo, Kotawaringin Barat	Pegawai Negeri	4.000.000 s/d 5.000.000	Bisnis	Kotawaringin Barat	Lombok, Jakarta
21	Laki-laki	Madurejo, Kotawaringin Barat	Pegawai Negeri	6.000.000 s/d 10.000.000	Bisnis	Kotawaringin Barat	Lombok, Jakarta
22	Laki-laki	Kalimantan Barat	Swasta	1.000.000 s/d 2.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kalimantan Barat	Semarang
23	Perempuan	Madurejo, Kotawaringin Barat	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Wisata	Kotawaringin Barat	Semarang
24	Laki-laki	Kotawaringin Barat	Swasta	5.000.000 s/d 6.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Kupang, Jakarta

Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat

No	Jenis Kelamin	Alamat Tempat Tinggal	Pekerjaan	Perkiraan Pendapatan Rumah Tangga Per Bulan (Rp.)	Maksud Perjalanan	Lokasi Asal Perjalanan	Lokasi Tujuan Perjalanan (Kota/Kabupaten)
25	Laki-laki	Madureko, Kotawaringin Barat	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Sumatra
26	Perempuan	Kalimantan Barat	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Kalimantan Barat	Semarang
27	Laki-laki	Ketapang	Pelajar/Mahasiswa	di bawah 1.000.000	Sekolah	Ketapang	Semarang
28	Laki-laki	Sukamara	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Bekerja	Kotawaringin Barat	Semarang Kota
29	Laki-laki	Kuala Jelai, Sukamara	Swasta	3.000.000s/d 4.000.000	Bekerja	Kotawaringin Barat	Glagah, Banyuwangi
30	Laki-laki	Arut Selatan, Kotawaringin Barat	Swasta	di bawah 1.000.000	Mengunjungi Keluarga/Teman	Kotawaringin Barat	Semarang

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

**Tabel 4.114. Data Jenis Kendaraan yang Digunakan, Waktu Perjalanan, Waktu Tunggu, dan Biaya Perjalanan Responden
Persepsi Pengguna Angkutan Umum Udara**

No.	Jenis Kendaraan Yang Anda Gunakan Dari Rumah Ke Tempat Tujuan			Waktu Perjalanan Dari Rumah/Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan menit			Waktu Tunggu menit			Biaya Perjalanan Dari Rumah/Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan (Rp)			Waktu Tunggu Rata-rata (menit)
	[Kendaraan ke-1]	[Kendaraan ke-2]	[Kendaraan ke-3]	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	
1	Bus	Pesawat	Pesawat	9	11	11	255			220.000	1.200.000	900.000	320
2	Sepeda Motor	Pesawat	Mobil Pribadi	255			0	290	30	250.000	1.100.000	10.00	320
3	Mobil Pribadi	Pesawat	Bus	5	0	95	0	60	15	0	1.600.000	80.000	100
4	Mobil Pribadi	Angkot	Ojek	120	0	30	-	60	5	0	900.000	70.000	65
5	Sepeda Motor	Pesawat	Sepeda Motor	120			15	60	10	0	0	0	85
6	Sepeda Motor	Pesawat	Sepeda Motor	90			5	60	10	200.000	2.700.000		75
7	Sepeda Motor	Pesawat	Taksi Online	15			0	60		0	900.000	170.000	60
8	Mobil Pribadi	Pesawat	Taksi Online	120				60		0	2.000.000		60
9	Travel	Pesawat	Travel	240			50	60	5	1.700.000			115
10	Travel	Pesawat	Taksi Online	240			20	60	3	1.700.000			83
11	Mobil Pribadi	Pesawat	Mobil Pribadi	15	60	60	0	20	0	0	1.094.000		20
12	Travel	Pesawat	Mobil Pribadi	90	60	240	0	30	0	250.000	1.094.000	0	30
13	Travel	Pesawat	Mobil Pribadi	90	60	240	0	30	0	250.000	1.094.000	0	30
14	Travel	Pesawat	Travel	180	70	150	0	180	0	1.000.000	1.518.000	500.000	180
15	Travel	Pesawat	Travel	90	90	80	0	355	30	0	2.800.000		365

No.	Jenis Kendaraan Yang Anda Gunakan Dari Rumah Ke Tempat Tujuan			Waktu Perjalanan Dari Rumah/Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan menit			Waktu Tunggu menit			Biaya Perjalanan Dari Ruman/Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan (Rp)			Waktu Tunggu Rata-rata (menit)
	[Kendaraan ke-1]	[Kendaraan ke-2]	[Kendaraan ke-3]	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	(Kendaraan 1)	(Kendaraan 2)	(Kendaraan 3)	
16	Taksi Online	Pesawat	Taksi Online	10	120	120	0	510	0	90.000	280.000	300.000	370
17	Travel	Pesawat	Mobil Pribadi	90	60	100	0	60	0	150.000	970.000	200.000	60
18	Travel	Pesawat	Mobil Pribadi	90	60	240	0	60	0	150.000	970.000	150.000	60
19	Travel	Pesawat	Mobil Pribadi	80	90	50	65	95	5	50.000	2.500.000	75.000	176
20	Mobil Pribadi	Pesawat	Mobil Pribadi	10	180	30	90	115	5	50.000	2.400.000	75.000	210
21	Mobil Pribadi	Pesawat	Taksi Online	60	180	30	90	115	15	50.000	2.400.000	75.000	220
22	Travel	Pesawat	Sepeda Motor	480	51	30	30	60	10	400.000	900.000	50.000	100
23	Mobil Pribadi	Pesawat	Taksi Online	8	60	30	0	60	10	60.000	900.000	100.000	70
24	Sepeda Motor	Pesawat	Mobil Pribadi	75	250	30	65	200	5	20.000	3.000.000	50.000	275
25	Sepeda Motor	Pesawat	Mobil Pribadi	8	95	30	0	95	5	20.000	2.500.000	50.000	165
26	Mobil Pribadi	Pesawat	Bus	210	70	30	0	120	5	200.000	970.000	100.000	125
27	Travel	Pesawat	Taksi Online	480	60	30	10	100	5	250.000	900.000	50.000	115
28	Mobil Pribadi	Pesawat	Mobil Pribadi	120			10	120	10	10.000	1.050.000	0	230
29	Sepeda Motor	Pesawat	Bus	120	340	300	0	70	15	100.000	1.060.000	113.000	100
30	Mobil Pribadi	Pesawat	Mobil Pribadi	10	0	10	0			10.000	900.000	10.000	10

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.115. Data Sistem Pembayaran, Frekuensi dan Kendala Penggunaan Angkutan Umum, Ketersediaan Moda Penghubung, Penilaian Moda Angkutan Umum, serta Urutan Prioritas dalam Memilih Moda Perjalanan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Umum Udara

No.	Sistem Pembayaran	Frekuensi Penggunaan Angkutan Umum	Kendala Penggunaan Angkutan Umum	Ketersediaan Moda Penghubung	Penilaian Ketersediaan Moda Angkutan Umum	Urutan Faktor Terpenting Bagi Anda Dalam Memilih Moda Perjalanan Menurut Tingkat Kepentingannya					
						[Waktu Tempuh]	[Biaya Perjalanan]	[Kenyamanan]	[Banyaknya Ganti Kendaraan Yang Dilakukan]	[Keamanan]	[Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)]
1	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-5	Urutan ke-1
2	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-5	Urutan ke-3
3	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-5	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-3	Urutan ke-4	Urutan ke-1
4	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun Sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-5
5	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Enam Bulan Sekali	Tidak ada angkutan umum	Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-5
6	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-5
7	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Dua Bulan Sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-2	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-5
8	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Tujuh Bulan Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-5
9	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Tiga Tahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-5

No.	Sistem Pembayaran	Frekuensi Penggunaan Angkutan Umum	Kendala Penggunaan Angkutan Umum	Ketersediaan Moda Penghubung	Penilaian Ketersediaan Moda Angkutan Umum	Urutan Faktor Terpenting Bagi Anda Dalam Memilih Moda Perjalanan Menurut Tingkat Kepentingannya					
						[Waktu Tempuh]	[Biaya Perjalanan]	[Kenyamanan]	[Banyaknya Ganti Kendaraan Yang Dilakukan]	[Keamanan]	[Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)]
10	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Dua Tahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-5
11	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Satu Tahun Sekali	Tidak ada angkutan umum	Ada	Baik	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-5	Urutan ke-2	Urutan ke-6
12	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Kurang	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-5
13	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Kurang	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-4	Urutan ke-6
14	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun Sekali	Barang sering tertukar dengan orang lain di travel	Ada	Cukup	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-4	Urutan ke-2	Urutan ke-5
15	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Dua Tahun Sekali	Tidak ada angkutan umum	Ada	Kurang	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-5
16	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Tiga Bulan Sekali	Tidak ada angkutan umum	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-4	Urutan ke-5
17	Tarif Angkutan Umum	Enam Bulan Sekali	Tidak ada angkutan umum	Ada	Cukup	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-2
18	Tarif Angkutan Umum	Setahun Sekali	Tidak ada angkutan umum	Ada	Kurang	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-5	Urutan ke-3	Urutan ke-4

No.	Sistem Pembayaran	Frekuensi Pengguna an Angkutan Umum	Kendala Pengguna an Angkutan Umum	Ketersedia an Moda Penghubu ng	Penilaian Ketersedi aan Moda Angkutan Umum	Urutan Faktor Terpenting Bagi Anda Dalam Memilih Moda Perjalanan Menurut Tingkat Kepentinganr ya					
						[Waktu Tempuh]	[Biaya Perjalanan]	[Kenyamanan]	[Banyaknya Ganti Kendaraan Yang Dilakukan]	[Keamanan]	[Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)]
19	Tarif Angkutan Umum	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-5	Urutan ke-2	Urutan ke-6
20	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-5	Urutan ke-6	Urutan ke-4	Urutan ke-3
21	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Seminggu Sekali	Tidak Ada	Ada	Baik	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-6	Urutan ke-5	Urutan ke-2
22	Tarif Angkutan Umum	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-5	Urutan ke-4
23	Tarif Angkutan Umum	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Baik	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-5	Urutan ke-6	Urutan ke-2
24	Tarif Angkutan Umum	Sebulan Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-5	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-6	Urutan ke-3	Urutan ke-4
25	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-3	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-5
26	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Setahun Dua Kali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-6	Urutan ke-3	Urutan ke-5
27	Tarif Angkutan Umum	Setahun Sekali	Tidak Ada	Ada	Cukup	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-5
28	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-5	Urutan ke-3	Urutan ke-6	Urutan ke-2	Urutan ke-1	Urutan ke-4
29	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Enam Tahun Sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-6	Urutan ke-1	Urutan ke-4	Urutan ke-2	Urutan ke-3	Urutan ke-5
30	Persetujuan/ Tarif Kendaraan Online	Sebulan Sekali	Tidak Ada	Tidak Ada	Kurang	Urutan ke-5	Urutan ke-3	Urutan ke-2	Urutan ke-4	Urutan ke-1	Urutan ke-6

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.116. Data Tingkat Kepuasan Pengguna Angkutan Umum Udara Berdasarkan Jenis Parameter

No.	Penggunaan Bandara	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	Kualitas Tempat Duduk	Kebersihan	Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan	Tarif	Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)
1	Netral	Puas	Netral	Netral	Sangat Puas	Netral	Puas	Puas	Netral
2	Netral	Netral	Netral	Netral	Puas	Sangat puas	Sangat puas	Puas	Puas
3	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Puas	Puas
4	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Puas	Puas
5	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Puas	Puas
6	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Puas	Puas
7	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Netral	Puas
8	Netral	Puas	Puas	Puas	Netral	Sangat puas	Puas	Netral	Puas
9	Puas	Puas	Puas	Puas	Netral	Sangat puas	Puas	Netral	Puas
10	Puas	Puas	Puas	Puas	Netral	Sangat puas	Puas	Puas	Puas
11	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Puas	Puas
12	Puas	Netral	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Tidak puas	Puas
13	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat Puas	Sangat puas	Puas	Tidak puas	Puas
14	Puas	Netral	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Netral	Tidak puas	Puas
15	Puas	Tidak Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Netral	Netral	Puas
16	Puas	Netral	Puas	Puas	Netral	Sangat puas	Puas	Netral	Puas
17	Puas	Netral	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Netral	Puas
18	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Tidak puas	Puas
19	Puas	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Puas	Puas
20	Puas	Netral	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Netral	Puas	Puas
21	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Netral	Puas
22	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Puas	Puas
23	Netral	Netral	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Netral	Netral	Puas
24	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Netral	Puas
25	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Puas	Puas

No.	Penggunaan Bandara	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	Kualitas Tempat Duduk	Kebersihan	Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan	Tarif	Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)
26	Netral	Puas	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Puas	Netral	Puas
27	Netral	Netral	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Netral	Puas	Puas
28	Netral	Netral	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Netral	Puas	Puas
29	Netral	Netral	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Netral	Tidak puas	Puas
30	Netral	Netral	Puas	Puas	Puas	Sangat puas	Netral	Sangat tidak puas	Puas
31	Netral	Puas	Netral	Netral	Sangat Puas	Netral	Puas	Puas	Netral
32	Netral	Netral	Netral	Netral	Puas	Sangat puas	Sangat puas	Puas	Puas

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.117. Data Penilaian Fasilitas Angkutan Umum Udara

No.	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	Kualitas Tempat Duduk	Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan	Tarif	Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)
1	Mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sama
2	Mudah turun naik kendaraan	Sering mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sama
3	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sama
4	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
5	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
6	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
7	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat

No.	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	Kualitas Tempat Duduk	Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan	Tarif	Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)
8	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlubang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
9	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlubang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
10	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Berlubang	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
11	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
12	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sangat Lebih Cepat
13	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa agak tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sangat Lebih Cepat
14	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sangat Lebih Cepat
15	Sulit turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
16	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
17	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sama
18	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sangat Lebih Cepat
19	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
20	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
21	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sangat Lebih Cepat
22	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sangat Lebih Cepat
23	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat

No.	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat	Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)	Kualitas Tempat Duduk	Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan	Tarif	Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)
24	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sangat Lebih Cepat
25	Agak mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sangat Lebih Cepat
26	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
27	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
28	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sedang	Sangat Lebih Cepat
29	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Mahal	Sangat Lebih Cepat
30	Mudah turun naik kendaraan	Selalu mendapat tempat duduk	Penumpang Duduk	Busa tebal	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	Sangat mahal	Sangat Lebih Cepat

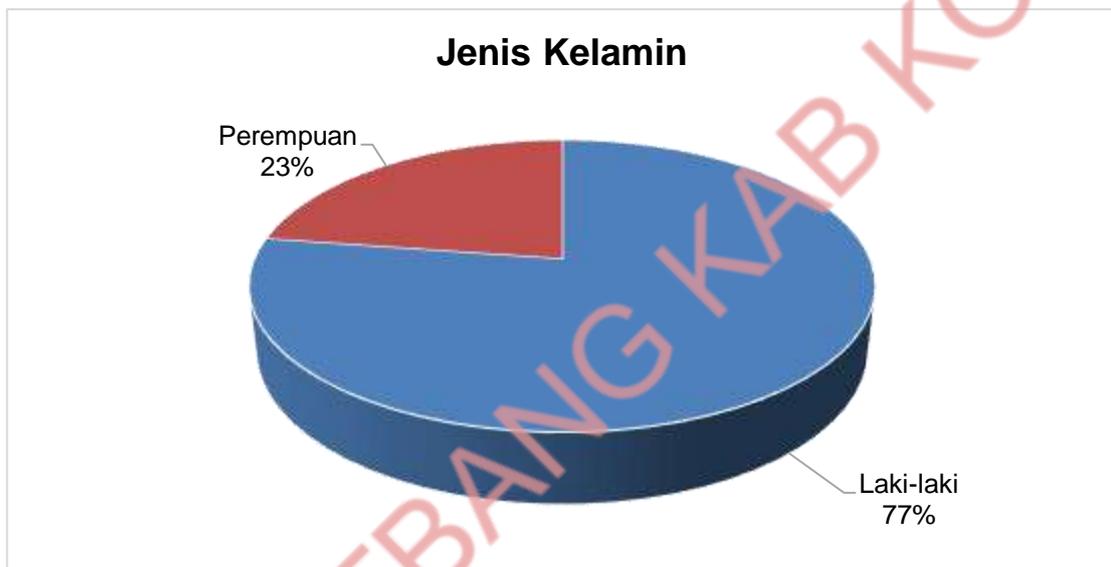
Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Berikut ini rekapitulasi persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara di Bandar Udara Iskandar.

Tabel 4.118. Rekapitulasi Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah
Laki-laki	41
Perempuan	12
Total	53

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



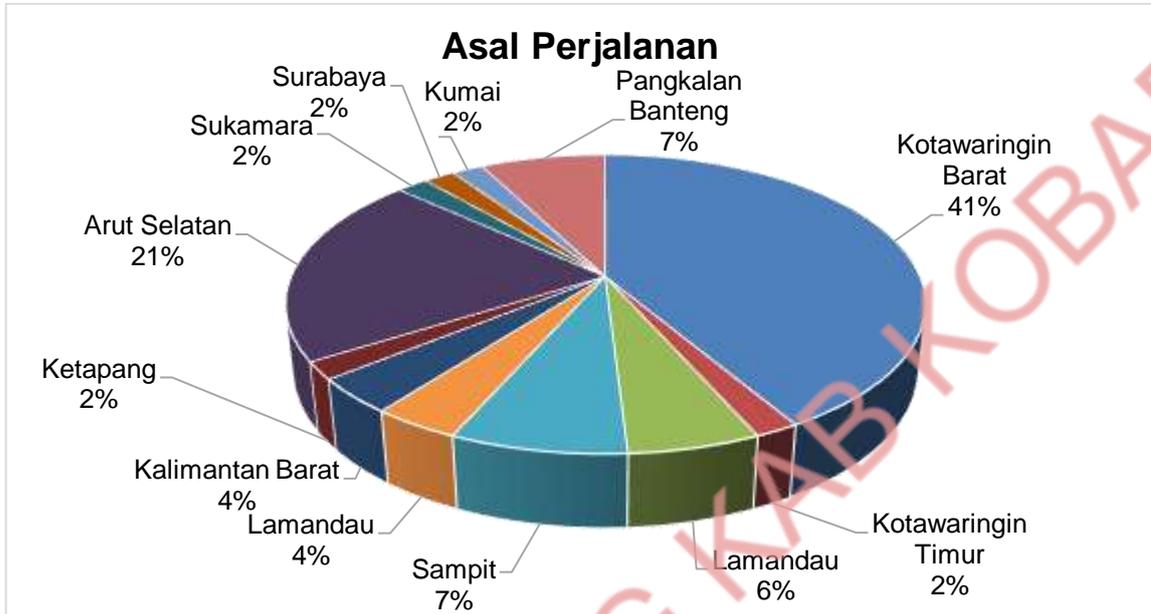
Gambar 4.58. Jumlah Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Jenis Kelamin

Tabel 4.119. Rekapitulasi Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Asal Perjalanan

Asal	Jumlah
Kotawaringin Barat	22
Kotawaringin Timur	1
Lamandau	3
Sampit	4
Lamandau	2
Kalimantan Barat	2
Ketapang	1
Arut Selatan	11
Sukamara	1
Surabaya	1
Kumai	1
Pangkalan Banteng	4

Asal	Jumlah
Total	53

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

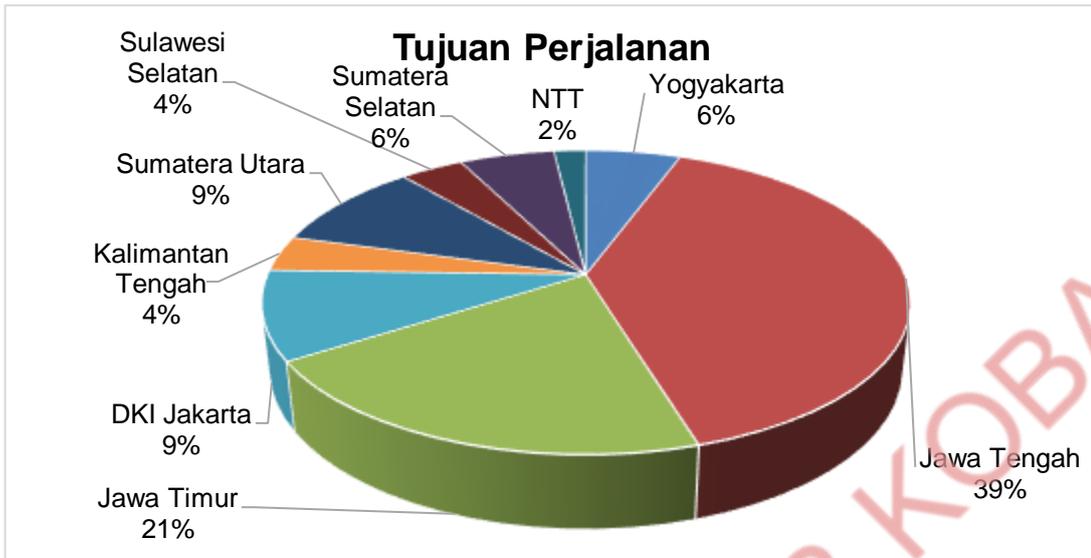


Gambar 4.59. Jumlah Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Asal Perjalanan

Tabel 4.120. Rekapitulasi Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Tujuan	Jumlah
Yogyakarta	3
Jawa Tengah	21
Jawa Timur	11
DKI Jakarta	5
Kalimantan Tengah	2
Sumatera Utara	5
Sulawesi Selatan	2
Sumatera Selatan	3
NTT	1
Total	53

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

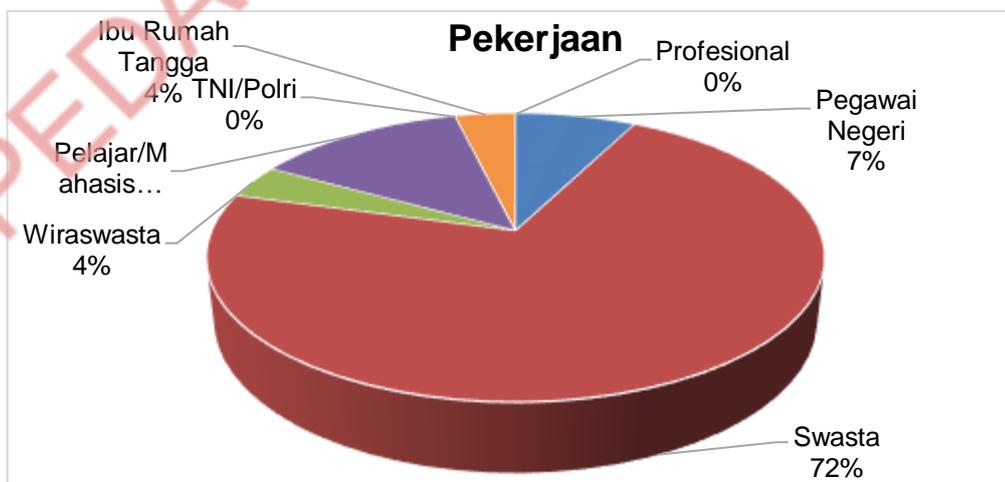


Gambar 4.60. Jumlah Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Tabel 4.121. Rekapitulasi Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Jumlah
Pegawai Negeri	4
Swasta	38
Wiraswasta	2
Pelajar/Mahasiswa	7
TNI/Polri	0
Ibu Rumah Tangga	2
Profesional	0
Total	53

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

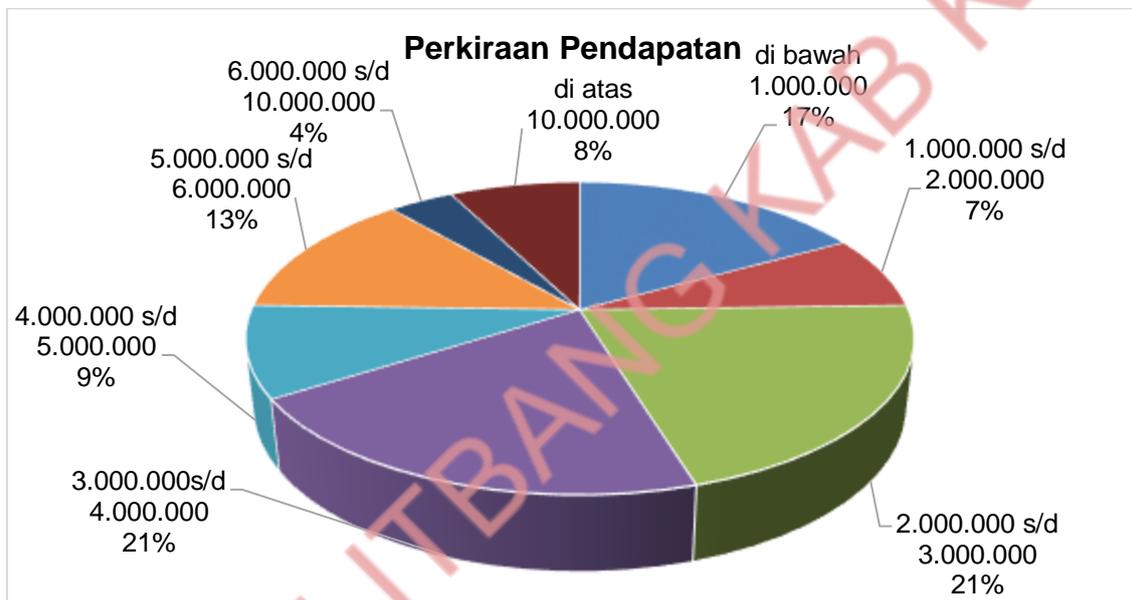


Gambar 4.61. Jumlah Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Pekerjaan

Tabel 4.122. Rekapitulasi Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Perkiraan Pendapatan

Perkiraan Pendapatan	Jumlah
di bawah 1.000.000	9
1.000.000 s/d 2.000.000	4
2.000.000 s/d 3.000.000	11
3.000.000s/d 4.000.000	11
4.000.000 s/d 5.000.000	5
5.000.000 s/d 6.000.000	7
6.000.000 s/d 10.000.000	2
di atas 10.000.000	4
Total	53

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

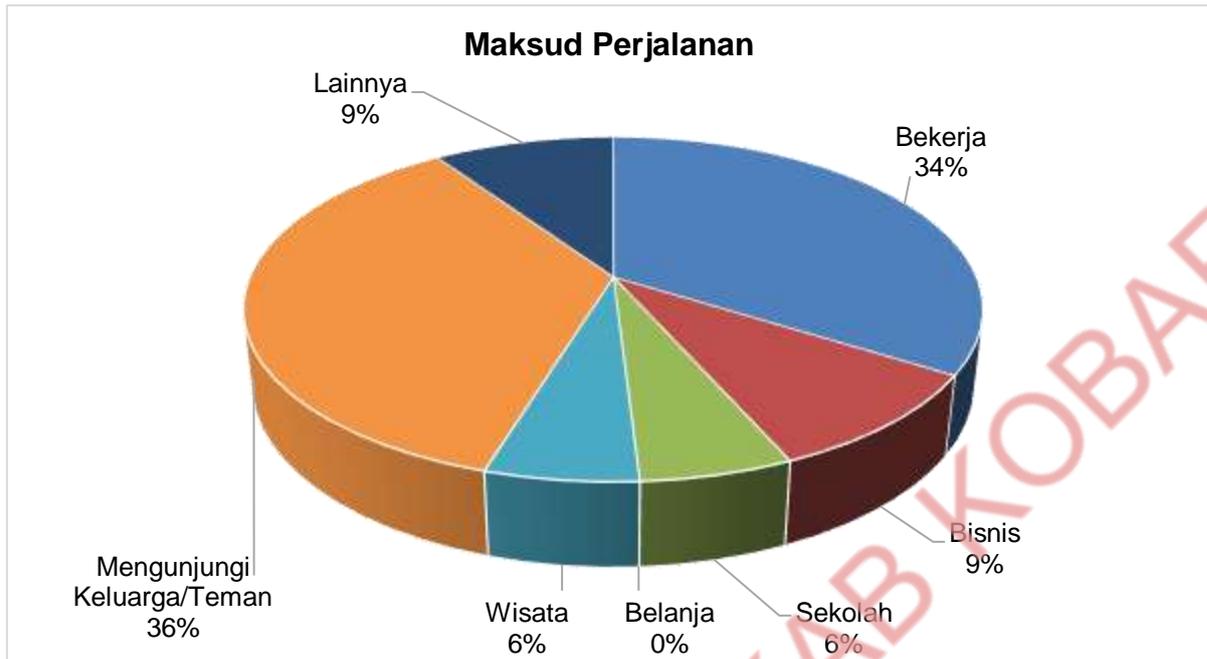


Gambar 4.62. Jumlah Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Perkiraan Pendapatan

Tabel 4.123. Rekapitulasi Maksud Perjalanan Penumpang di Bandar Udara Iskandar

Maksud Perjalanan	Jumlah
Bekerja	18
Bisnis	5
Sekolah	3
Belanja	0
Wisata	3
Mengunjungi Keluarga/Teman	19
Lainnya	5
Total	53

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

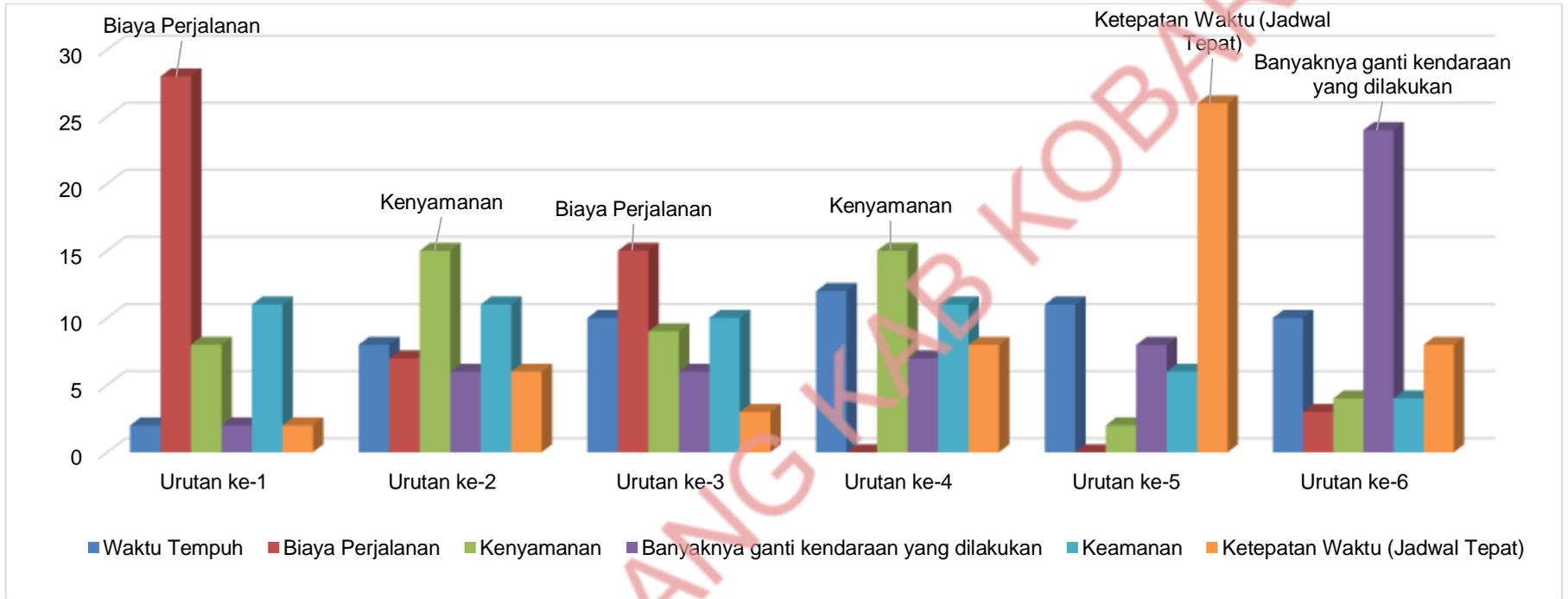


Gambar 4.63. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Transportasi Udara Berdasarkan Maksud Perjalanan

Tabel 4.124. Rekapitulasi Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan

No.	Parameter	Urutan ke-1	Urutan ke-2	Urutan ke-3	Urutan ke-4	Urutan ke-5	Urutan ke-6
1	Waktu Tempuh	2	8	10	12	11	10
2	Biaya Perjalanan	28	7	15	0	0	3
3	Kenyamanan	8	15	9	15	2	4
4	Banyaknya ganti kendaraan yang dilakukan	2	6	6	7	8	24
5	Keamanan	11	11	10	11	6	4
6	Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)	2	6	3	8	26	8

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

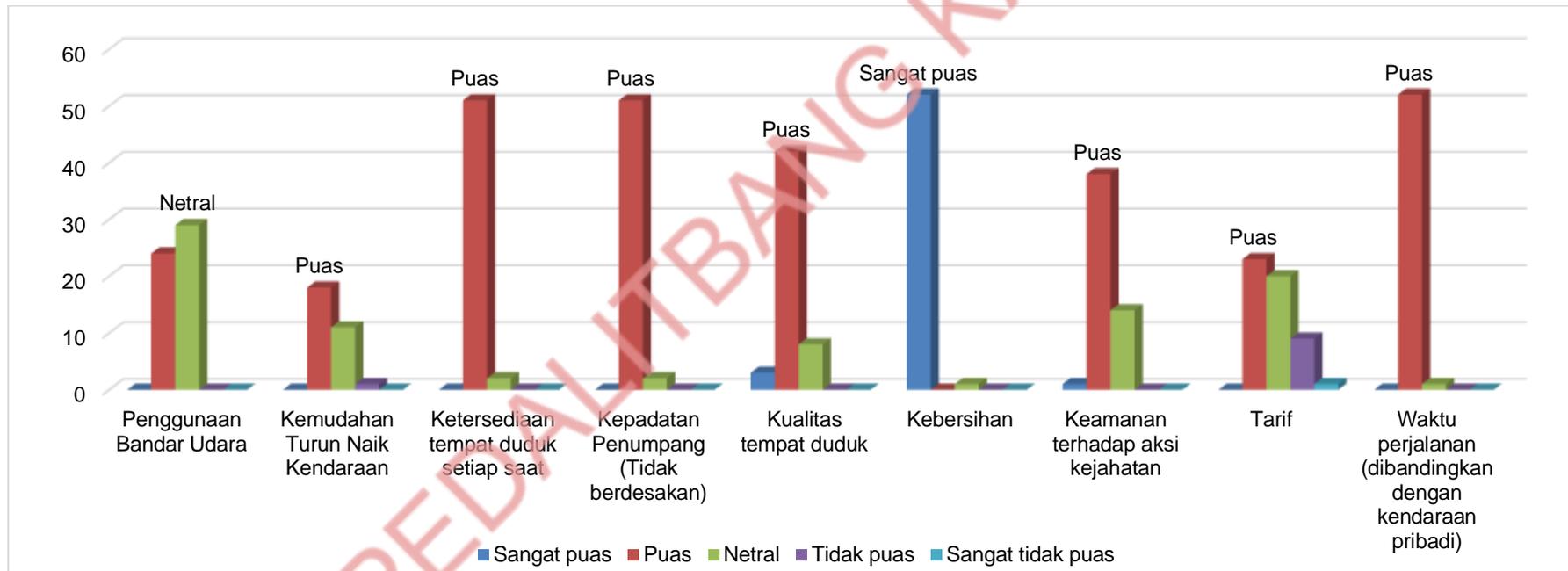


Gambar 4.64. Jumlah Responden Wawancara Penumpang di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Tingkat Urutan Parameter Terpenting Dalam Pemilihan Moda Perjalanan

Tabel 4.125. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Fasilitas dan Pelayanan Angkutan Umum

Parameter	Penggunaan Bandar	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Ketersediaan tempat duduk setiap saat	Kepadatan Penumpang (Tidak berdesakan)	Kualitas tempat duduk	Kebersihan	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Tarif	Waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi)
Sangat puas	0	0	0	0	3	52	1	0	0
Puas	24	18	51	51	42	0	38	23	52
Netral	29	11	2	2	8	1	14	20	1
Tidak puas	0	1	0	0	0	0	0	9	0
Sangat tidak puas	0	0	0	0	0	0	0	1	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

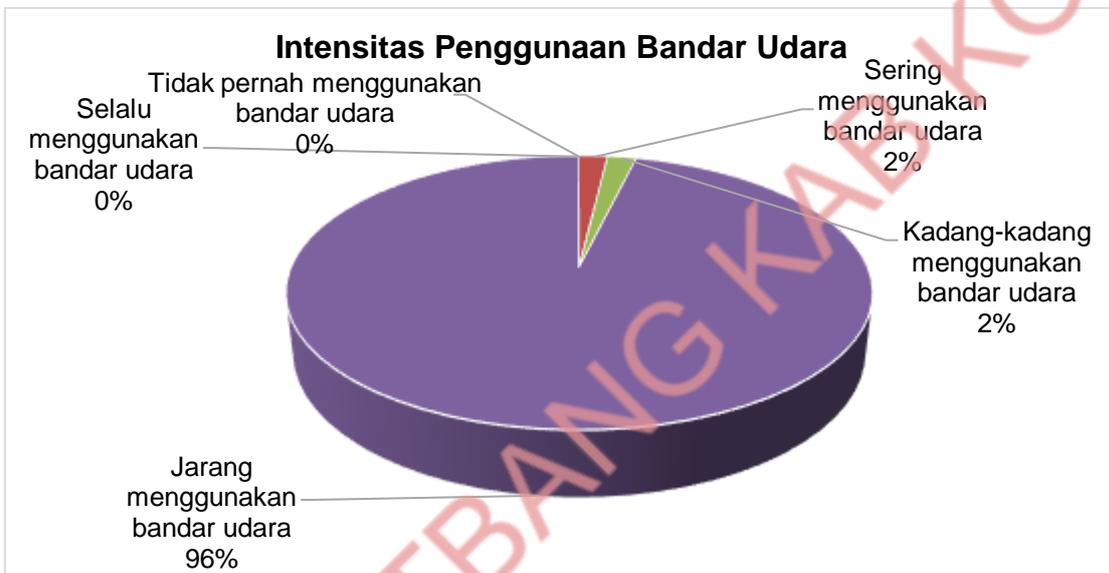


Gambar 4.65. Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Fasilitas dan Pelayanan Angkutan Umum

Tabel 4.126. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Intensitas Penggunaan Bandar Udara

Intensitas Penggunaan Bandar Udara	Jumlah
Selalu menggunakan Bandar Udara	0
Sering menggunakan Bandar Udara	1
Kadang-kadang menggunakan Bandar Udara	1
Jarang menggunakan Bandar Udara	51
Tidak pernah menggunakan Bandar Udara	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.66. Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Intensitas Penggunaan Bandar Udara

Tabel 4.127. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Kemudahan Naik Turun Penumpang

Kemudahan naik turun penumpang	Jumlah
Sangat mudah turun naik kendaraan	0
Mudah turun naik kendaraan	47
Agak mudah turun naik kendaraan	4
Sulit turun naik kendaraan	1
Sangat sulit turun naik kendaraan	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

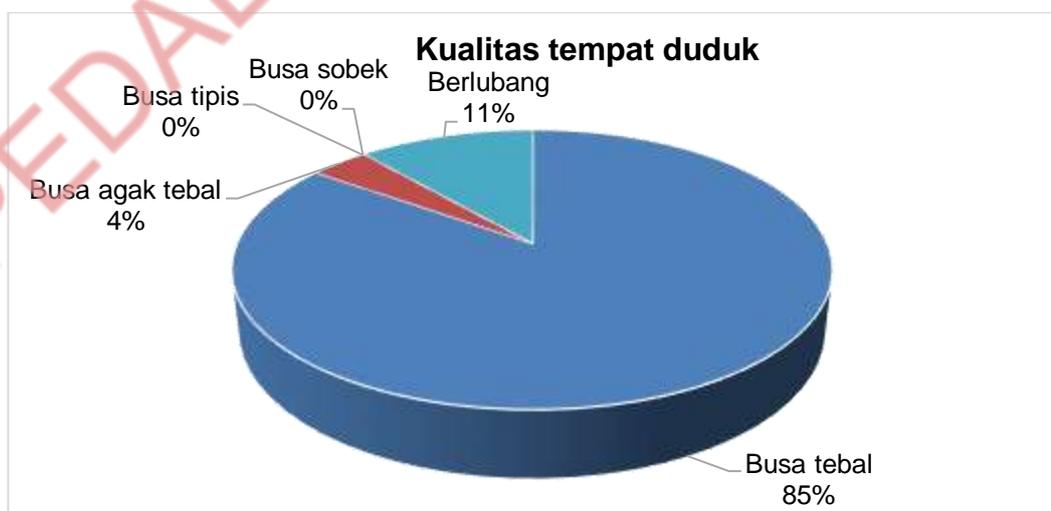


Gambar 4.67. Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Kemudahan Naik Turun Penumpang

Tabel 4.128. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Kualitas Tempat Duduk

Kualitas tempat duduk	Jumlah
Busa tebal	45
Busa agak tebal	2
Busa tipis	0
Busa sobek	0
Berlubang	6

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.68. Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Kualitas Tempat Duduk

Tabel 4.129. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Keamanan pada Aksi Kejahatan

Keamanan terhadap aksi kejahatan	Jumlah
Selalu terjadi pencopetan/pemalakan	0
Sering terjadi pencopetan/pemalakan	0
Kadang-kadang terjadi pencopetan/pemalakan	0
Jarang terjadi pencopetan/pemalakan	0
Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	53

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

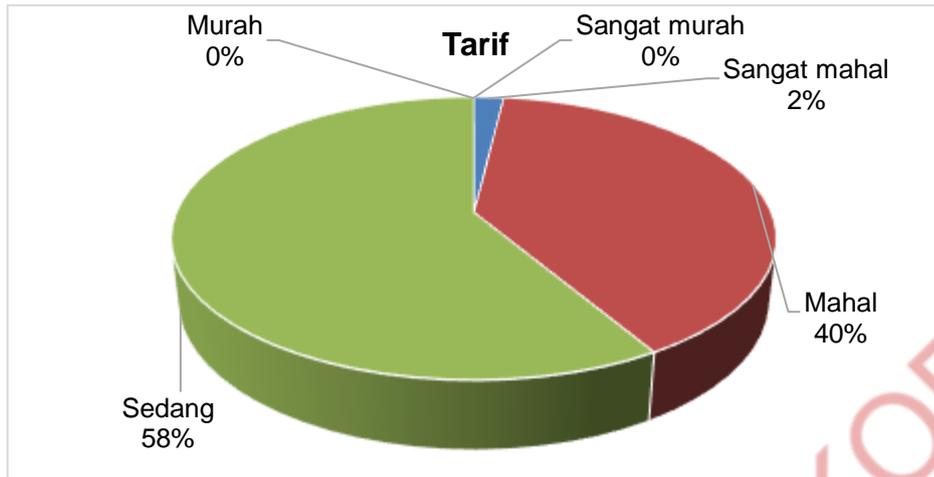


Gambar 4.69. Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Aksi Kejahatan

Tabel 4.130. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Tarif Perjalanan

Tarif	Jumlah
Sangat mahal	1
Mahal	21
Sedang	31
Murah	0
Sangat murah	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.70. Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Tarif Perjalanan

Tabel 4.131. Rekapitulasi Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi)	Jumlah
Sangat lebih lambat	0
Lebih lambat	0
Sama	5
Lebih cepat	0
Sangat lebih cepat	48

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.71. Jumlah Responden di Bandar Udara Iskandar Berdasarkan Penilaian Penumpang Terhadap Waktu Perjalanan

Dari tabel tersebut diketahui hasil wawancara responden di Bandar Udara Iskandar berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh laki – laki sebanyak 77% dan perempuan sebanyak 23 %. Asal perjalanan dari Kabupaten Kotawaringin Barat sebanyak 41% dan tujuan perjalanan menuju daerah Provinsi Jawa Tengah sebanyak 21%. Pekerjaan responden tertinggi sebagai pegawai swasta sebanyak 72% dan terendah sebagai wiraswasta dan ibu rumah tangga sebanyak 4%. Perkiraan pendapatan responden tertinggi sekitar Rp. 2.000.000 s/d Rp. 3.000.000 dan Rp. 3.000.000 s/d Rp. 4.000.000 sebanyak 21%. Perkiraan pendapatan responden terendah sekitar Rp. 6.000.000 s/d Rp. 10.000.000 sebanyak 4%.

Tingkat urutan parameter terpenting menurut responden dalam pemilihan moda perjalanan yakni faktor biaya perjalanan, kenyamanan, biaya perjalanan, kenyamanan, ketepatan waktu (jadwal tepat) dan banyaknya ganti kendaraan yang dilakukan. Tingkat kepuasan responden terhadap fasilitas dan pelayanan angkutan umum transportasi udara rata – rata puas pada parameter kemudahan naik turun penumpang, ketersediaan tempat duduk setiap saat, kepadatan penumpang (tidak berdesakan), Kualitas tempat duduk, Keamanan terhadap aksi kejahatan, tarif perjalanan dan waktu perjalanan (dibandingkan kendaraan pribadi). Tingkat kepuasan responden terhadap fasilitas dan pelayanan angkutan umum transportasi udara sangat puas pada parameter kebersihan dan netral pada parameter penggunaan bandar udara.

Penilaian responden terhadap Intensitas Penggunaan Bandar Udara tertinggi yakni jarang menggunakan bandar udara sebanyak 96%. Penilaian responden terhadap Kemudahan Naik Turun Penumpang tertinggi yakni Mudah turun naik kendaraan sebanyak 90%. Penilaian responden terhadap tertinggi yakni sebanyak %. Penilaian responden terhadap Kualitas Tempat Duduk tertinggi yakni Busa tebal sebanyak 85%. Penilaian responden terhadap Keamanan pada Aksi Kejahatan tertinggi yakni Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan sebanyak 100%. Penilaian responden terhadap Tarif Perjalanan tertinggi yakni Sedang sebanyak 58 %. Penilaian responden terhadap Waktu Perjalanan tertinggi yakni sebanyak %. Penilaian responden terhadap tertinggi yakni Sangat lebih cepat sebanyak 91%.

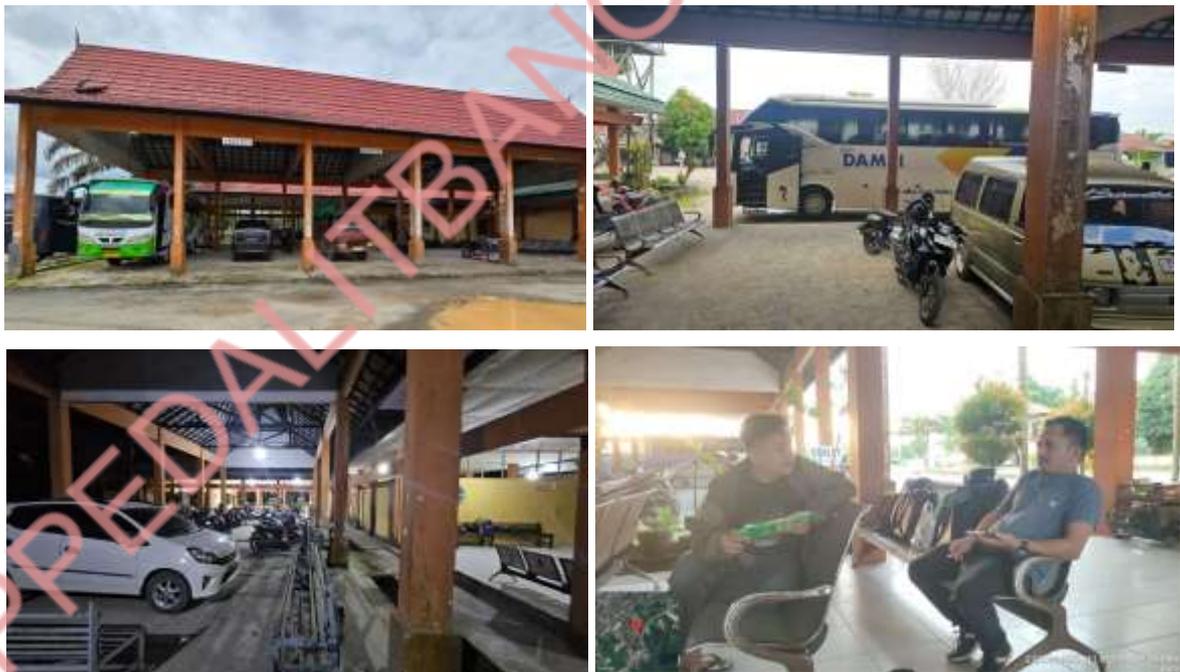
4.2. Fasilitas Pelayanan Angkutan Umum

4.2.1. Terminal

Terminal yang ada di Kabupaten Kotawaringin Barat adalah Terminal Natai Suka, Terminal Sei Rangit, Terminal Sei Kapitan, Terminal Amin Jaya, dan Terminal Kotawaringin Hilir. Terminal Natai Suka merupakan terminal tipe B yang terletak di Jalan Natai Arah, Kelurahan

Baru, Kecamatan Arut Selatan dan berada di bawah kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah. Kondisi saat ini terminal aktif melayani perjalanan angkutan umum, baik antar desa dan kecamatan di dalam Kabupaten Kotawaringin Barat, antar kota/kabupaten dalam Provinsi Kalimantan Tengah, maupun perjalanan antar kota/kabupaten antar provinsi.

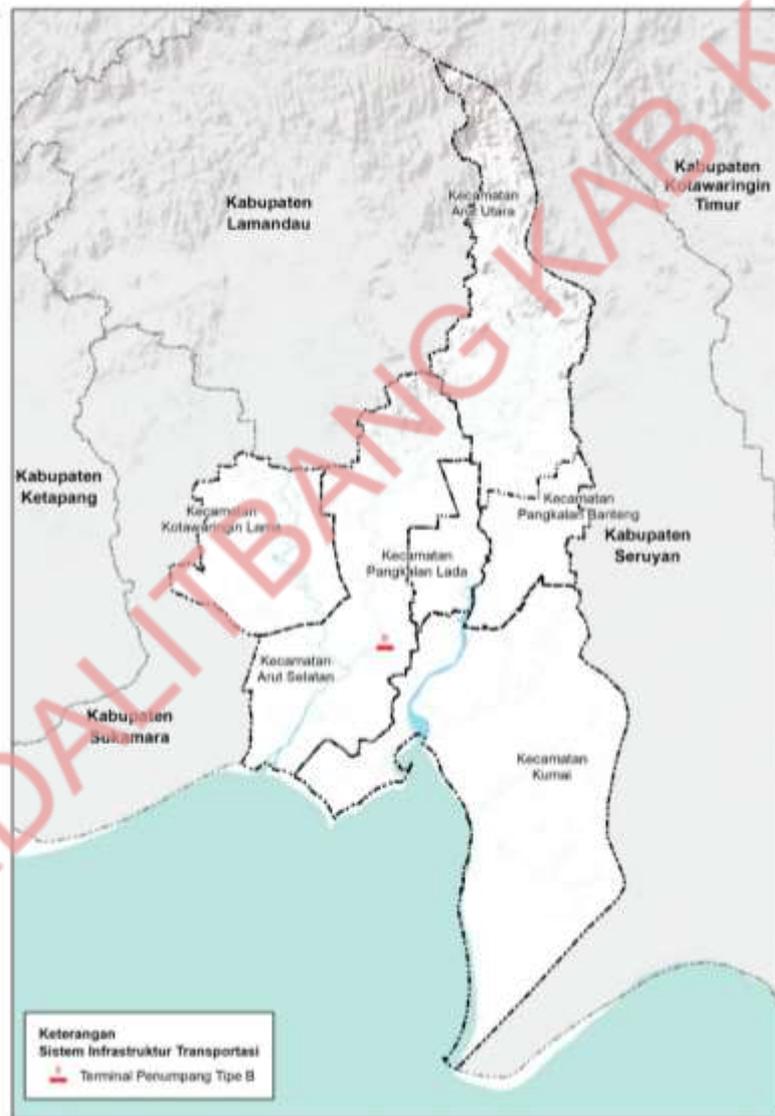
Sementara itu, 3 terminal yang lain merupakan terminal tipe C yang berada di bawah kewenangan Dinas Perhubungan Kabupaten Kotawaringin Barat. Terminal Sei Rangit berlokasi di Kelurahan Raja, Kecamatan Arut Selatan dengan kondisi saat ini aktif digunakan untuk Bus Perintis Damri dengan trayek Pangkalan Bun–Desa Sebuai dan Pangkalan Bun–Kel. Pangkut. Terminal Sei Kapitan berlokasi di Desa Sei Kapitan, Kecamatan Kumai dengan kondisi saat ini aktif disewa oleh Organda. Terminal Amin Jaya terletak di Desa Amin Jaya, Kecamatan P. Banteng dengan kondisi saat ini tidak aktif. Begitu juga dengan Terminal Kotawaringin Hilir yang terletak di Kelurahan Kotawaringin Hilir, Kecamatan Kotawaringin Lama juga tidak aktif.



Gambar 4.72. Kondisi Terminal Natai Suka



Gambar 4.73. Kondisi Terminal Pasar



Gambar 4.74. Peta Lokasi Terminal

Berdasarkan hasil survei wawancara penilaian kinerja pelayanan terminal yang dilakukan di Terminal Tipe B Natai Suka, diperoleh responden sebanyak 22 orang. Berikut ini data hasil survei wawancara tersebut.

Tabel 4.132. Data Jenis Kelamin, Pekerjaan, Penghasilan, Frekuensi Naik Angkutan Umum, Maksud Perjalanan, dan Kendaraan yang Digunakan Menuju Terminal dari Responden Wawancara Kinerja Pelayanan Terminal

N o.	Jenis Kelamin	Pekerjaan	Penghasilan dalam satu bulan	Frekuensi Naik Angkutan Umum melalui Terminal	Maksud Perjalanan	Kendaraan yang Digunakan menuju Terminal
1	Perempuan	Pegawai Negeri/BUMN	Lebh dari Rp. 5.000.000	Sebulan sekali	Mengunjungi Keluarga	Taksi Online
2	Laki-laki	Pegawai Swasta	Rp 1.500.000 – Rp. 2.500.000	Sebulan sekali	Mengunjungi Keluarga	Sepeda Motor
3	Laki-laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Lainnya	Urusan bisnis	Sepeda Motor
4	Perempuan	Ibu Rumah Tangga	Kurang dari Rp. 500.000	Setahun sekali	Mengunjungi Keluarga	Travel
5	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	2x Setahun	Sekolah/Kuliah	Travel
6	Perempuan	Ibu Rumah Tangga	Kurang dari Rp. 500.000	Pertama Kali	Mengunjungi Keluarga	Mobil
7	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	2x Setahun	Sekolah/Kuliah	Mobil
8	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	Saat Liburan	Sekolah/Kuliah	Mobil
9	Perempuan	Wiraswasta/Pengusaha	Kurang dari Rp. 500.000	Sebulan sekali	Urusan bisnis	Mobil
10	Laki-laki	Pegawai Swasta	Lebh dari Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Urusan bisnis	Travel
11	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	Setahun sekali	Sekolah/Kuliah	sepeda motor
12	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	6 bulan sekali	Sekolah/Kuliah	Bus
13	Perempuan	Wiraswasta/Pengusaha	Rp. 500.000 - Rp. 1.500.000	7 bulan sekali	Sekolah/Kuliah	Bus
14	Laki-laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi Keluarga	Sepeda Motor
15	Perempuan	ibu rumah tangga	Kurang dari Rp. 500.000	4 bulan sekali	belanja	Sepeda Motor
16	Laki-laki	Pegawai Swasta	Kurang dari Rp. 500.000	sebulan sekali	Mengunjungi Keluarga	Sepeda Motor
17	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	6 bulan sekali	Sekolah/Kuliah	Taksi Online
18	Laki-laki	Pelajar/Mahasiswa	Rp 1.500.000 – Rp. 2.500.000	6 bulan sekali	bekerja	Mobil
19	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	6 bulan sekali	Sekolah/Kuliah	Mobil
20	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	Setahun sekali	Sekolah/Kuliah	Mobil
21	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	6 bulan sekali	Mengunjungi Keluarga	angkutan umum
22	Perempuan	Guru/dosen	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Sebulan sekali	Urusan bisnis	Sepeda Motor

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.133. Penilaian Keandalan (*Reability*) Pelayanan Terminal

No.	Jadwal Kedatangan Kendaraan Secara Tertulis	Jadwal Keberangkatan Kendaraan Secara Tertulis	Loket Penjualan Tiket	Kantor Penyelenggara Terminal	Petugas Operasional Terminal
1	Sangat Baik	Sangat Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
2	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
3	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
4	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik
5	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
6	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik
7	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
8	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
9	Baik	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik
10	Sangat Baik	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik
11	baik	baik	Cukup Baik	Cukup Baik	baik
12	Sangat Baik	Sangat Baik	Baik	Baik	Baik
13	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
14	Sangat Baik	Sangat Baik	Sangat Baik	Sangat Baik	tidak baik
15	Sangat Baik	Sangat Baik	Sangat Baik	Sangat Baik	Kurang Baik
16	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
17	Sangat Baik	Baik	Baik	Sangat Baik	Baik
18	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik
19	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
20	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik	Baik
21	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
22	Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

**Tabel 4.134. Penilaian Ketanggapan (*Responsiveness*), Jaminan/Kenyamanan (*Assurance*), dan Empati/Perhatian (*Empathy*)
Pelayanan Terminal**

No.	Ketanggapan (<i>Responsiveness</i>)			Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)			Empati, Perhatian (<i>Empathy</i>)	
	Informasi Gangguan Perjalanan Kendaraan Angkutan Umum	Informasi Angkutan Lanjutan	Fasilitas Keselamatan Jalan Dalam Terminal	Media Pengaduan Gangguan Keamanan	Petugas Keamanan Menjaga Ketertiban Bagi Pengguna Terminal	Lampu Penerangan Ruangan di Terminal	Informasi Fasilitas Kesehatan	Informasi Pelayanan
1	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik
2	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
3	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
4	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
5	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik	Sangat Baik
6	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Sangat Baik	Sangat Baik
7	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik
8	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
9	Kurang Baik	Tidak Baik	Tidak Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Tidak Baik	Kurang Baik	Cukup Baik
10	Kurang Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik
11	baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik	Baik
12	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Sangat Baik
13	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
14	tidak baik	baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
15	baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
16	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
17	Baik	Sangat Baik	Cukup Baik	Sangat Baik	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik
18	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
19	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik
20	Baik	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Tidak Baik	Tidak Baik	Tidak Baik
21	Baik	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
22	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.135. Penilaian Kondisi Fisik Fasilitas Pelayanan Terminal

No.	Pos, Fasilitas, dan Petugas Kesehatan	Ruang Tunggu Kebarangkatan (Boarding)	Fasilitas Peribadatan/Musholah	Rumah Makan	Fasilitas Dan Petugas Kebersihan Terminal	Tempat Penitipan Barang	Toilet, WC/MCK
1	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Baik
2	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Baik
3	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
4	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
5	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
6	Sangat Baik	Sangat Baik	Baik	Sangat Baik	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik
7	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
8	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
9	Cukup Baik	Baik	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik
10	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Tidak Baik	Kurang Baik	Baik	Baik
11	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
12	Sangat Baik	Sangat Baik	Baik	Sangat Baik	Baik	Baik	Sangat Baik
13	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
14	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Baik
15	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
16	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik
17	Baik	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Sangat Baik	Sangat Baik
18	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Baik
19	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik
20	Tidak Baik	Tidak Baik	Tidak Baik	Tidak Baik	Tidak Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
21	Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Baik
22	Baik	Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.136. Penilaian Kemudahan (*Accessibility*) Fasilitas Pelayanan Terminal

No.	Lokasi Terminal Mudah Dijangkau	Tempat Naik dan Turun Penumpang	Tempat Parkir Kendaraan Umum Dan Kendaraan Pribadi	Fasilitas Penyandang Cacat (<i>Difable</i>)	Letak Jalur Pemberangkatan	Letak Jalur Kedatangan
1	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
2	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
3	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Sangat Baik	Sangat Baik
4	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
5	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
6	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
7	Kurang Baik	Tidak Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
8	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
9	Kurang Baik	Tidak Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
10	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Baik
11	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
12	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
13	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
14	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
15	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
16	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik
17	Kurang Baik	Kurang Baik	Sangat Baik	Sangat Baik	Baik	Baik
18	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
19	Kurang Baik	Tidak Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
20	Tidak Baik	Tidak Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Sangat Baik
21	Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
22	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik

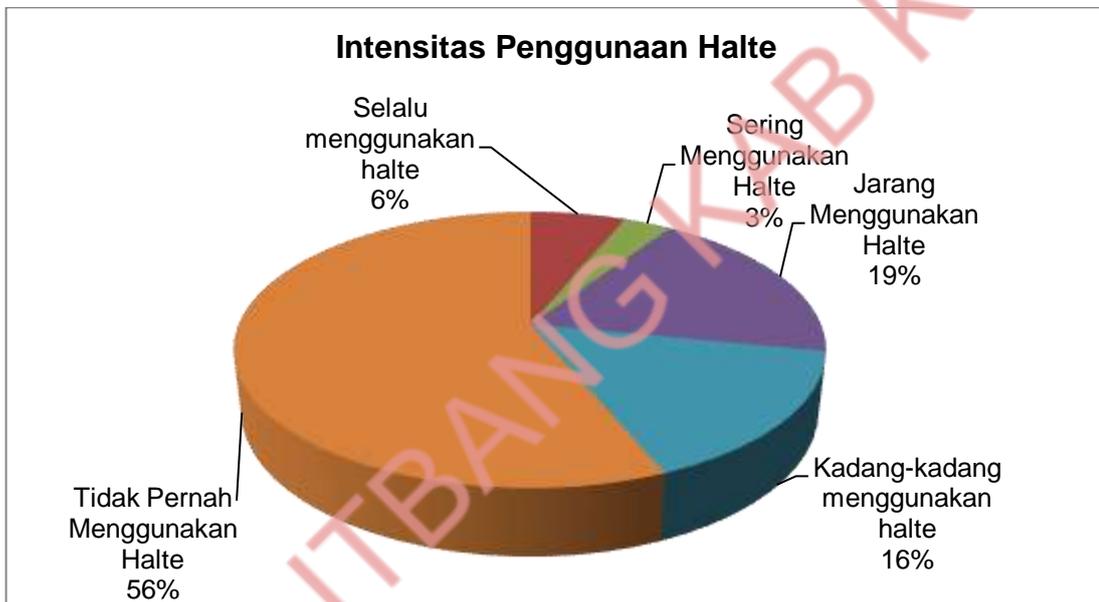
Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Berikut hasil rekapitulasi data wawancara terhadap fasilitas pelayanan terminal :

Tabel 4.137. Rekapitulasi Intensitas Penggunaan Halte

No	Intensitas Penggunaan Halte	Jumlah
1	Selalu menggunakan halte	2
2	Sering Menggunakan Halte	1
3	Jarang Menggunakan Halte	6
4	Kadang-kadang menggunakan halte	5
5	Tidak Pernah Menggunakan Halte	18
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.75. Rekapitulasi Intensitas Penggunaan Halte

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap intensitas penggunaan halte mayoritas responden tidak pernah menggunakan halte sebanyak 58%.

Tabel 4.138. Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Kendaraan

No	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Jumlah
1	Sangat mudah turun naik kendaraan	2
2	Agak mudah turun naik kendaraan	8
3	Mudah turun naik kendaraan	18
4	Sulit turun naik kendaraan	2
5	Sangat sulit turun naik kendaraan	2
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.76. Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Kendaraan

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap kemudahan naik turun kendaraan, mayoritas responden mudah turun naik kendaraan sebanyak 56%.

Tabel 4.139. Rekapitulasi Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat

Ketersediaan tempat duduk setiap saat	Jumlah
Selalu mendapat tempat duduk	26
Sering mendapat tempat duduk	6
Jarang mendapat tempat duduk	0
Kadang-kadang mendapat tempat duduk	0
Tidak Pernah mendapat tempat duduk	0
Total	32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



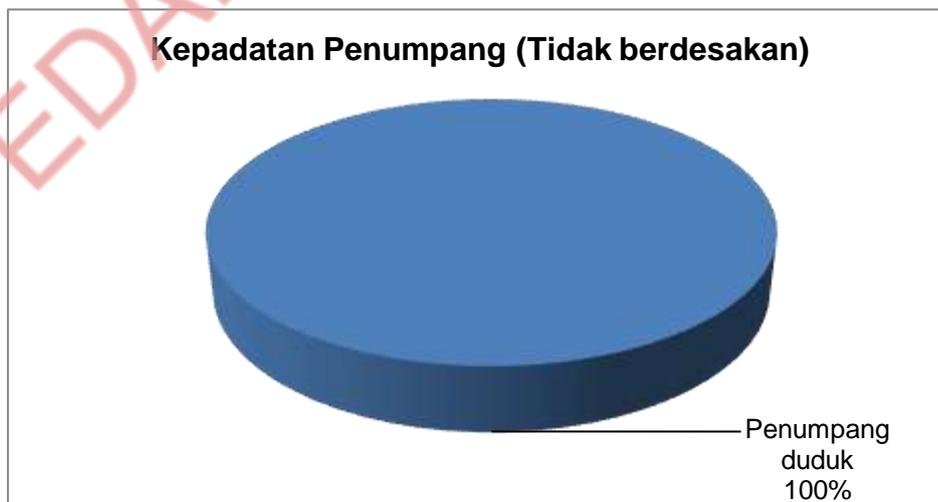
Gambar 4.77. Rekapitulasi Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap ketersediaan tempat duduk setiap saat, mayoritas responden selalu mendapat tempat duduk sebanyak 81%.

Tabel 4.140. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)

No	Kepadatan Penumpang (Tidak berdesakan)	Jumlah
1	Penumpang duduk	32
2	Penumpang berdiri	0
	Total	32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.78. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap kepadatan penumpang (tidak berdesakan), mayoritas responden selalu mendapat tempat duduk sebanyak 100%.

Tabel 4.141. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk

No	Kualitas tempat duduk	Jumlah
1	Busa Tebal	16
2	Busa agak tebal	7
3	Busa tipis	2
4	Berlobang	7
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.79. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap kualitas tempat duduk, mayoritas busa tebal sebanyak 50%.

Tabel 4.142. Rekapitulasi Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

No	Keamanan terhadap kecelakaan lalu lintas	Jumlah
1	Sangat mematuhi rambu lalu lintas	2
2	Agak mematuhi rambu lalu lintas	0
3	Mematuhi rambu lalu lintas	28
4	Kadang-kadang mematuhi rambu lalu lintas	2
5	Sulit mematuhi rambu lalu lintas	0
6	Sangat tidak mematuhi rambu lalu lintas	0
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.80. Rekapitulasi Keamanan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap keamanan terhadap kecelakaan lalu lintas, mayoritas responden memilih memathui rambu lalu lintas sebanyak 86%.

Tabel 4.143. Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan

No	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Jumlah
1	Selalu terjadi pencopetan/pemalakan	0
2	Sering terjadi pencopetan/pemalakan	2
3	Jarang terjadi pencopetan/pemalakan	1
4	Kadang-kadang terjadi pencopetan/pemalakan	0
5	Tidak Pernah terjadi pencopetan/pemalakan	29
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



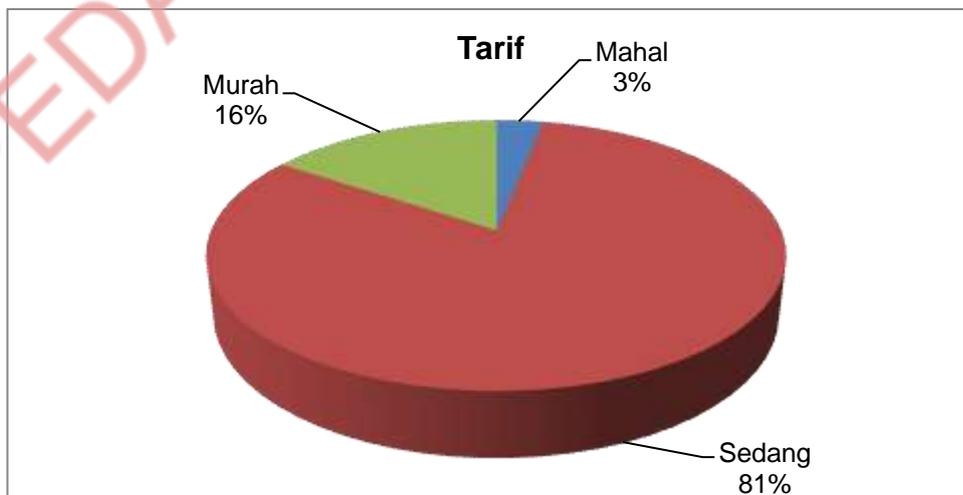
Gambar 4.81. Rekapitulasi Terhadap Aksi Kejahatan

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap keamanan terhadap aksi kejahatan, mayoritas responden tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan sebanyak 91%.

Tabel 4.144. Rekapitulasi Tarif

Tarif	Jumlah
Mahal	1
Sedang	26
Murah	5
Total	32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



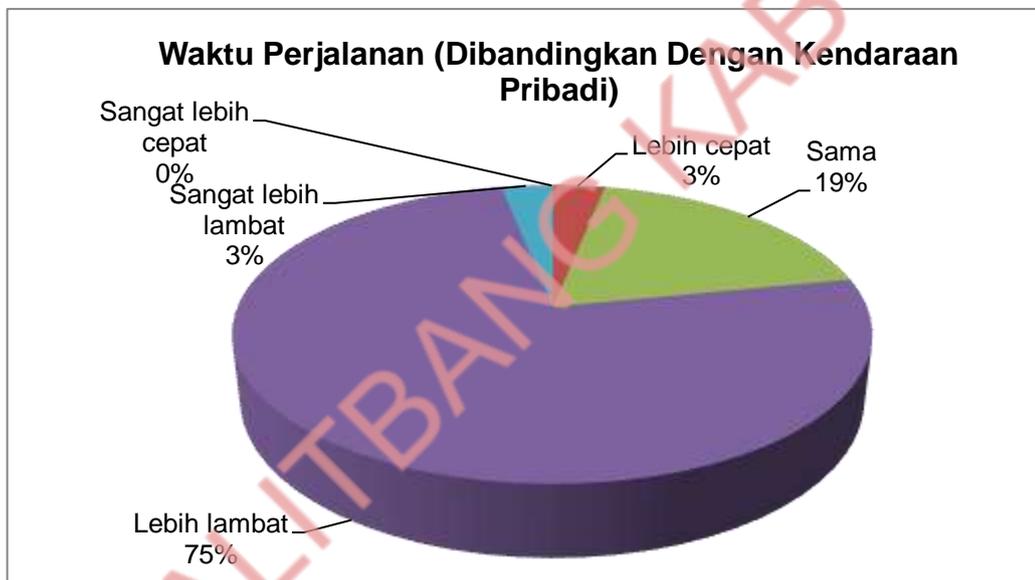
Gambar 4.82. Rekapitulasi Tarif

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap tarif, mayoritas responden memilih harga tarif sedang sebanyak 81%.

Tabel 4.145. Rekapitulasi Waktu Perjalanan (Dibandingkan dengan Kendaraan Pribadi)

No	Waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi)	Jumlah
1	Sangat lebih cepat	0
2	Lebih cepat	1
3	Sama	6
4	Lebih lambat	24
5	Sangat lebih lambat	1
Total		32

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



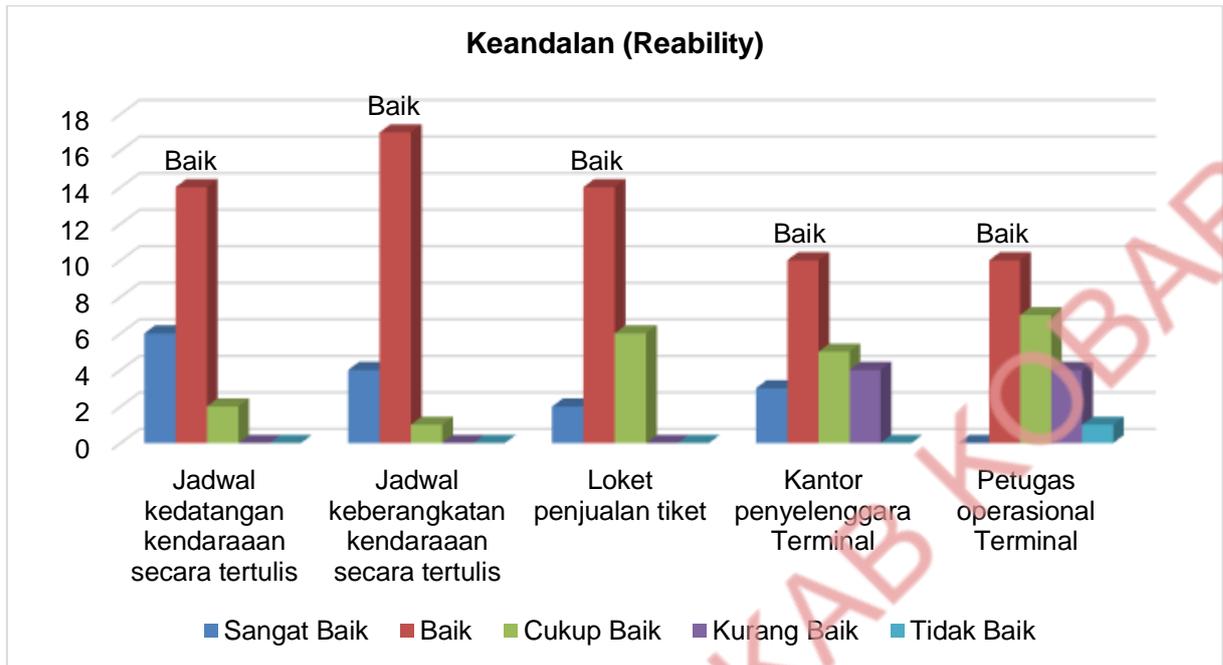
Gambar 4.83. Rekapitulasi Waktu Perjalanan (Dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi), mayoritas responden memilih lebih lambat sedang sebanyak 75%.

Tabel 4.146. Rekapitulasi Keandalan (Reability)

Kondisi	Jadwal kedatangan kendaraan secara tertulis	Jadwal keberangkatan kendaraan secara tertulis	Loket penjualan tiket	Kantor penyelenggara Terminal	Petugas operasional Terminal
Sangat Baik	6	4	2	3	0
Baik	14	17	14	10	10
Cukup Baik	2	1	6	5	7
Kurang Baik	0	0	0	4	4
Tidak Baik	0	0	0	0	1

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



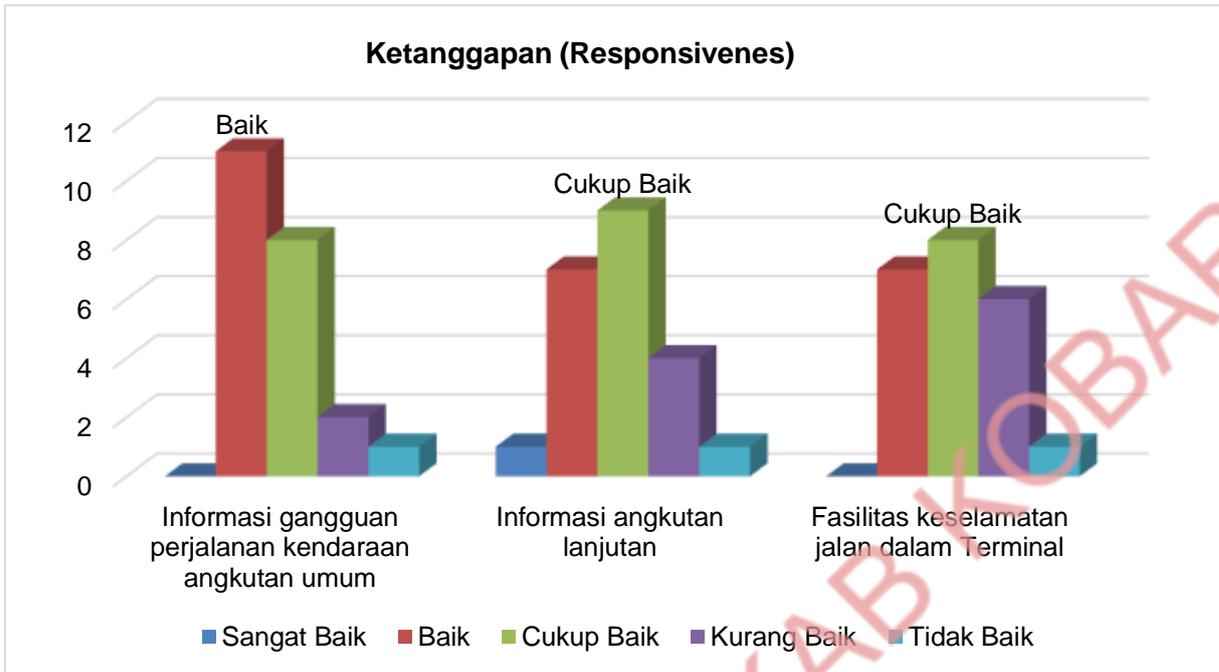
Gambar 4.84. Rekapitulasi Keandalan (Reability)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap keandalan (*Reability*), mayoritas responden merasa baik terhadap jadwal kedatangan kendaraan secara tertulis, jadwal keberangkatan kendaraan secara tertulis, loket penjualan tiket, kantor penyelenggara terminal, petugas operasional terminal.

Tabel 4.147. Rekapitulasi Terhadap Ketanggapan (*Responsive*)

Kondisi	Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum	Informasi angkutan lanjutan	Fasilitas keselamatan jalan dalam Terminal
Sangat Baik	0	1	0
Baik	11	7	7
Cukup Baik	8	9	8
Kurang Baik	2	4	6
Tidak Baik	1	1	1

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



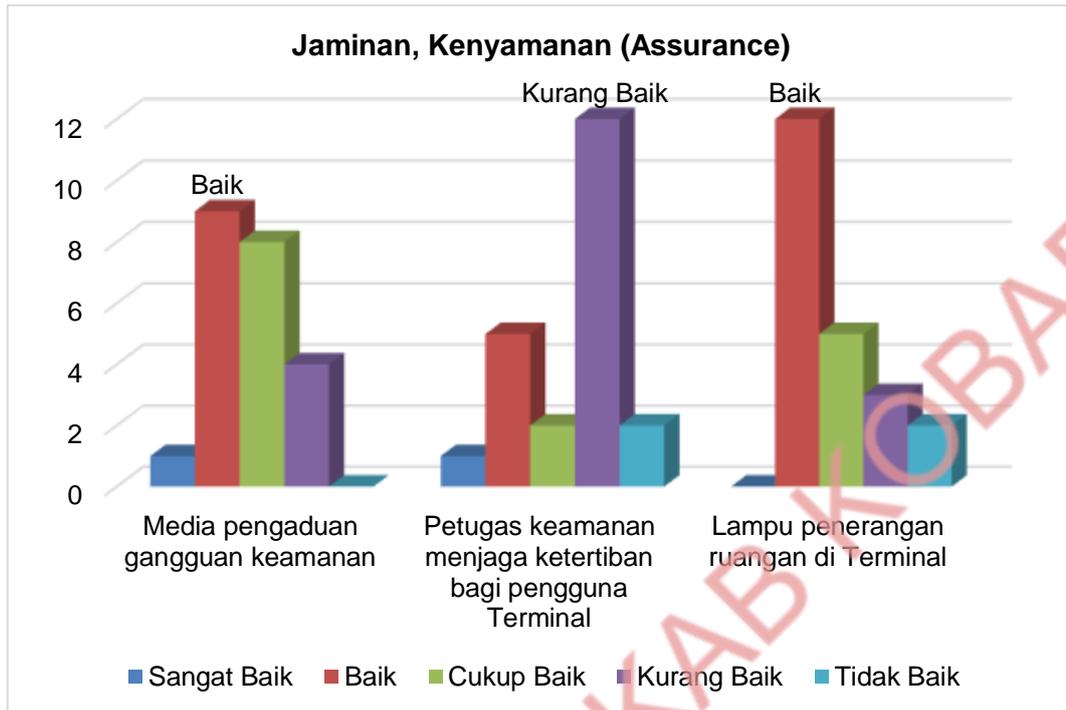
Gambar 4.85. Rekapitulasi Ketanggapan (*Responsive*)

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap ketanggapan (*Responsive*), mayoritas responden merasa baik terhadap informasi gangguan perjalanan kendaraan umum, dan merasa cukup baik terhadap informasi angkutan lanjutan serta fasilitas keselamatan jalan dalam terminal.

Tabel 4.148. Rekapitulasi Terhadap Jaminan, Kenyamanan (*Assurance*)

Kondisi	Media pengaduan gangguan keamanan	Petugas keamanan menjaga ketertiban bagi pengguna Terminal	Lampu penerangan ruangan di Terminal
Sangat Baik	1	1	0
Baik	9	5	12
Cukup Baik	8	2	5
Kurang Baik	4	12	3
Tidak Baik	0	2	2

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



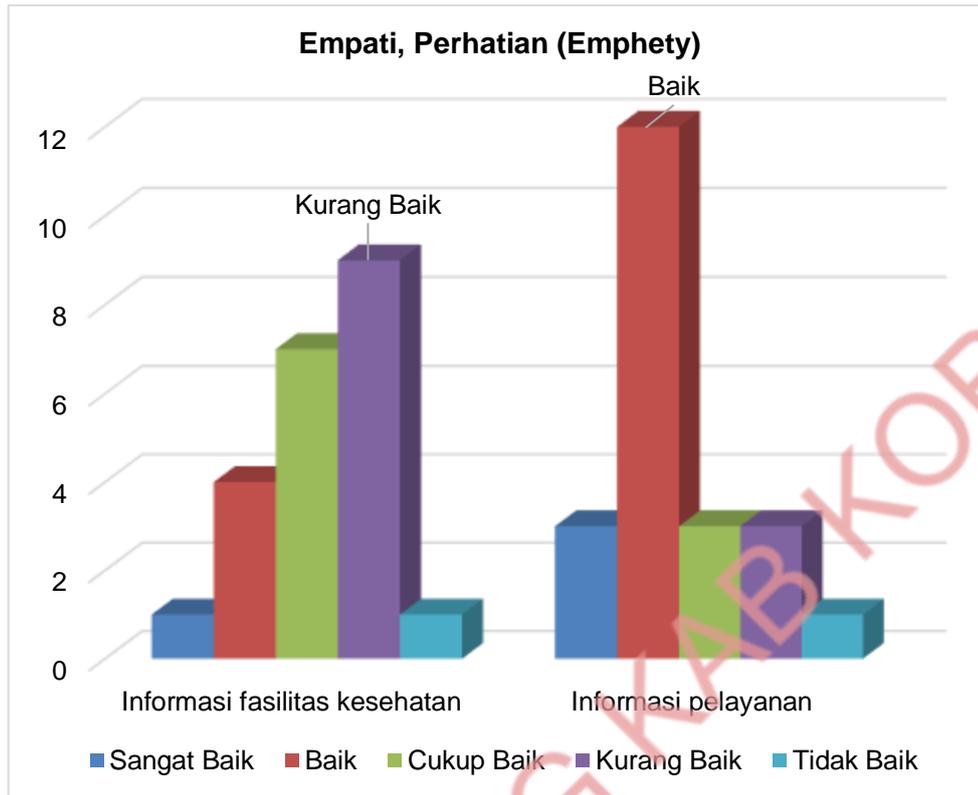
Gambar 4.86. Rekapitulasi Terhadap Jaminan, Kenyamanan (Assurance)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap Jaminan, Kenyamanan (*Assurance*), mayoritas responden merasa baik terhadap media pengaduan gangguan keamanan, lampu penerangan ruangan di terminal dan merasa kurang baik terhadap petugas keamanan menjaga ketertiban bagi pengguna terminal.

Tabel 4.149. Rekapitulasi Terhadap Empati, Perhatian, (*Emphety*)

Kondisi	Informasi fasilitas kesehatan	Informasi pelayanan
Sangat Baik	1	3
Baik	4	12
Cukup Baik	7	3
Kurang Baik	9	3
Tidak Baik	1	1

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



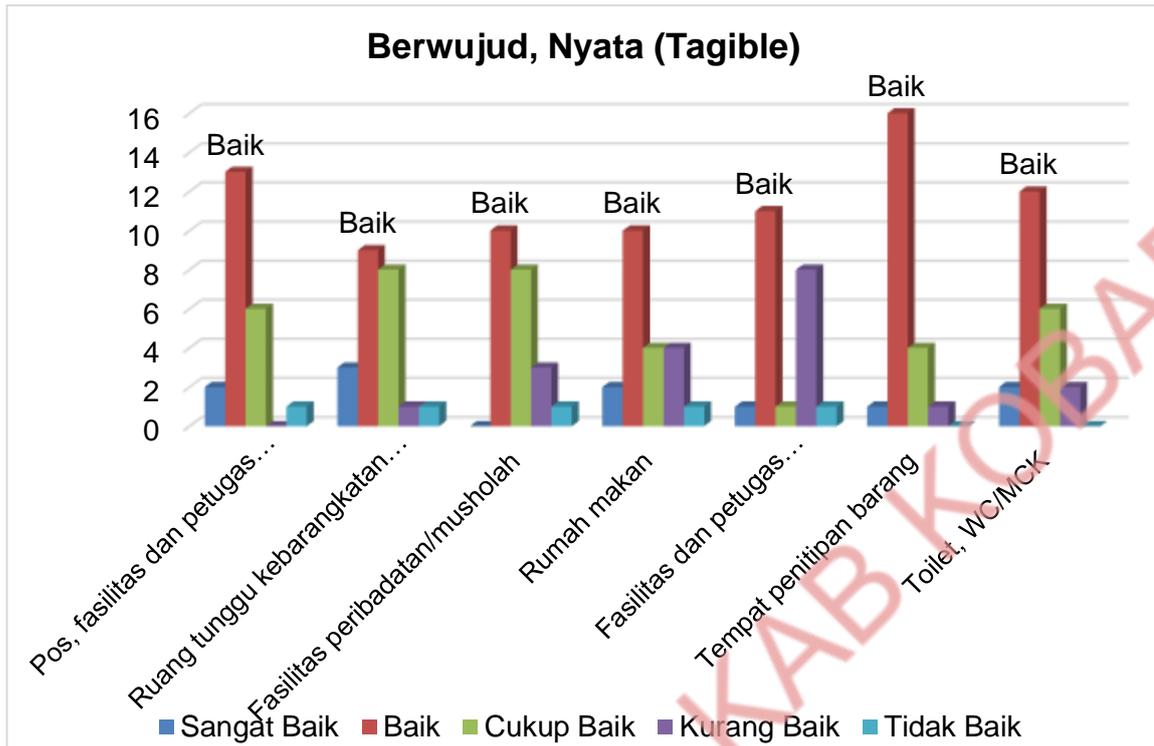
Gambar 4.87. Rekapitulasi Terhadap Empati, Perhatian (Emphety)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap Empati, Perhatian (*Emphaty*), mayoritas responden merasa baik terhadap Informasi pelayanan, dan kurang baik terhadap informasi fasilitas kesehatan.

Tabel 4.150. Rekapitulasi Terhadap Fasilitas Terminal yang Sifatnya Berwujud, Nyata (Tagible)

Kondisi	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan	Ruang tunggu keberangkatan (Boarding)	Fasilitas peribadatan/mu sholah	Rumah makan	Fasilitas dan petugas kebersihan Terminal	Tempat penitipan barang	Toilet, WC/MCK
Sangat Baik	2	3	0	2	1	1	2
Baik	13	9	10	10	11	16	12
Cukup Baik	6	8	8	4	1	4	6
Kurang Baik	0	1	3	4	8	1	2
Tidak Baik	1	1	1	1	1	0	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.88. Rekapitulasi Terhadap Fasilitas Terminal yang Sifatnya Berwujud, Nyata (Tagible)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi darat terhadap fasilitas terminal yang sifatnya berwujud, nyata (*Tagible*), mayoritas responden merasa baik.

4.2.2. Halte

Kabupaten Kotawaringin Barat memiliki 24 halte yang tersebar di masing-masing kecamatan, antara lain:

- 1) Bangunan halte pasar pelanggan sari
- 2) Bangunan halte simpang sebukat
- 3) Bangunan halte depan MAN Pangkalan Bun
- 4) Bangunan halte depan Terminal Kumai
- 5) Bangunan halte depan SMKN 2 Pangkalan Bun
- 6) Bangunan halte depan SMAN 2 Pangkalan Bun
- 7) Bangunan halte depan SMPN 2 Pangkalan Bun
- 8) Bangunan halte depan kuburan muslim sekip
- 9) Bangunan halte simpang 3 Desa Sei Hijau
- 10) Bangunan halte depan Kantor Kec. P. Lada
- 11) Bangunan halte depan SDN 3 Kel. Baru

- 12) Bangunan halte depan SMPN 1 Pangkalan Bun
- 13) Bangunan halte depan RSUD Pangkalan Bun
- 14) Bangunan halte depan TK Pembina P. Bun
- 15) Bangunan halte depan SMPN 1 Bumiharjo
- 16) Bangunan halte depan SMAN 1 Bumiharjo
- 17) Bangunan halte depan SMKN 1 Pangkalan Bun
- 18) Bangunan halte depan SMPN 11 Pangkalan Bun
- 19) Bangunan halte KM 42 desa Pandu Sanjaya
- 20) Bangunan halte depan SMAN 1 Kumai
- 21) Bangunan halte depan SMPN 7 Pangkalan Bun
- 22) Bangunan halte depan SMKN 4 Pangkalan Bun
- 23) Bangunan halte depan SMK Muhamadiyah P. Bun
- 24) Bangunan halte depan Kantor Kec. P. Banteng

Dari 24 halte yang tersebar di wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat, terdapat 1 halte yang mengalami kerusakan cukup berat, yaitu bangunan Halte Simpang Sebukat yang terletak di Jalan A. Yani Desa Karang Mulya.

4.2.3. Dermaga Sungai

Berikut ini rekapitulasi data lokasi pelabuhan sungai dan danau di Kabupaten Kotawaringin Barat.

Tabel 4.151. Lokasi Pelabuhan Sungai dan Danau di Wilayah Kotawaringin Barat

No	Nama Pelabuhan	Koordinat Pelabuhan	Kondisi Pelabuhan	Status Dermaga	Fungsi Dermaga
1	Pelabuhan Indrasari	2°40'09"S 111°38'11"E	Baik	Pengumpan	Pelabuhan Sungai
2	Dermaga Pasar Saik	2°40'32"S 111°37'40"E	Baik	Pengumpan	Pelabuhan Sungai
3	Pelabuhan Kumai Hulu	2°43'55"S 111°44'08"E	Baik	Pengumpan	Pelabuhan Sungai
4	Dermaga Ponton Pasar Cempaka Kumai	2°44'31"S 111°43'36"E	Baik	Pengumpan	Pelabuhan Sungai
5	Pelabuhan Kotawaringin Lama	2°29'25"S 111°26'32"E	Baik	Pengumpan	Pelabuhan Sungai
6	Dermaga Sebukat	2°29'45"S 111°51'57"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai
7	Dermaga Karang Sari	2°32'35"S 111°50'39"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai
8	Dermaga Kotawaringin Lama	2°29'17"S 111°26'36"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai
9	Pelabuhan Pangkalan Bun			Pengumpan	Pelabuhan Sungai
10	Dermaga Rungun	2°22'45"S 111°27'18"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai

No	Nama Pelabuhan	Koordinat Pelabuhan	Kondisi Pelabuhan	Status Dermaga	Fungsi Dermaga
11	Dermaga Nangamua	2°13'13"S 111°49'36"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai
12	Dermaga Pandau	1°58'56"S 111°55'41"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai
13	Dermaga Sei Cabang	3°18'10"S 111°49'08"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai
14	Dermaga Tanjung Putri	2°52'28"S 111°26'59"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai
15	Dermaga Teluk Pulai	2°58'31"S 111°48'13"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai
16	Dermaga Sungai Sekonyer	2°49'31"S 111°48'12.1"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai
17	Pelabuhan Sei Kapitan	2°45'22"S 111°43'01"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai/Pelabuhan Penyeberangan
18	Pelabuhan Kumai Hilir Seberang	2°44'55"S 111°43'47"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai/Pelabuhan Penyeberangan
19	Pelabuhan Pariwisata TNTP	2°44'09"S 111°43'52"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai
20	Pelabuhan Sebuai	2°57'36"S 111°30'05"E		Pengumpan	Pelabuhan Sungai

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Kotawaringin Barat, Tahun 2024

Terdapat 5 dermaga penyeberangan sungai yang tersedia di Kabupaten Kotawaringin Barat, antara lain:

1) Dermaga Kumai Seberang

Kondisi dermaga saat ini aktif melayani penumpang yang ingin menyeberang sungai menuju Pasar Cempaka. Fasilitas yang tersedia berupa tempat parkir, toilet, dan ruang tunggu penumpang. Kondisi dermaga saat ini kurang baik.



Gambar 4.89. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Kumai Seberang

2) Dermaga Pasar Cempaka

Kondisi dermaga saat ini aktif melayani penumpang yang ingin menyeberang sungai menuju Kumai Seberang. Tidak ada fasilitas yang tersedia untuk penumpang di dermaga. Kondisi dermaga saat ini kurang baik.



Gambar 4.90. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Pasar Cempaka

3) Dermaga Tanjung Puting di Kumai

Kondisi dermaga saat ini aktif melayani penumpang yang ingin menyeberang sungai menuju Taman Nasional Tanjung Puting. Fasilitas yang tersedia berupa tempat parkir, ruang tunggu, dan toilet. Kondisi dermaga saat ini kurang baik.



Gambar 4.91. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Tanjung Puting di Kumai

4) Dermaga Tanjung Puting di Taman Nasional Tanjung Puting

Kondisi dermaga saat ini aktif melayani penumpang yang ingin berwisata susur sungai menuju Taman Nasional Tanjung Puting.



Gambar 4.92. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Tanjung Puting di Taman Nasional Tanjung Puting

5) Dermaga Pasar Saik

Kondisi dermaga saat ini aktif melayani penumpang yang ingin menyeberang sungai menuju Raja Seberang. Tidak ada fasilitas yang tersedia untuk penumpang di dermaga. Kondisi dermaga saat ini kurang baik.



Gambar 4.93. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Pasar Saik

6) Pelabuhan Indrasari

Kondisi dermaga saat ini aktif melayani penumpang yang ingin menyeberang sungai menuju Raja Seberang. Tidak ada fasilitas yang tersedia untuk penumpang di dermaga. Kondisi dermaga saat ini kurang baik.



Gambar 4.94. Kondisi dan Fasilitas Pelabuhan Indrasari

7) Dermaga Raja Seberang 1

Kondisi dermaga saat ini aktif melayani penumpang yang ingin menyeberang sungai menuju Pasar Saik dan Pelabuhan Indrasari. Tidak ada fasilitas yang tersedia untuk penumpang di dermaga. Kondisi dermaga saat ini kurang baik.

8) Dermaga Raja Seberang 2

Kondisi dermaga saat ini aktif melayani penumpang yang ingin menyeberang sungai menuju Pasar Saik dan Pelabuhan Indrasari. Tidak ada fasilitas yang tersedia untuk penumpang di dermaga. Kondisi dermaga saat ini kurang baik.

9) Dermaga Sungai Kapitan

Kondisi dermaga saat ini belum beroperasi.



Gambar 4.95. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Sungai Kapitan

10) Dermaga Kumai Hilir

Kondisi dermaga saat ini belum beroperasi.



Gambar 4.96. Kondisi dan Fasilitas Dermaga Kumai Hilir



Gambar 4.97. Peta Lokasi Dermaga Penyeberangan Sungai

4.2.4. Pelabuhan

Pelabuhan penyeberangan laut yang ada di Kabupaten Kotawaringin Barat adalah Pelabuhan Kumai, Pelabuhan Penyeberangan Kumai, dan Pelabuhan Bumiharjo.

1) Pelabuhan Panglima Utar Kumai

Pelabuhan Kumai terletak di Jalan Bendahara No. 248, Kelurahan Kumai Hulu, Kecamatan Kumai. Pelabuhan Kumai memiliki 2 terminal, yaitu terminal penumpang dan terminal general cargo. Pelayanan perjalanan di pelabuhan ini dioperasikan oleh PT. Pelni, PT. ASDP, dan PT. Dharma Lautan Utama. Trayek yang dilayani di pelabuhan ini adalah Kumai – Surabaya, Kumai – Semarang, dan Kumai – Tanjung Priok.

2) Pelabuhan Penyeberangan Kumai

Pelabuhan Penyeberangan Kumai terletak di Kelurahan Kumai Hulu, Kecamatan Kumai. Pelabuhan ini melayani perjalanan dengan trayek Kumai – Kendal.

Pelabuhan penyeberangan laut di Kabupaten Kotawaringin Barat adalah Pelabuhan Kumai. Berikut ini data fasilitas terminal di Pelabuhan Kumai.

A. Terminal Penumpang

1. Tipe terminal : terminal penumpang
2. Nama terminal : Terminal Panglima Utar Kumai
 - a. Alamat : Jalan Bendahara No. 248 Kumai, Kelurahan Kumai Hulu , Kec. Kumai
 - b. Jenis pelabuhan : pengumpul
 - c. Wilayah administrasi : Kelurahan Kumai Hulu, Kec. Kumai
 - d. Ukuran dermaga:
 - i. Panjang (L) : 286 m
 - ii. Lebar (B) : 10 m
 - iii. Death weight max : 3000DWT
 - iv. Kostruksi : beton bertulang
 - e. Alur pelayaran
 - i. Panjang (L) : ± 24 N/Mill
 - ii. Lebar (B) : ± 100 m
3. Fasilitas Darat
 - a. Terminal penumpang
 - b. Luas : 88m x 22m
 - c. Kapasitas : 1500 orang
 - d. Kostruksi : Beton permanen

- e. Lahan parkir : 27m x 28m
- 4. Kedalaman : - 6 LWS
- 5. Posisi Koordinat : 2° 44' 52" LS / 111° 42' 59" BT
- 6. Alur pelayaran : jarak dari muara – terminal panglima utara ± 16NM

B. Terminal General Cargo

- 1. Tipe terminal : terminal general cargo
- 2. Nama terminal : Terminal Panglima Utar Kumai
 - a. Alamat : Jalan Bendahara No. 248 Kumai, Kelurahan Kumai Hulu , Kec. Kumai
 - b. Jenis pelabuhan : pengumpul
 - c. Wilayah administrasi : Kelurahan Kumai Hulu, Kec. Kumai
- 3. Ukuran
 - a. Ukuran dermaga :
 - i. Panjang (L) : 182,3 m
 - ii. Lebar (B) : 10 m
 - iii. Death weight max : 3000DWT
 - iv. Kostruksi : beton
 - b. Alur pelayaran
 - i. Panjang (L) : ± 13,36 N/Mill
 - ii. Lebar (B) : ± 100 m
- 4. Fasilitas Darat
 - a. Gudang : 2 unit
 - b. Lapangan penumpukan : 1800 m², 420 m², 525 m²
 - c. Kostruksi : paving blok dan asphalt (kap 5,00 ton/m²)
 - d. Tendon air bersih : 500m²
 - e. Jalan pelabuhan : panjang 150 m x lebar 6m (asphalt)
- 5. Kedalaman : - 6 LWS
- 6. Posisi Koordinat : 2° 44' 52" LS / 111° 42' 59" BT
- 7. Alur pelayaran : jarak dari muara – terminal panglima utara ± 16NM

C. Terminal Multipurpose

- 1. Tipe terminal : terminal multipurpose
- 2. Nama terminal : Terminal Bumiharjo Kumai
 - a. Alamat : Jalan CPO, Tanjung Kalap Kumai , Kelurahan Kumai Hulu Kec. Kumai
 - b. Jenis pelabuhan : pengumpul

- c. Wilayah administrasi : Kelurahan Kumai Hulu, Kec. Kumai
3. Ukuran
- a. Ukuran dermaga :
- i. Panjang (L) : 120 m, 130m
 - ii. Lebar (B) : 20 m, 20m
 - iii. Death weight max : 10.000DWT
 - iv. Kostruksi : beton
- b. Alur pelayaran
- i. Panjang (L) : ± 23,36 N/Mill
 - ii. Lebar (B) : ± 100 m
4. Fasilitas Darat
- a. Gudang : 1 unit
 - b. Container yard : 10.000m², 9.500m²
 - c. Kostruksi : paving blok dan asphalt (kap 15,00 ton/m²)
5. Kedalaman : - 8 LWS
6. Posisi Koordinat : 2° 37' 55" LS / 111° 48' 16" BT
7. Alur pelayaran : jarak dari muara – terminal bumiharjo ± 27,8 NM
- D. Terminal Curah Cair
1. Tipe terminal : terminal curah cair
2. Nama terminal : Terminal Bumiharjo Kumai
- a. Alamat : Jalan CPO, Tanjung Kalap Kumai , Kelurahan Kumai
Hulu Kec. Kumai
 - b. Jenis pelabuhan : pengumpul
 - c. Wilayah administrasi : Kelurahan Kumai Hulu, Kec. Kumai
3. Ukuran
- a. Panjang dermaga :
- i. CPO 1 : 120 m²
 - ii. CPO 2 : 88 m²
 - iii. CPO 3 : 487,5 m²
- b. Alur pelayaran
- i. Panjang (L) : ± 23,36 N/Mill
 - ii. Lebar (B) : ± 100 m
4. Fasilitas Darat
- a. Bulking CPO : 20 Unit
 - b. Area Lahan Bulking : 90.000m²

- c. Konstruksi : paving blok dan asphalt (kap 15,00 ton/m²)
- 5. Kedalaman : - 8 LWS
- 6. Posisi Koordinat : 2° 37' 55" LS / 111° 48' 16" BT
- 7. Alur pelayaran : jarak dari muara – Terminal Bumiharjo ± 27,8 NM



Gambar 4.98. Kondisi dan Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Kumai

Tabel 4.152. Data Jenis Kelamin, Pekerjaan, Penghasilan, Frekuensi Naik Angkutan Umum, Maksud Perjalanan, dan Kendaraan yang Digunakan Menuju Bandara dari Responden Wawancara Kinerja Pelayanan Pelabuhan

No.	Jenis Kelamin	Pekerjaan	Penghasilan dalam satu bulan	Frekuensi Naik Angkutan Umum melalui Bandara	Maksud Perjalanan	Kendaraan yang Digunakan menuju Pelabuhan
1	Laki-Laki	Pegawai swasta	Lebih dari Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Rekreasi/liburan	Travel
2	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	6 Bulan sekali	Mengunjungi keluarga	Sepeda motor
3	Laki-Laki	Pegawai swasta	Lebih dari Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Mobil Perusahaan
4	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	6 Bulan sekali	Mengunjungi keluarga	Sepeda motor
5	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp 1.500.000 – Rp. 2.500.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
6	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	6 Bulan sekali	Mengunjungi keluarga	Sepeda motor
7	Perempuan	Ibu Rumah Tangga	Kurang dari Rp. 500.000	Setahun sekali	Rekreasi/liburan	Mobil
8	Perempuan	Ibu Rumah Tangga	Kurang dari Rp. 500.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
9	Perempuan	Pegawai swasta	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun beberapa kali	Mengunjungi keluarga	Travel
10	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp 1.500.000 – Rp. 2.500.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
11	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
12	Perempuan	Wiraswasta/Pengusaha	Rp. 500.000 – Rp. 1.500.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Getek
13	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp 1.500.000 – Rp. 2.500.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
14	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp 2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
15	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp. 500.000 – Rp. 1.500.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
16	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Lebih dari Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
17	Perempuan	Ibu Rumah Tangga	Kurang dari Rp. 500.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel

No.	Jenis Kelamin	Pekerjaan	Penghasilan dalam satu bulan	Frekuensi Naik Angkutan Umum melalui Bandara	Maksud Perjalanan	Kendaraan yang Digunakan menuju Pelabuhan
18	Perempuan	Pegawai swasta	Kurang dari Rp. 500.000	Pertama kali	Mengunjungi keluarga	Travel
19	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
20	Perempuan	Pedagang	Rp 1.500.000 – Rp. 2.500.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
21	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Enam Tahun Sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
22	Perempuan	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Enam Tahun Sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
23	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Urusan bisnis	Travel
24	Perempuan	Wiraswasta/Pengusaha	Rp 1.500.000 – Rp. 2.500.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Mobil
25	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Lebih dari Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Mobil
26	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Lebih dari Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
27	Perempuan	Wiraswasta/Pengusaha	Rp 1.500.000 – Rp. 2.500.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
28	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
29	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
30	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.153. Penilaian Keandalan (*Reability*) Pelayanan Pelabuhan

No.	Jadwal kedatangan kendaraan secara tertulis	Jadwal keberangkatan kendaraan secara tertulis	Loket penjualan tiket	Kantor penyelenggara bandara	Petugas operasional bandara
1	Baik	Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik
2	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik
3	Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik
4	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik
5	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik
6	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik
7	Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik
8	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
9	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
10	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik
11	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
12	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
13	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
14	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
15	Baik	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
16	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik
17	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
18	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Baik
19	Baik	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
20	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik
21	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
22	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik
23	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
24	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
25	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Sangat Baik
26	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik
27	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
28	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
29	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik

No.	Jadwal kedatangan kendaraan secara tertulis	Jadwal keberangkatan kendaraan secara tertulis	Loket penjualan tiket	Kantor penyelenggara bandara	Petugas operasional bandara
30	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.154. Penilaian Ketanggapan (*Responsiveness*), Jaminan/Kenyamanan (*Assurance*), dan Empati/Perhatian (*Empathy*) Pelayanan Pelabuhan

No.	Ketanggapan (<i>Responsiveness</i>)			Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)			Empati, Perhatian (<i>Empathy</i>)	
	Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum	Informasi angkutan lanjutan	Fasilitas keselamatan jalan dalam pelabuhan	Media pengaduan gangguan keamanan	Petugas keamanan menjaga ketertiban bagi pengguna Pelabuhan	Lampu penerangan ruangan di pelabuhan	Informasi fasilitas kesehatan	Informasi pelayanan
1	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
2	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik
3	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
4	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
5	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
6	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
7	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik
8	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
9	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik
10	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
11	Baik	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik
12	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik
13	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik

No.	Ketanggapan (<i>Responsiveness</i>)			Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)			Empati, Perhatian (<i>Emphety</i>)	
	Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum	Informasi angkutan lanjutan	Fasilitas keselamatan jalan dalam pelabuhan	Media pengaduan gangguan keamanan	Petugas keamanan menjaga ketertiban bagi pengguna Pelabuhan	Lampu penerangan ruangan di pelabuhan	Informasi fasilitas kesehatan	Informasi pelayanan
14	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik
15	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
16	Cukup Baik	Tidak Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik
17	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
18	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik
19	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik	Tidak Baik
20	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
21	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
22	Cukup Baik	Tidak Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
23	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Tidak Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik
24	Cukup Baik	Cukup Baik		Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik
25	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
26	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
27	Cukup Baik	Cukup Baik		Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
28	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
29	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik

No.	Ketanggapan (<i>Responsiveness</i>)			Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)			Empati, Perhatian (<i>Empathy</i>)	
	Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum	Informasi angkutan lanjutan	Fasilitas keselamatan jalan dalam pelabuhan	Media pengaduan gangguan keamanan	Petugas keamanan menjaga ketertiban bagi pengguna Pelabuhan	Lampu penerangan ruangan di pelabuhan	Informasi fasilitas kesehatan	Informasi pelayanan
30	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.155. Penilaian Kondisi Fisik Fasilitas Pelayanan Pelabuhan

No.	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan	Ruang tunggu keberangkatan (<i>Boarding</i>)	Fasilitas peribadatan/musholah	Rumah makan	Fasilitas dan petugas kebersihan pelabuhan	Tempat penitipan barang	Toilet, WC/MCK
1	Kurang Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
2	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
3	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
4	Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Baik
5	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
6	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik	Baik
7	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Baik
8	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
9	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
10	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik
11	Kurang Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Sangat Baik
12	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Tidak Baik	Tidak Baik
13	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Sangat Baik
14	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Sangat Baik
15	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
16	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Sangat Baik	Cukup Baik	Kurang Baik
17	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik

No.	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan	Ruang tunggu keberangkatan (<i>Boarding</i>)	Fasilitas peribadatan/musholah	Rumah makan	Fasilitas dan petugas kebersihan pelabuhan	Tempat penitipan barang	Toilet, WC/MCK
18	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Sangat Baik
19	Tidak Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Sangat Baik	Cukup Baik
20	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Sangat Baik
21	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik
22	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik	Baik
23	Tidak Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
24	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
25	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik
26	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik
27	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik
28	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
29	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
30	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.156. Penilaian Kemudahan (*Accessibility*) Fasilitas Pelayanan Pelabuhan

No.	Lokasi pelabuhan mudah dijangkau	Tempat naik dan turun penumpang	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	Fasilitas penyandang cacat (<i>Difable</i>)	Letak jalur pemberangkatan	Letak jalur kedatangan
1	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
2	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
3	Baik	Cukup Baik	Tidak Baik	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik
4	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
5	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
6	Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
7	Cukup Baik	Cukup Baik	Tidak Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
8	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
9	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Baik	Baik

No.	Lokasi pelabuhan mudah dijangkau	Tempat naik dan turun penumpang	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	Fasilitas penyandang cacat (Difable)	Letak jalur pemberangkatan	Letak jalur kedatangan
10	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
11	Baik	Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Baik	Baik
12	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
13	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Baik
14	Baik	Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Baik	Baik
15	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Baik	Baik
16	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Tidak Baik	Tidak Baik
17	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Baik	Baik
18	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Baik
19	Kurang Baik	Baik	Tidak Baik	Tidak Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
20	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Baik
21	Baik	Baik	Baik	Tidak Baik	Baik	Baik
22	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Baik	Baik
23	Kurang Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Tidak Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
24	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik
25	Sangat Baik	Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Baik
26	Baik	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
27	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
28	Baik	Baik	Tidak Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
29	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
30	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik	Baik

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Berikut hasil rekapitulasi data wawancara terhadap fasilitas pelayanan terminal :

Tabel 4.157. Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Kendaraan

No	Kemudahan Turun Naik Kendaraan	Jumlah
1	Sangat mudah turun naik kendaraan	1
2	Mudah turun naik kendaraan	2
3	Agak mudah turun naik kendaraan	26
4	Sulit turun naik kendaraan	1
Jumlah		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.99. Rekapitulasi Ketersediaan Tempat Duduk Setiap Saat

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap kemudahan turun naik kendaraan, mayoritas responden agak mudah naik turun kendaraan sebanyak 87%.

Tabel 4.158. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)

No	Kepadatan Penumpang (Tidak berdesakan)	Jumlah
1	Penumpang duduk	30
2	Penumpang berdiri	0
Total		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.100. Rekapitulasi Kepadatan Penumpang (Tidak Berdesakan)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap kepadatan penumpang (tidak berdesakan), mayoritas responden selalu mendapat tempat duduk sebanyak 100%.

Tabel 4.159. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk

No	Kualitas tempat duduk	Jumlah
1	Busa Tebal	6
2	Busa agak tebal	3
3	Busa tipis	2
4	Berlobang	19
Total		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.101. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap kualitas tempat duduk, mayoritas busa berlobang sebanyak 63%.

Tabel 4.160. Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan

No	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Jumlah
1	Selalu terjadi pencopetan/pemalakan	0
2	Sering terjadi pencopetan/pemalakan	0
3	Jarang terjadi pencopetan/pemalakan	0
4	Kadang-kadang terjadi pencopetan/pemalakan	0
5	Tidak Pernah terjadi pencopetan/pemalakan	30
Total		30

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



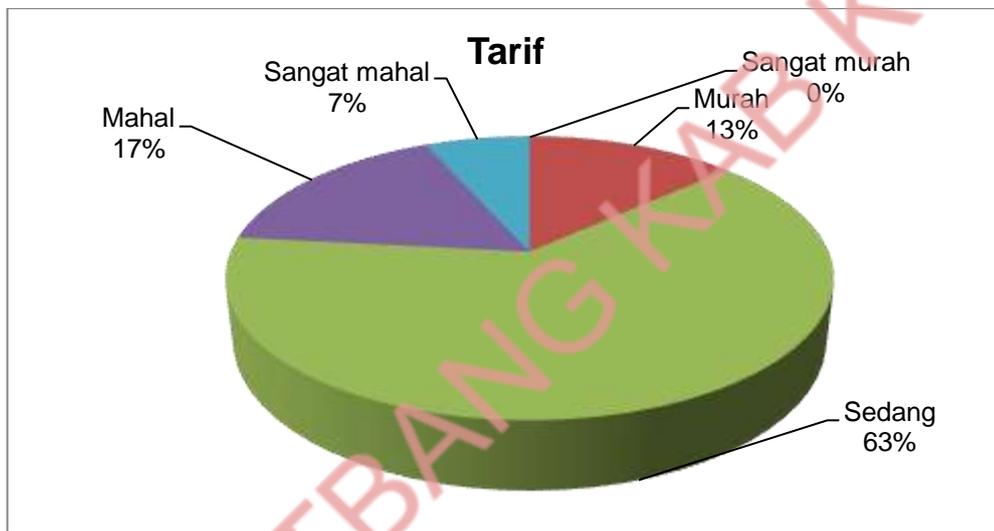
Gambar 4.102. Rekapitulasi Terhadap Aksi Kejahatan

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap keamanan terhadap aksi kejahatan, mayoritas responden tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan sebanyak 100%.

Tabel 4.161. Rekapitulasi Tarif

Tarif	Jumlah
Mahal	0
Sedang	4
Murah	19
Total	5

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



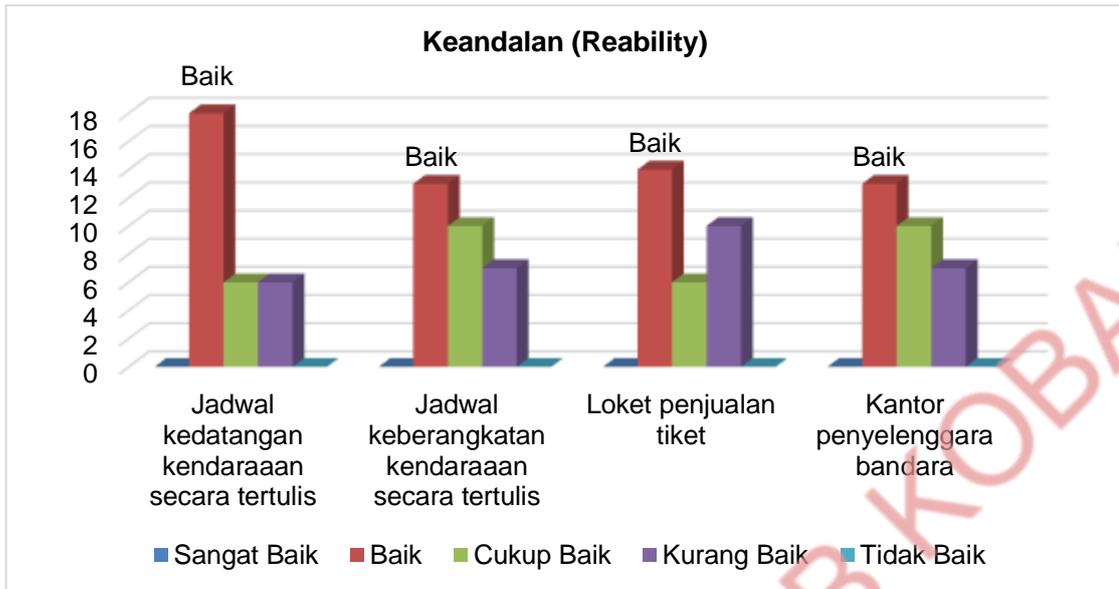
Cambar 4.103. Rekapitulasi Tarif

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap tarif, mayoritas responden memilih harga tarif sedang sebanyak 63%.

Tabel 4.162. Rekapitulasi Terhadap Keandalan (Reability)

Kondisi	Jadwal kedatangan kendaraan secara tertulis	Jadwal keberangkatan kendaraan secara tertulis	Loket penjualan tiket	Kantor penyelenggara bandara	Petugas operasional bandara
Sangat Baik	0	0	0	0	1
Baik	18	13	14	13	12
Cukup Baik	6	10	6	10	11
Kurang Baik	6	7	10	7	6
Tidak Baik	0	0	0	0	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



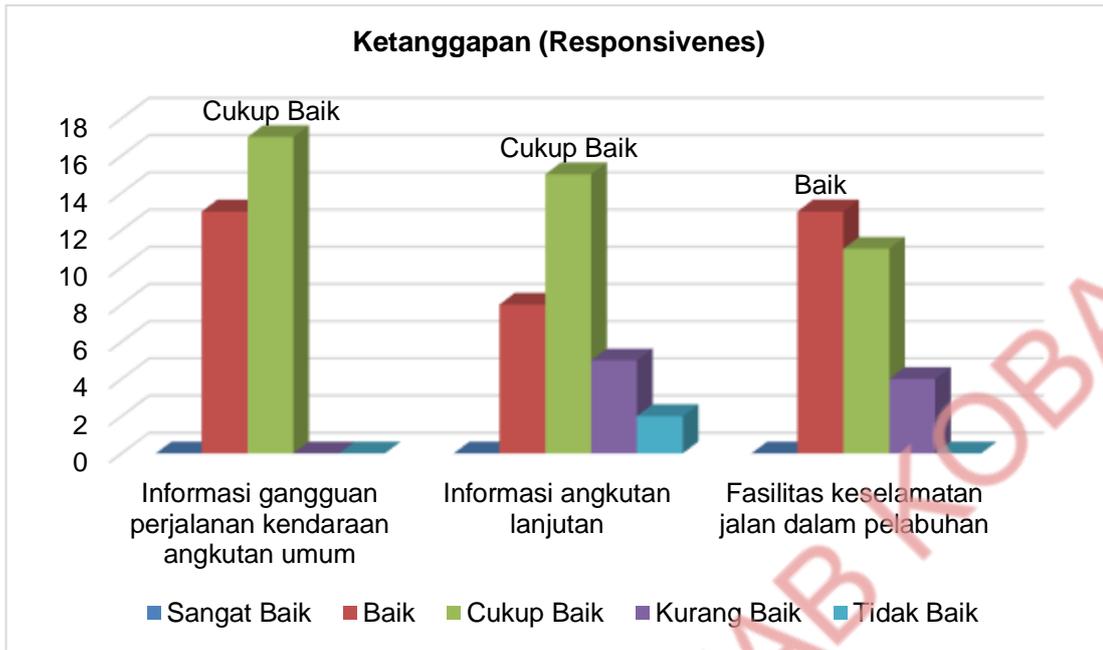
Gambar 4.104. Rekapitulasi Terhadap Keandalan (Reability)

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap fasilitas pelabuhan, mayoritas responden merasa baik terhadap jadwal kedatangan kendaraan secara tertulis, jadwal keberangkatan kendaraan secara.

Tabel 4.163. Rekapitulasi Terhadap Ketanggapan (*Responsive*)

Kondisi	Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum	Informasi angkutan lanjutan	Fasilitas keselamatan jalan dalam pelabuhan
Sangat Baik	0	0	0
Baik	13	8	13
Cukup Baik	17	15	11
Kurang Baik	0	5	4
Tidak Baik	0	2	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



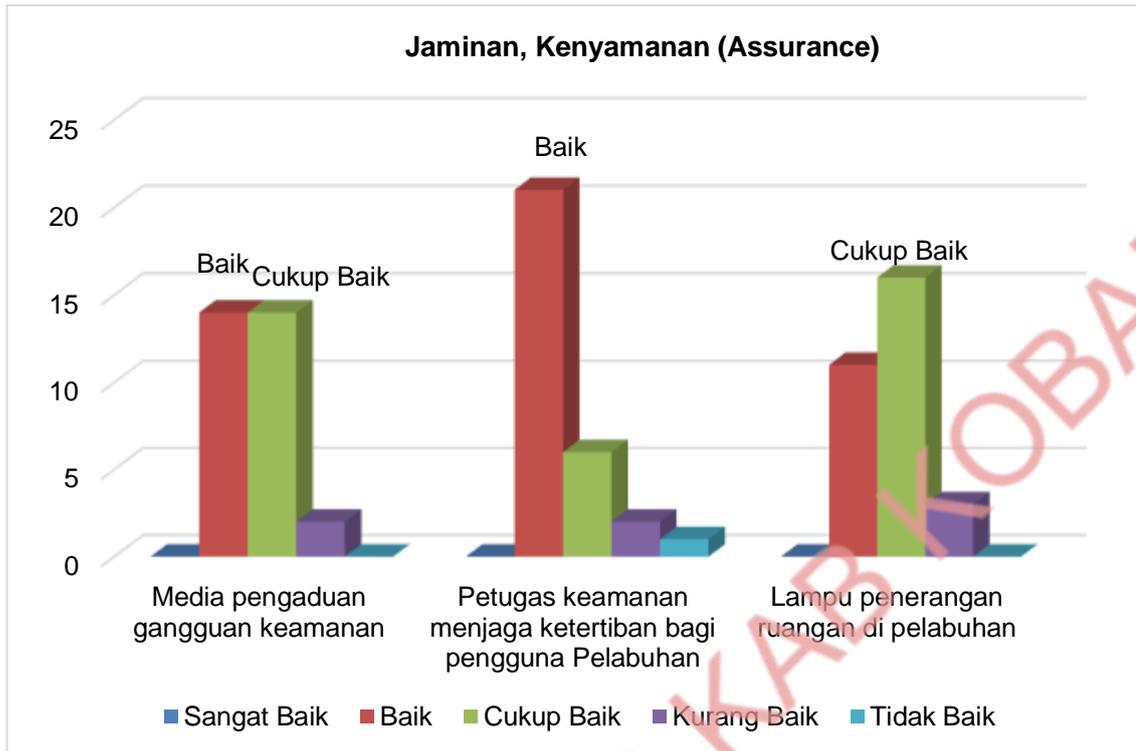
Gambar 4.105. Rekapitulasi Terhadap Ketanggapan (Responsive)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap fasilitas pelabuhan, mayoritas responden merasa cukup baik terhadap informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum, fasilitas keselamatan jalan dalam bandara, dan merasa baik terhadap informasi angkutan lanjutan.

Tabel 4.164. Rekapitulasi Terhadap Jaminan, Kenyamanan (Assurance)

Kondisi	Media pengaduan gangguan keamanan	Petugas keamanan menjaga ketertiban bagi pengguna bandara	Lampu penerangan ruangan di bandara
Sangat Baik	0	0	0
Baik	14	21	11
Cukup Baik	14	6	16
Kurang Baik	2	2	3
Tidak Baik	0	1	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



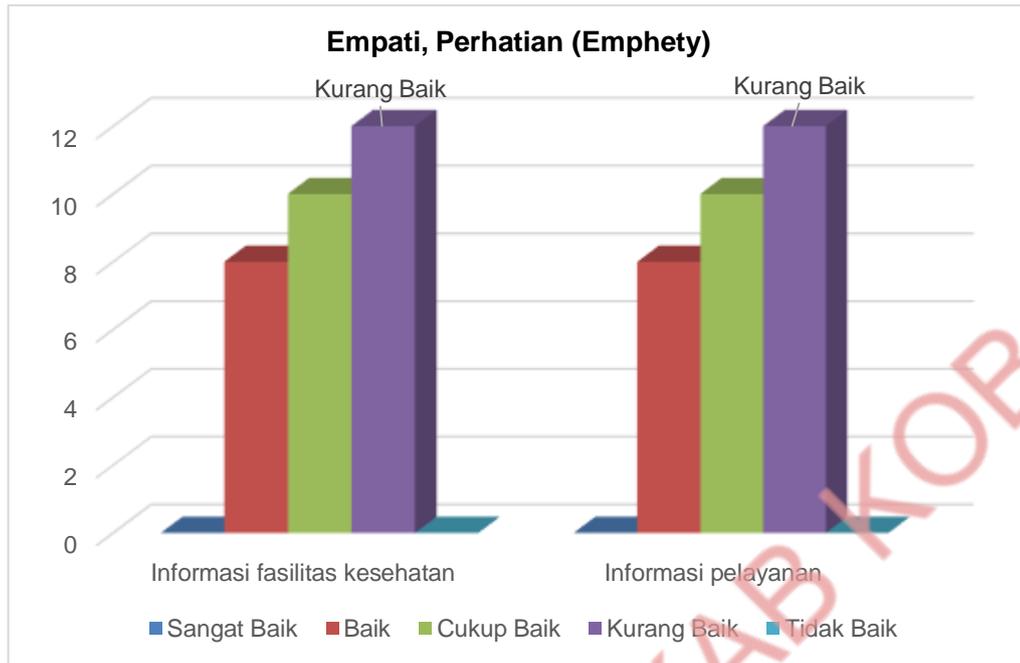
Gambar 4.106. Rekapitulasi Terhadap Jaminan, Kenyamanan (Assurance)

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap fasilitas pelabuhan, mayoritas responden merasa baik terhadap petugas keamanan menjaga ketertiban bagi pengguna bandara, serta merasa cukup baik terhadap media pengaduan gangguan keamanan, lampu penerangan ruangan di bandara.

Tabel 4.165. Rekapitulasi Terhadap Empati, Perhatian (Empathy)

Kondisi	Informasi fasilitas kesehatan	Informasi pelayanan
Sangat Baik	0	0
Baik	8	8
Cukup Baik	10	10
Kurang Baik	12	12
Tidak Baik	0	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



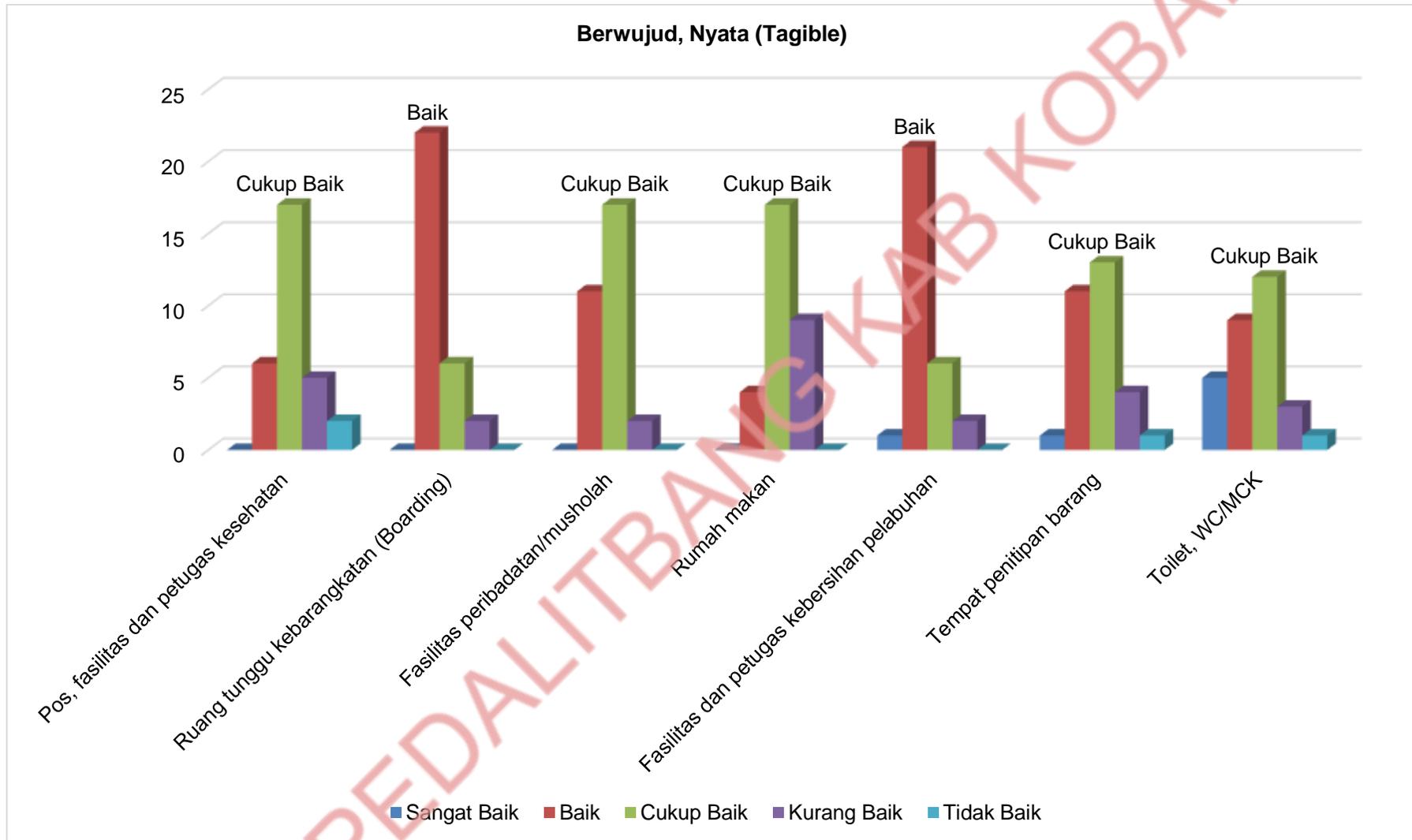
Gambar 4.107. Rekapitulasi Terhadap Empati, Perhatian (Empathy)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap fasilitas pelabuhan, mayoritas responden merasa kurang baik terhadap informasi fasilitas kesehatan, dan informasi pelayanan.

Tabel 4.166. Rekapitulasi Fasilitas Bandara yang Sifatnya Berwujud, Nyata (Tagible)

Kondisi	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan	Ruang tunggu keberangkatan (Boarding)	Fasilitas peribadatan/mushola	Rumah makan	Fasilitas dan petugas kebersihan bandara	Tempat penitipan barang	Toilet, WC/MCK
Sangat Baik	0	0	0	0	1	1	5
Baik	6	22	11	4	21	11	9
Cukup Baik	17	6	17	17	6	13	12
Kurang Baik	5	2	2	9	2	4	3
Tidak Baik	2	0	0	0	0	1	1

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



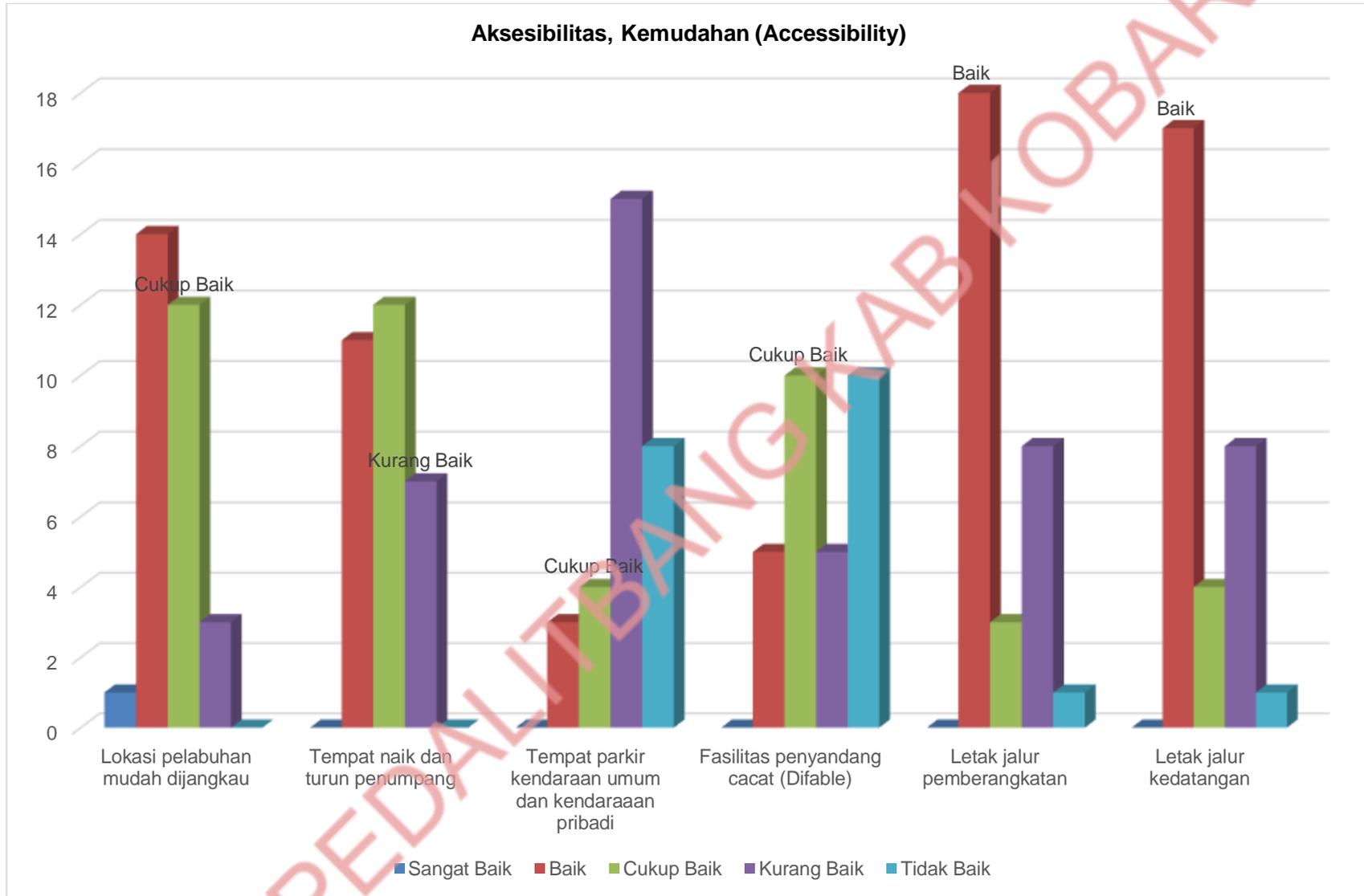
Gambar 4.108. Rekapitulasi Fasilitas Bandara yang Sifatnya Berwujud, Nyata (Tagible)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi laut terhadap fasilitas pelabuhan, mayoritas responden merasa cukup baik terhadap pos, fasilitas dan petugas kesehatan ; baik terhadap ruang tunggu keberangkatan ; cukup baik terhadap fasilitas peribadatan/musholla dan ruang makan ; baik terhadap fasilitas dan petugas kebersihan pelabuhan ; cukup baik terhadap tempat penitipan barang dan Toilet.

Tabel 4.167. Rekapitulasi Terhadap Aksesibilitas, Kemudahan (Accessibility)

Kondisi	Lokasi bandara mudah dijangkau	Tempat naik dan turun penumpang	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	Fasilitas penyandang cacat (Difable)	Letak jalur pemberangkatan	Letak jalur kedatangan
Sangat Baik	1	0	0	0	0	0
Baik	14	11	3	5	18	17
Cukup Baik	12	12	4	10	3	4
Kurang Baik	3	7	15	5	8	8
Tidak Baik	0	0	8	10	1	1

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.109. Rekapitulasi Terhadap Aksesibilitas, Kemudahan (Accessibility)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara, mayoritas responden merasa baik terhadap aksesibilitas diantaranya lokasi bandara mudah dijangkau, letak jalur pemberangkatan, letak jalur kedatangan, juga merasa cukup baik terhadap fasilitas penyang cacat, letak jalur pemberangkatan, letak jalur kedatangan, dan merasa kurang baik terhadap tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi.

4.2.5. Bandara

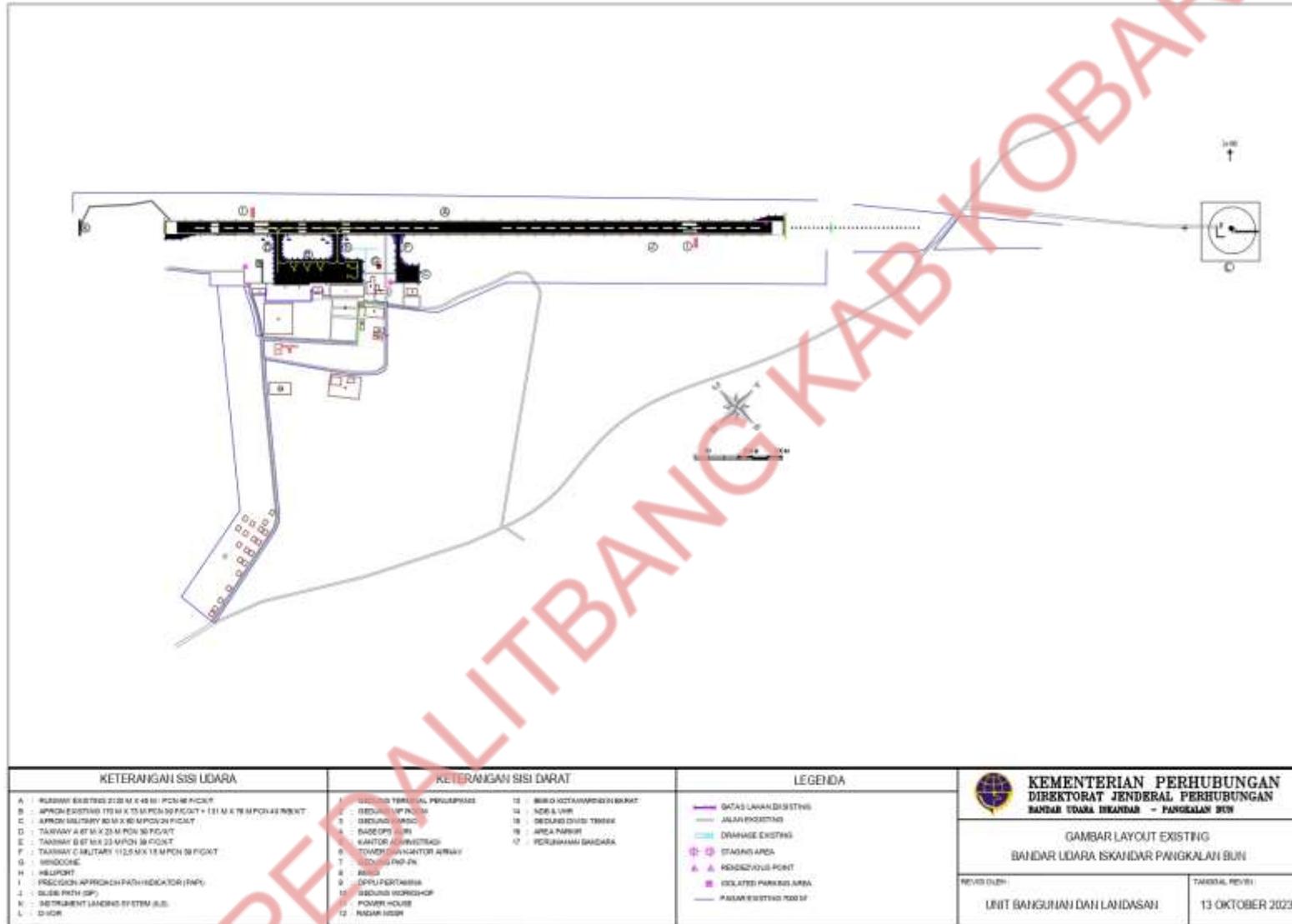
Bandar Udara Iskandar merupakan prasarana transportasi udara di Jalan Iskandar, Kel. Pasir Panjang, Kec. Arut Selatan, Kota Pangkalan Bun, Kabupaten Kotawaringin Barat. Jarak bandar udara dengan pusat Kota Pangkalan Bun sekitar 10 Km dan bandar udara terdekat ialah Bandar Udara Kuala Pembuang di Kabupaten Seruyan sekitar 122,38 Km dan Bandar Udara H.Asan di Kabupaten Kotawaringin Timur sekitar 146,55 Km. Bandar udara ini dikelola oleh UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan. Keberadaan Bandar Udara Iskandar berpotensi mengembangkan daya tarik wisatawan domestik dan mancanegara ke Taman Nasional Tanjung Puting sebagai habitat alami dan konservasi orang utan. Selain itu juga berpotensi mengembangkan daya tarik investor dan industri di sektor agronomi dan agrobisnis lainnya di Kabupaten Kotawaringin Barat dan sekitarnya. Untuk mendukung potensi tersebut, Bandar Udara Iskandar memiliki fasilitas-fasilitas yang terdiri dari fasilitas terminal penumpang, terminal cargo dan fasilitas sektor udara.

Tabel 4.168. Fasilitas Bandar Udara Iskandar

No	Jenis Kegiatan	Luas / Ukuran	Satuan / Seri
1	Fasilitas Gedung Terminal Penumpang	3.500,00	m²
1	Ruang Check In		
	Luas	944,83	m ²
	Jumlah Kursi	49	seat
	Meja Counter	9	buah
2	Ruang Tunggu Keberangkatan		
	Luas	944,95	m ²
	Jumlah Kursi	447	seat
3	Ruang Kedatangan		
	Luas	479,55	m ²
	Jumlah Kursi	58	seat
4	Ruang Konsesi		
	Luas	391,90	m ²
5	Ruang Akses Maintenance		
	Luas	146,84	m ²
6	Ruang GSA		
	Luas	124,85	m ²
7	Lobby Area		

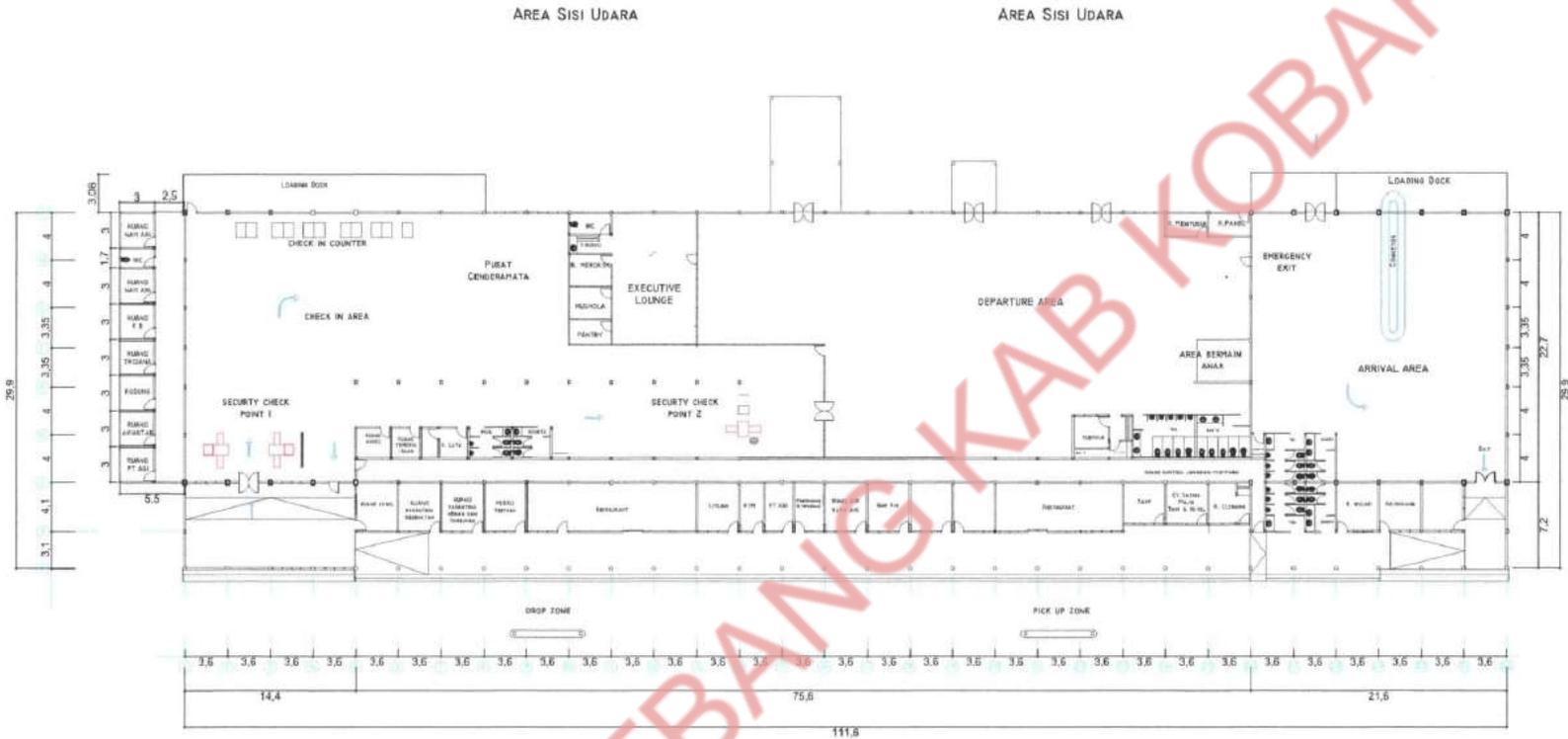
No	Jenis Kegiatan	Luas / Ukuran	Satuan / Seri
	Luas	467,08	m ²
8	Jumlah Kursi Publik Hall	51	seat
9	Jumlah Kursi Gazebo / Taman	72	seat
10	Jumlah Troli	91	buah
II	Fasilitas Gedung Terminal Cargo	516,00	m²
III	Fasilitas Sektor Udara		
1	Runaway		
	Luas	95.400,00	m ²
2	Taxiway 1		
	Luas	2.001,00	m ²
3	Taxiway 2		
	Luas	2.001,00	m ²
4	Taxiway 3		
	Luas	1.680,00	m ²
5	Apron 1		
	Luas	12.410,00	m ²
	Kapasitas Pesawat Udara	2	Pesawat Seri B737-400 B737-300 B737-500
		1	Pesawat Seri ATR 72
6	Apron 2		
	Luas	9.956,00	m ²
	Kapasitas Pesawat Udara	2	Pesawat Seri Airbus A320
7	Apron 3		
	Luas	4.800,00	m ²
	Kapasitas Pesawat Udara	1	Pesawat CN – 235 TNI AU
		1	Helikopter SuperPuma
8	Turning Area 1		
	Luas	1.312,00	m ²
9	Turning Area 2		
	Luas	1.312,00	m ²
10	Strip		
	Luas	375.000,00	m ²

Sumber : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar dan website hubud.dephub.go.id



Sumber : website hubud.dephub.go.id

Gambar 4.110. Layout Bandar Udara Iskandar



1. RUANG CHEK IN	= 944,83 M2
2. RUANG TUNGGU	= 944,95 M2
3. RUANG KEDATANGAN	= 479,55 M2
4. PUBLIK AREA	= 467,08 M2
5. RUANG KONSESI	= 391,90 M2
6. RUANG AKSES MAINTENANCE	= 146,84 M2
7. RUANG GSA	= 124,85 M2
LUAS TERMINAL	= 3500 M2

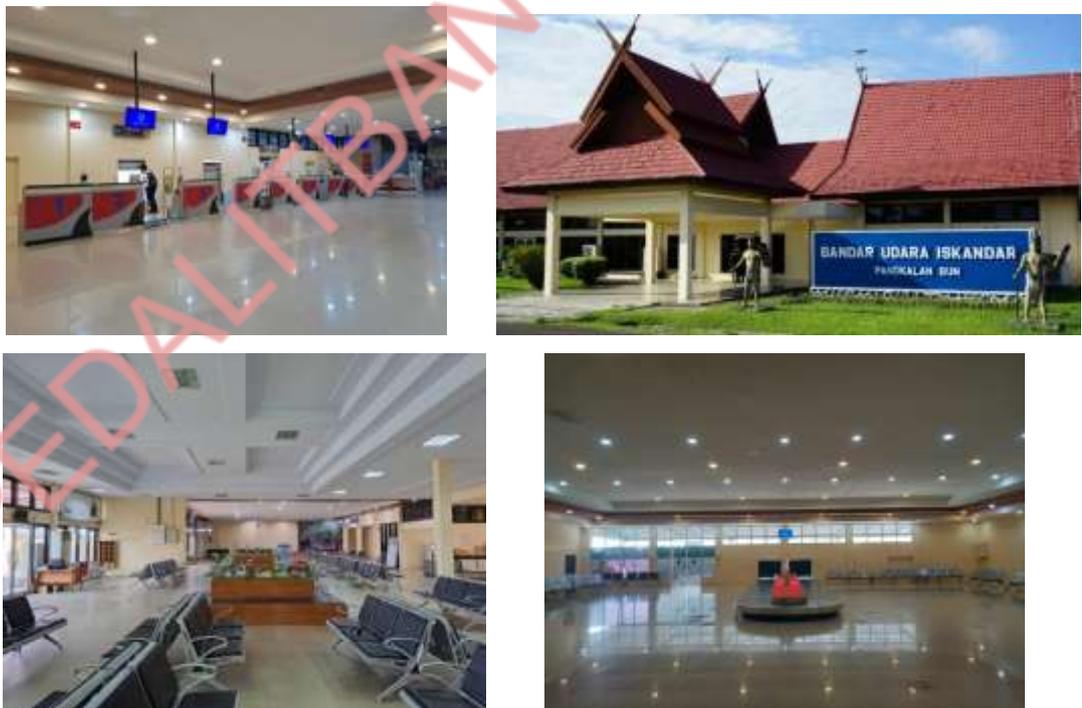
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN BANDAR UDARA ISKANDAR - PANGKALAN BEN				
NAMA GAMBAR LAYOUT GEDUNG TERMINAL EXISTING				
KETERANGAN:				
DIREVISI OLEH	TANGGAL	SKALA	JUMLAH LEMBAR	LEMBAR
ASWARYONO	14 / 03 / 2024			1

Sumber : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar

Gambar 4.111. Detail Gedung Terminal Penumpang Bandar Udara Iskandar



Gambar 4.112. Kondisi dan Fasilitas Terminal Penumpang Bandar Udara Iskandar



Gambar 4.113. Fasilitas di Bandar Udara Iskandar



Gambar 4.114. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar



Gambar 4.115. Peta Lokasi Bandar Udara Iskandar

Berdasarkan hasil survei wawancara penilaian kinerja pelayanan terminal penumpang yang dilakukan di Bandar Udara Iskandar, diperoleh responden sebanyak 22 orang. Berikut ini data hasil survei wawancara tersebut.

Tabel 4.169. Data Jenis Kelamin, Pekerjaan, Penghasilan, Frekuensi Naik Angkutan Umum, Maksud Perjalanan, dan Kendaraan yang Digunakan Menuju Bandara dari Responden Wawancara Kinerja Pelayanan Bandara

No.	Jenis Kelamin	Pekerjaan	Penghasilan dalam satu bulan	Frekuensi Naik Angkutan Umum melalui Bandara	Maksud Perjalanan	Kendaraan yang Digunakan menuju Bandara
1	Laki-Laki	Pegawai negeri/BUMN	Lebih dari Rp. 5.000.000	Sekali	Urusan bisnis	Mobil
2	Laki-Laki	Pegawai swasta	Kurang dari Rp. 500.000	Sekali	Mengunjungi keluarga	Mobil
3	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Sekali	Mengunjungi keluarga	Mobil
4	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Urusan bisnis	Mobil
5	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Enam Bulan Sekali	Urusan bisnis	Travel
6	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
7	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Dua Bulan Sekali	Mengunjungi keluarga	Sepeda motor
8	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Tujuh Tahun Sekali	Urusan bisnis	Mobil
9	Perempuan	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Tiga Tahun Sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
10	Perempuan	Wiraswasta/Pengusaha	Rp 1.500.000 – Rp. 2.500.000	Dua Tahun Sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
11	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	Setahun sekali	Rekreasi/liburan	Mobil
12	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Urusan bisnis	Travel
13	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
14	Perempuan	Pegawai swasta	Rp 1.500.000 – Rp. 2.500.000	Setahun sekali	Urusan bisnis	Travel
15	Laki-Laki	Pegawai swasta	Lebih dari Rp. 5.000.000	Dua Tahun Sekali	Mengunjungi keluarga	Mobil
16	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Lebih dari Rp. 5.000.000	Tiga Bulan Sekali	Mengunjungi keluarga	Mobil
17	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Enam Bulan Sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
18	Perempuan	Pegawai swasta	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
19	Laki-Laki	Pegawai swasta	Lebih dari Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Mobil
20	Laki-Laki	Pegawai negeri/BUMN	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Sebulan sekali	Perjalanan dinas	Mobil
21	Laki-Laki	Pegawai negeri/BUMN	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Seminggu sekali	Perjalanan dinas	Mobil
22	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp 1.500.000–Rp. 2.500.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Travel
23	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	Setahun sekali	Rekreasi/liburan	Mobil
24	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Lebih dari Rp. 5.000.000	Empat Bulan Sekali	Mengunjungi keluarga	Sepeda motor
25	Laki-Laki	Pegawai swasta	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Mobil
26	Perempuan	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	Setahun sekali	Sekolah	Mobil
27	Laki-Laki	Pelajar/Mahasiswa	Kurang dari Rp. 500.000	Setahun sekali	Sekolah	Travel
28	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	12 Tahun Sekali	Urusan bisnis	Mobil
29	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Sepeda motor
30	Laki-Laki	Wiraswasta/Pengusaha	Rp.2.500.000 – Rp. 5.000.000	Setahun sekali	Mengunjungi keluarga	Mobil

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.170. Penilaian Keandalan (*Reability*) Pelayanan Bandara

No	Jadwal Kedatangan Kendaraan Secara Tertulis	Jadwal Keberangkatan Kendaraan Secara Tertulis	Loket Penjualan Tiket	Kantor Penyelenggara Terminal	Petugas Operasional Terminal
1	Sangat Baik	Sangat Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
2	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
3	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik	Baik	Baik
4	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
5	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik
6	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
7	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
8	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
9	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
10	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik
11	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
12	Sangat Baik	Sangat Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
13	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
14	Baik	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik
15	Sangat Baik	Sangat Baik	Sangat Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
16	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
17	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
18	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
19	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik
20	Baik	Baik	Sangat Baik	Cukup Baik	Baik
21	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
22	Baik	Baik	Sangat Baik	Baik	Sangat Baik
23	Baik	Baik	Sangat Baik	Baik	Baik
24	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
25	Baik	Baik	Sangat Baik	Kurang Baik	Baik
26	Baik	Baik	Sangat Baik	Baik	Baik
27	Baik	Baik	Sangat Baik	Baik	Baik
28	Baik	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik
29	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik
30	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

**Tabel 4.171. Penilaian Ketanggapan (*Responsiveness*), Jaminan/Kenyamanan (*Assurance*), dan Empati/Perhatian (*Emphety*)
Pelayanan Bandara**

No.	Ketanggapan (<i>Responsiveness</i>)			Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)			Empati, Perhatian (<i>Emphety</i>)	
	Informasi Gangguan Perjalanan Kendaraan Angkutan Umum	Informasi Angkutan Lanjutan	Fasilitas Keselamatan Jalan Dalam Bandara	Media Pengaduan Gangguan Keamanan	Petugas Keamanan Menjaga Ketertiban Bagi Pengguna Bandara	Lampu Penerangan Ruang di Bandara	Informasi Fasilitas Kesehatan	Informasi Pelayanan
1	Sangat Baik	Kurang Baik	Sangat Baik	Sangat Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik
2	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
3	Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
4	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
5	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
6	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik
7	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
8	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
9	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
10	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
11	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik
12	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik
13	Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
14	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik
15	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik
16	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
17	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
18	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
19	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
20	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Sangat Baik	Baik	Baik
21	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
22	Sangat Baik	Sangat Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
23	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
24	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
25	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik

No.	Ketanggapan (<i>Responsiveness</i>)			Jaminan, Kenyamanan (<i>Assurance</i>)			Empati, Perhatian (<i>Empathy</i>)	
	Informasi Gangguan Perjalanan Kendaraan Angkutan Umum	Informasi Angkutan Lanjutan	Fasilitas Keselamatan Jalan Dalam Bandara	Media Pengaduan Gangguan Keamanan	Petugas Keamanan Menjaga Ketertiban Bagi Pengguna Bandara	Lampu Penerangan Ruang di Bandara	Informasi Fasilitas Kesehatan	Informasi Pelayanan
26	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik
27	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Sangat Baik
28	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik
29	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
30	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Kurang Baik

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.172. Penilaian Kondisi Fisik Fasilitas Pelayanan Bandara

No.	Pos, Fasilitas, dan Petugas Kesehatan	Ruang Tunggu Kebarangkatan (<i>Boarding</i>)	Fasilitas Peribadatan/Musholah	Ruman Makan	Fasilitas dan Petugas Kebersihan Bandara	Tempat Penitipan Barang	Toilet, WC/MCK
1	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
2	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
3	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
4	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik
5	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Sangat Baik	Baik
6	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
7	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
8	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
9	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
10	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
11	Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik	Baik
12	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
13	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik	Baik
14	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik
15	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik	Baik
16	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik

No.	Pos, Fasilitas, dan Petugas Kesehatan	Ruang Tunggu Keberangkatan (<i>Boarding</i>)	Fasilitas Peribadatan/Musholah	Rumah Makan	Fasilitas dan Petugas Kebersihan Bandara	Tempat Penitipan Barang	Toilet, WC/MCK
17	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
18	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
19	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
20	Sangat Baik	Baik	Baik	Sangat Baik	Baik	Baik	Baik
21	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
22	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
23	Cukup Baik	Sangat Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik
24	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik
25	Baik	Sangat Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik
26	Cukup Baik	Baik	Baik	Cukup Baik		Baik	Baik
27	Baik	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Sangat Baik
28	Kurang Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Kurang Baik	Kurang Baik
29	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Kurang Baik
30	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Tidak Baik	Baik	Kurang Baik	Baik

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.173. Penilaian Kemudahan (*Accessibility*) Fasilitas Pelayanan Bandara

No.	Lokasi Bandara Mudah Dijangkau	Tempat Naik dan Turun Penumpang	Tempat Parkir Kendaraan Umum Dan Kendaraan Pribadi	Fasilitas Penyandang Cacat (<i>Difable</i>)	Letak Jalur Pemberangkatan	Letak Jalur Kedatangan
1	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Baik
2	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
3	Sangat Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Sangat Baik	Sangat Baik
4	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
5	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
6	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
7	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik
8	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
9	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik
10	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik
11	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik

No.	Lokasi Bandara Mudah Dijangkau	Tempat Naik dan Turun Penumpang	Tempat Parkir Kendaraan Umum Dan Kendaraan Pribadi	Fasilitas Penyandang Cacat (<i>Difable</i>)	Letak Jalur Pemberangkatan	Letak Jalur Kedatangan
12	Baik	Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Baik
13	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
14	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
15	Cukup Baik	Cukup Baik	Tidak Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
16	Baik	Kurang Baik	Tidak Baik	Baik	Baik	Cukup Baik
17	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
18	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
19	Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Baik
20	Sangat Baik	Baik	Baik	Baik	Kurang Baik	Sangat Baik
21	Sangat Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
22	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
23	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
24	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
25	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
26	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
27	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Baik	Baik
28	Kurang Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
29	Baik	Baik	Baik	Cukup Baik	Cukup Baik	Cukup Baik
30	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Baik	Baik	Baik

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.174. Rekapitulasi Intensitas Penggunaan Bandara

No	Intensitas Penggunaan Bandara	Jumlah
1	Selalu menggunakan Bandara	0
2	Sering menggunakan Bandara	1
3	Kadang-kadang menggunakan Bandara	1
4	Jarang menggunakan Bandara	51
5	Tidak pernah menggunakan Bandara	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.116. Rekapitulasi Intensitas Penggunaan Bandara

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara terhadap intensitas penggunaan bandara mayoritas responden jarang menggunakan bandara sebanyak 96%.

Tabel 4.175. Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Penumpang

No	Kemudahan naik turun penumpang	Jumlah
1	Sangat mudah turun naik kendaraan	0
2	Mudah turun naik kendaraan	47
3	Agak mudah turun naik kendaraan	4
4	Sulit turun naik kendaraan	1
5	Sangat sulit turun naik kendaraan	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



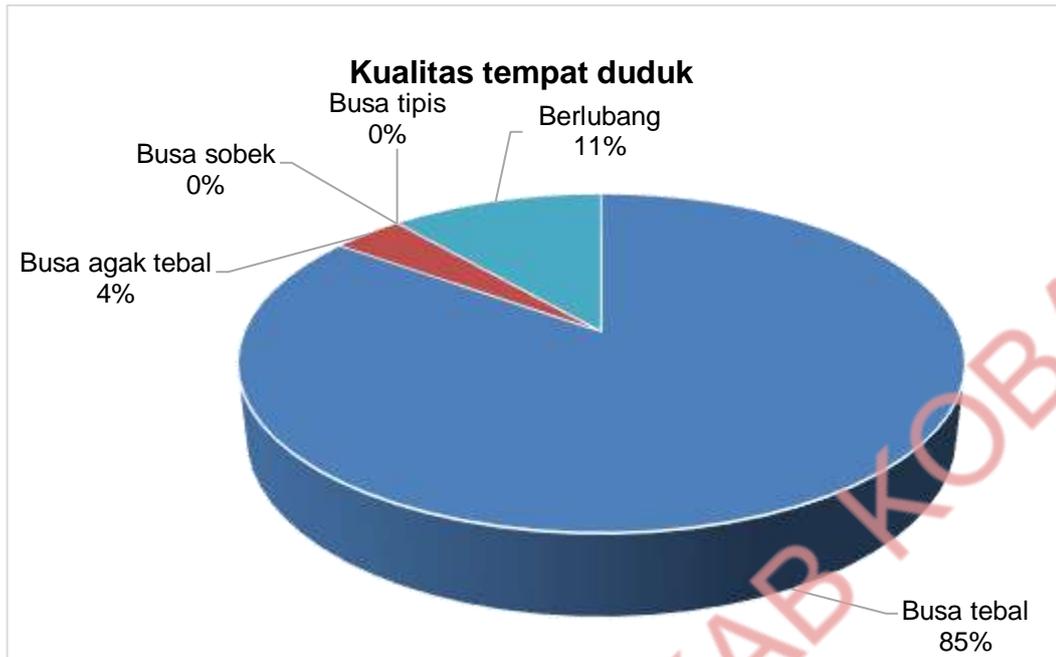
Gambar 4.117. Rekapitulasi Kemudahan Naik Turun Penumpang

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara terhadap kemudahan naik turun penumpang mayoritas responden mudah naik turun kendaraan sebanyak 90%.

Tabel 4.176. Tabel Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk

No	Kualitas tempat duduk	Jumlah
1	Busa tebal	45
2	Busa agak tebal	2
3	Busa tipis	0
4	Busa sobek	0
5	Berlubang	6

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



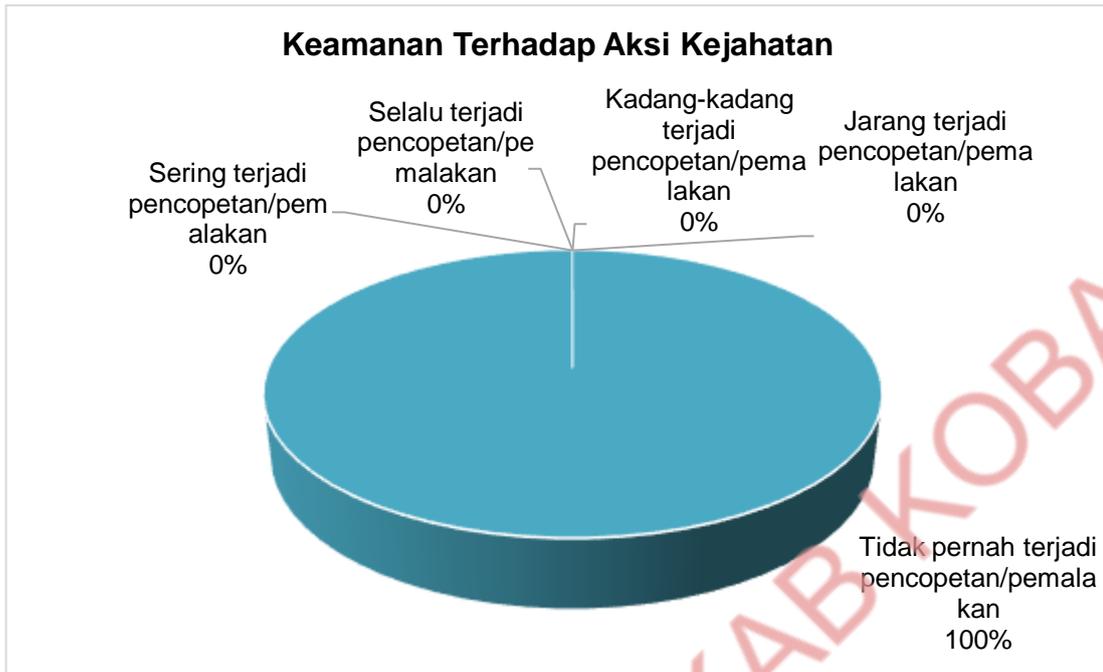
Gambar 4.118. Rekapitulasi Kualitas Tempat Duduk

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara terhadap kualitas tempat duduk pilihan tertinggi adalah busa tebal sebanyak 85%.

Tabel 4.177. Rekapitulasi Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan

No	Keamanan terhadap aksi kejahatan	Jumlah
1	Selalu terjadi pencopetan/pemalakan	0
2	Sering terjadi pencopetan/pemalakan	0
3	Kadang-kadang terjadi pencopetan/pemalakan	0
4	Jarang terjadi pencopetan/pemalakan	0
5	Tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan	53

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



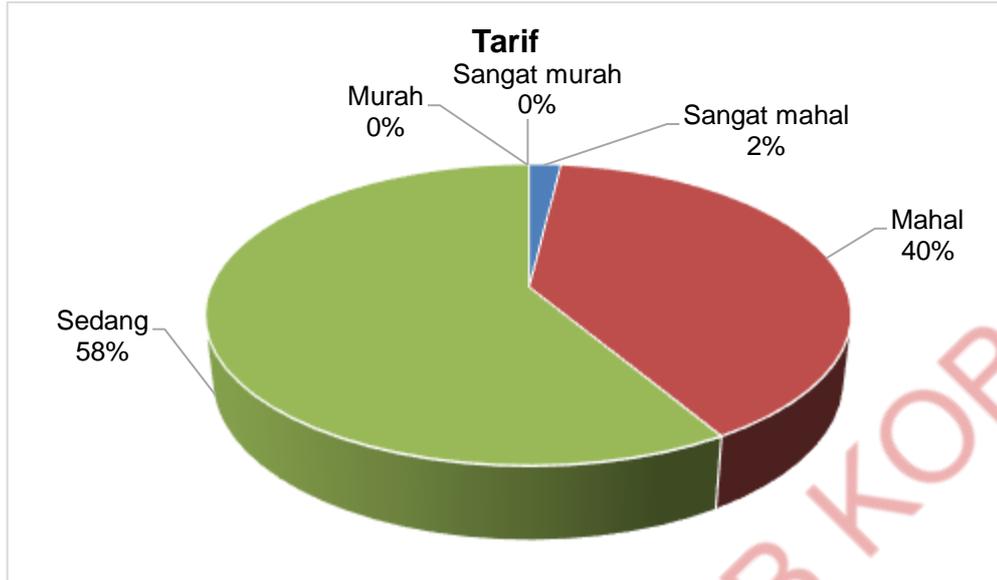
Gambar 4.119. Rekapitulasi Keamanan Terhadap Aksi Kejahatan

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara, keamanan terhadap aksi kejahatan pilihan tertinggi adalah tidak pernah terjadi pencopetan/pemalakan 100%.

Tabel 4.178. Rekapitulasi Terhadap Tarif

No	Tarif	Jumlah
1	Sangat mahal	1
2	Mahal	21
3	Sedang	31
4	Murah	0
5	Sangat murah	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



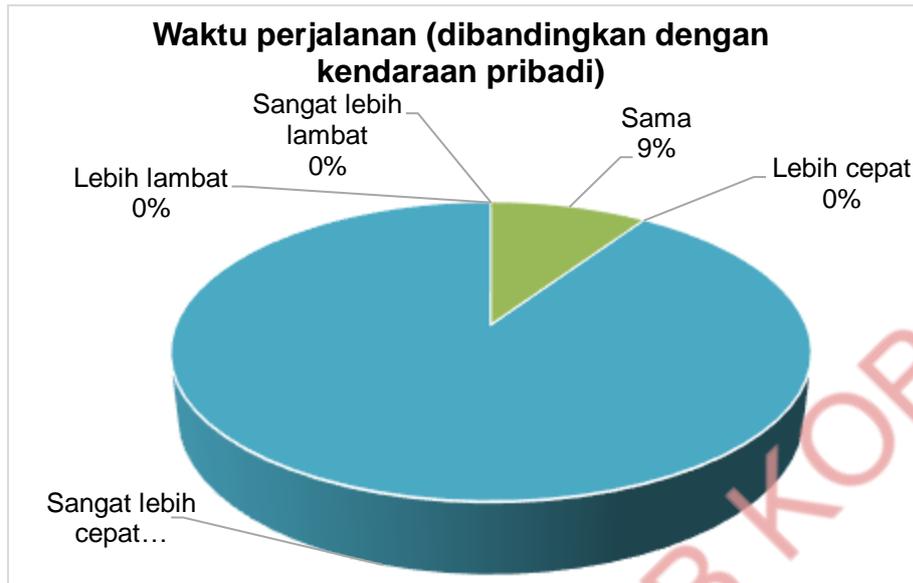
Gambar 4.120. Rekapitulasi Terhadap Tarif

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara, tarif pilihan tertinggi adalah sedang sebanyak 58%.

Tabel 4.179. Rekapitulasi Terhadap Waktu Perjalanan (Dibandingkan dengan Kendaraan Pribadi)

No	Waktu perjalanan (dibandingkan dengan kendaraan pribadi)	Jumlah
1	Sangat lebih lambat	0
2	Lebih lambat	0
3	Sama	5
4	Lebih cepat	0
5	Sangat lebih cepat	48

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



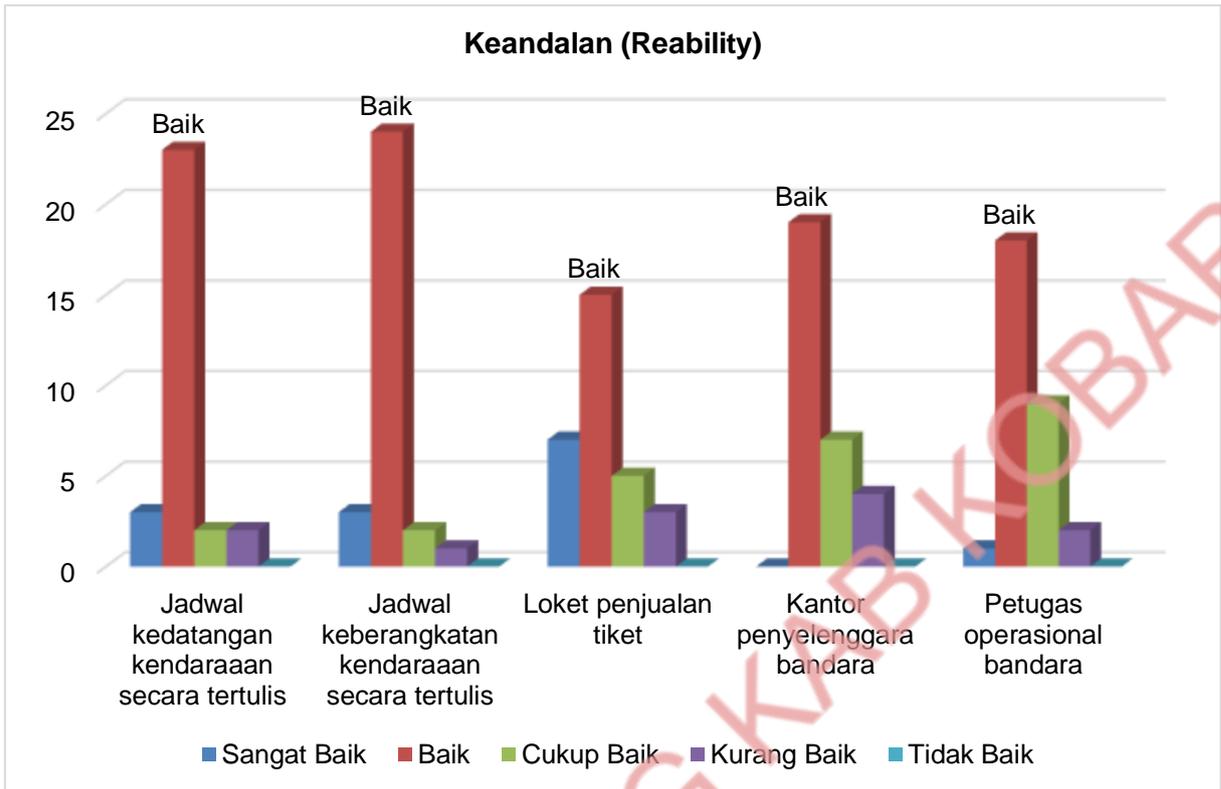
Gambar 4.121. Rekapitulasi Terhadap Waktu Perjalanan (Dibandingkan dengan Kendaraan Pribadi)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara, mayoritas responden memilih waktu perjalanan sangat lebih cepat dibandingkan dengan kendaraan pribadi sebanyak 91%.

Tabel 4.180. Rekapitulasi Terhadap Keandalan (*Reability*)

Kondisi	Jadwal kedatangan kendaraan secara tertulis	Jadwal keberangkatan kendaraan secara tertulis	Loket penjualan tiket	Kantor penyelenggara bandara	Petugas operasional bandara
Sangat Baik	3	3	7	0	1
Baik	23	24	15	19	18
Cukup Baik	2	2	5	7	9
Kurang Baik	2	1	3	4	2
Tidak Baik	0	0	0	0	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



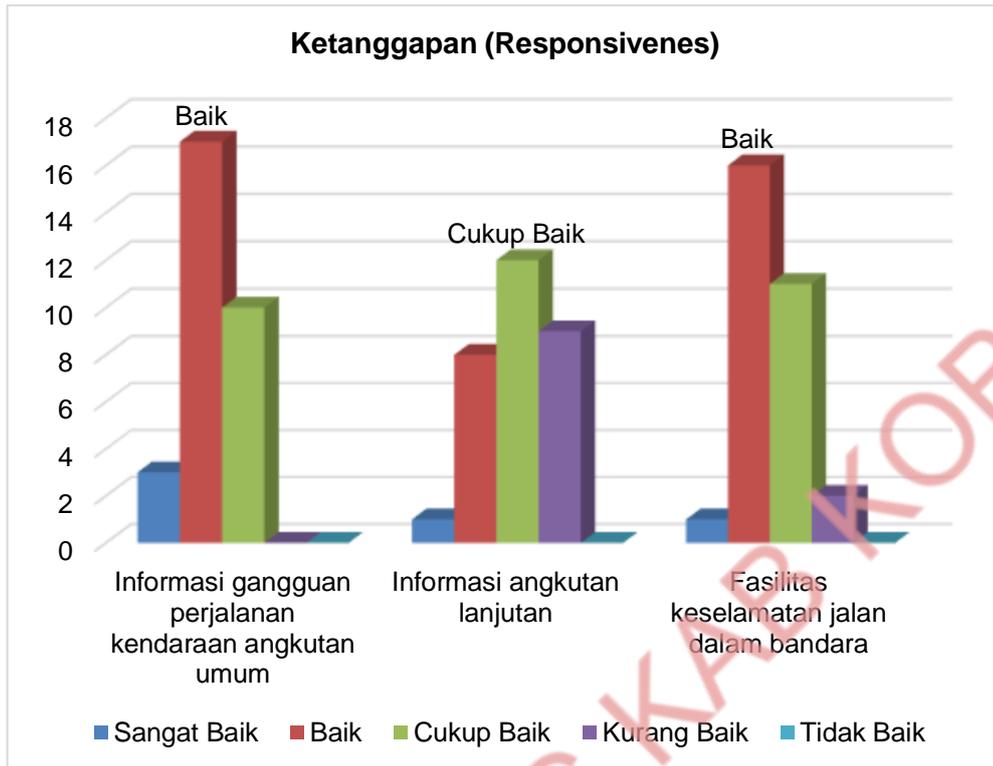
Gambar 4.122. Rekapitulasi Terhadap Keandalan (Reability)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara, mayoritas responden merasa baik terhadap jadwal kedatangan kendaraan secara tertulis, jadwal keberangkatan kendaraan secara.

Tabel 4.181. Rekapitulasi Terhadap Ketanggapan (*Responsive*)

No	Informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum	Informasi angkutan lanjutan	Fasilitas keselamatan jalan dalam bandara
1	3	1	1
2	17	8	16
3	10	12	11
4	0	9	2
5	0	0	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



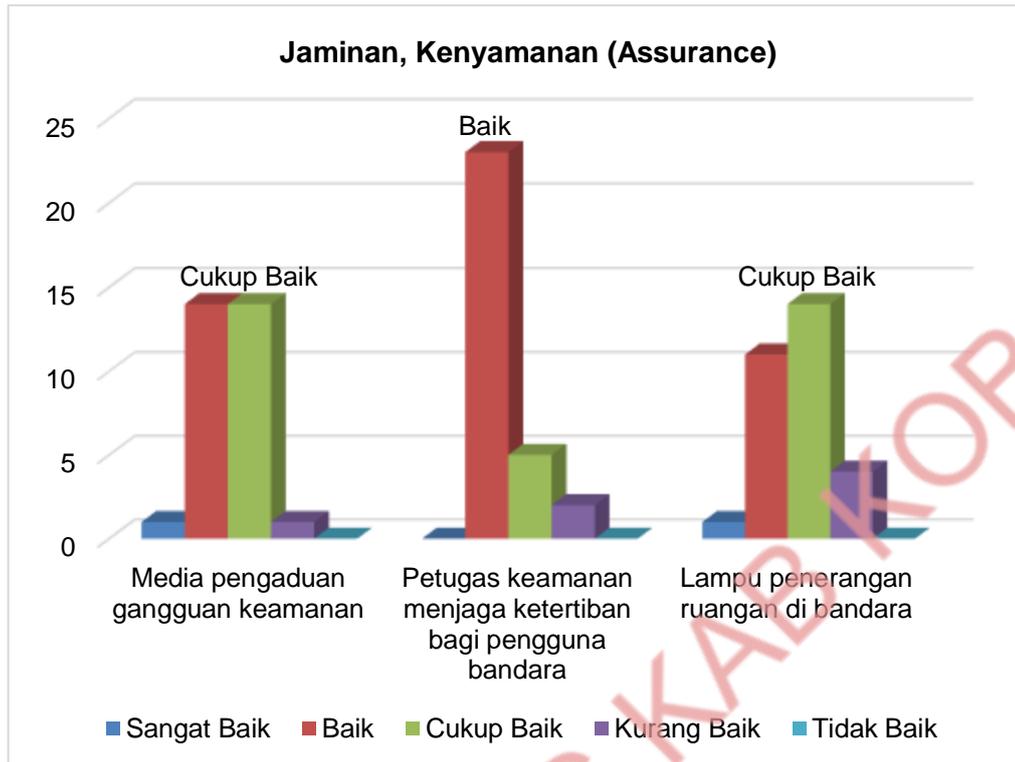
Gambar 4.123. Rekapitulasi Terhadap Ketanggapan (Responsive)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara, mayoritas responden merasa baik terhadap informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum, fasilitas keselamatan jalan dalam bandara, dan merasa cukup baik terhadap informasi angkutan lanjutan.

Tabel 4.182. Rekapitulasi Terhadap Jaminan, Kenyamanan (Assurance)

Kondisi	Media pengaduan gangguan keamanan	Petugas keamanan menjaga ketertiban bagi pengguna bandara	Lampu penerangan ruangan di bandara
Sangat Baik	1	0	1
Baik	14	23	11
Cukup Baik	14	5	14
Kurang Baik	1	2	4
Tidak Baik	0	0	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



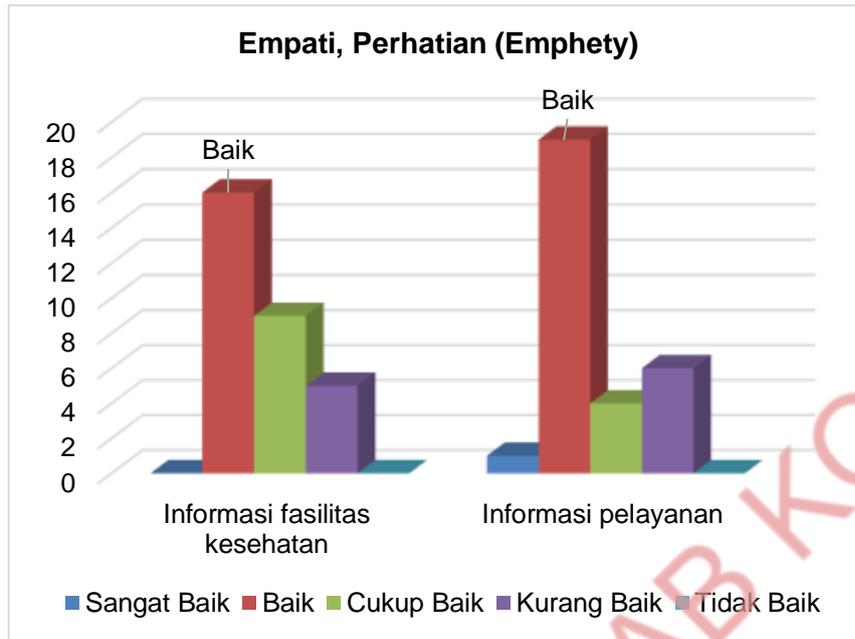
Gambar 4.124. Rekapitulasi Terhadap Jaminan, Kenyamanan (Assurance)

Berdasarkan tabel dan bagan di atas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara, mayoritas responden merasa baik terhadap petugas keamanan menjaga ketertiban bagi pengguna bandara, serta merasa cukup baik terhadap media pengaduan gangguan keamanan, lampu penerangan ruangan di bandara.

Tabel 4.183. Rekapitulasi Terhadap Empati, Perhatian (Emphety)

Kondisi	Informasi fasilitas kesehatan	Informasi pelayanan
Sangat Baik	0	1
Baik	16	19
Cukup Baik	9	4
Kurang Baik	5	6
Tidak Baik	0	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



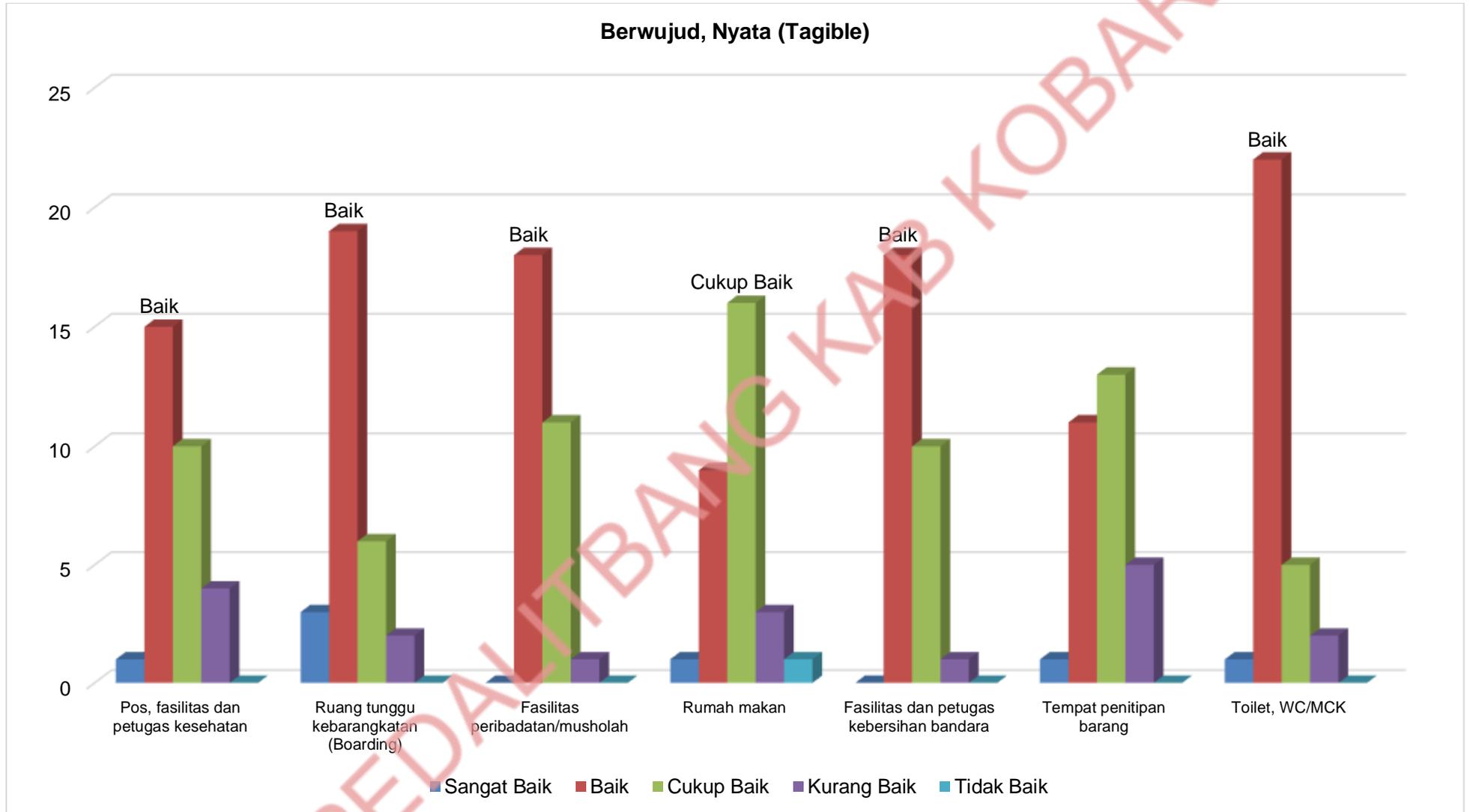
Gambar 4.125. Rekapitulasi Terhadap Empati, Perhatian (Empathy)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara, mayoritas responden merasa baik terhadap informasi fasilitas kesehatan, dan informasi pelayanan.

Tabel 4.184. Rekapitulasi Fasilitas Bandara yang Sifatnya Berwujud, Nyata (Tagible)

Kondisi	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan	Ruang tunggu keberangkatan (Boarding)	Fasilitas peribadatan/mushola	Rumah makan	Fasilitas dan petugas kebersihan bandara	Tempat penitipan barang	Toilet, WC/MCK
Sangat Baik	1	3	0	1	0	1	1
Baik	15	19	18	9	18	11	22
Cukup Baik	10	6	11	16	10	13	5
Kurang Baik	4	2	1	3	1	5	2
Tidak Baik	0	0	0	1	0	0	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



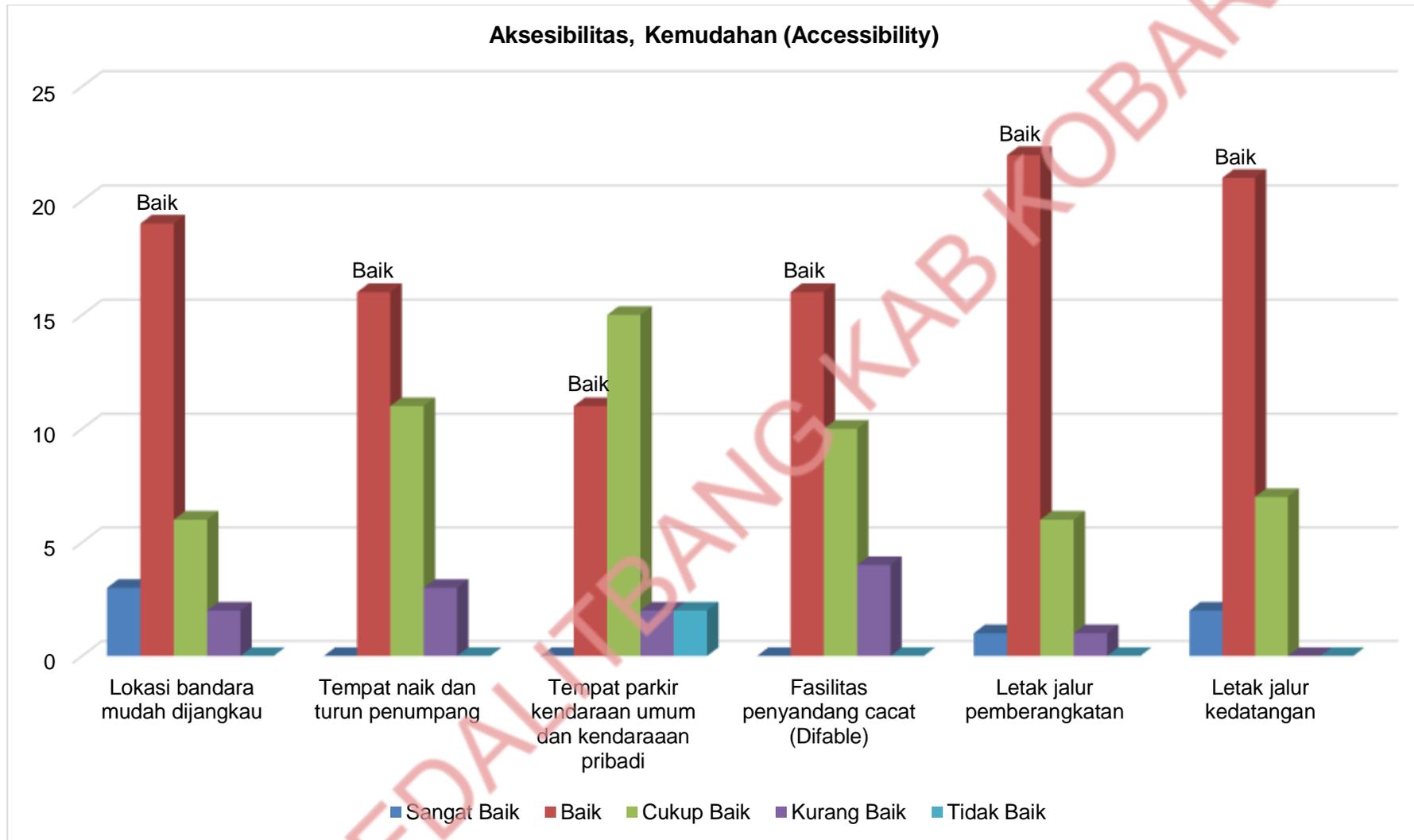
Gambar 4.126. Rekapitulasi Fasilitas Bandara yang Sifatnya Berwujud, Nyata (Tagible)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara, mayoritas responden merasa baik terhadap pos, fasilitas dan petugas kesehatan ; ruang tunggu keberangkatan ; fasilitas peribadatan/musholla ; fasilitas dan peyugas kebersihan bandara ; tempat penitipan barang ; Toilet, serta merasa cukup baik terhadap fasilitas ruang makan.

Tabel 4.185. Rekapitulasi Terhadap Aksesibilitas, Kemudahan (*Accessibility*)

Kondisi	Lokasi bandara mudah dijangkau	Tempat naik dan turun penumpang	Tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi	Fasilitas penyandang cacat (Difable)	Letak jalur pemberangkatan	Letak jalur kedatangan
Sangat Baik	3	0	0	0	1	2
Baik	19	16	11	16	22	21
Cukup Baik	6	11	15	10	6	7
Kurang Baik	2	3	2	4	1	0
Tidak Baik	0	0	2	0	0	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.127. Rekapitulasi Terhadap Aksesibilitas, Kemudahan (Accessibility)

Berdasarkan tabel dan bagan diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan umum transportasi udara terhadap fasilitas bandara, mayoritas responden merasa baik terhadap aksesibilitas diantaranya lokasi bandara mudah dijangkau, tempat naik turun penumpang, tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi, fasilitas penyangg cacat, letak jalur pemberangkatan, letak jalur kedatangan.

Lahan Bandar Udara kelas II Iskandar Pangkalan Bun di bawah kewenangan TNI AU. Sedangkan pelaksana operasional bandara Kantor UPBU Iskandar Pangkalan Bun, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan. Kendala saat ini yaitu slot penerbangan terbatas dan lahan parkir apron pesawat besar juga terbatas. Hal ini dikarenakan tidak tersedianya lahan untuk pengembangan.

Tahun 2017, Bandar Udara Iskandar kembali mengajukan dana pengembangan bandara dari pemerintah pusat. Dana ini akan dipergunakan untuk menambah panjang *run way* dari panjang 2.120 meter menjadi 3.570 meter. Juga rencana pembangunan terminal baru yang memiliki desain seperti terminal khas Kalimantan Tengah dan fasilitas lainnya.

Potensi berkembangnya Bandar Udara Iskandar, selain didukung oleh daya tarik Taman Nasional Tanjung Puting, Habitat alami orang utan, sebagai tujuan wisata konservasi yang telah go Internasional, juga didukung oleh perkembangan pesat investor dan industri di sektor agronomi dan agrobisnis lainnya di daerah Kotawaringin Barat dan sekitarnya. Selain dari Kabupaten Kotawaringin Barat, masyarakat Kabupaten Sukamara, Lamandau dan sebagian besar dari Kabupaten Seruyan, mengandalkan Bandara Iskandar Pangkalan Bun untuk bepergian keluar pulau.

4.2.6. Terminal Intermoda

Pada saat ini belum tersedia terminal intermoda di Kabupaten Kotawaringin Barat.

4.3. Persepsi Pengguna Angkutan Pribadi

Persepsi pengguna angkutan pribadi diperoleh dari hasil survei wawancara kepada pengguna kendaraan pribadi melalui google formulir. Wawancara dilakukan di beberapa tempat. Jumlah responden yang diperoleh adalah 18 responden.

Tabel 4.186. Data Lokasi Survei, Jenis Kelamin, Alamat Tempat Tinggal, Pekerjaan, dan Perkiraan Pendapatan per Bulan Responden Persepsi Pengguna Angkutan Pribadi

No.	Lokasi Survei	Jenis Kelamin	Alamat Tempat Tinggal	Pekerjaan	Perkiraan Pendapatan Rumah Tangga Per Bulan (Rp)
1	Pangkalan bun	Laki -Laki, Perempuan	Jln Madurejo GG LKMD 1 RT 13	Pegawai Negeri, PPPK	2.000.000 - 4.000.000
2	Kumai	Laki -Laki	Jl. Panglima Utar, Kumai	Pegawai Negeri	2.000.000 - 4.000.000
3	Pangkalan Bun	Laki -Laki	Sidorejo	Karyawan Swasta	4.000.000 - 6.000.000
4	Natai raya	Perempuan	Natai raya	Karyawan Swasta	2.000.000 - 4.000.000
5	Jl. Pangeran antasari	Laki -Laki	Jl.d.a.h ham,ah	TKD	2.000.000 - 4.000.000
6	Madurejo, Pangkalan Bun	Laki -Laki	Madurejo	Pegawai Negeri	6.000.000 - 8.000.000
7	Pangkalan Bun	Perempuan	Perumahan Beringin Rindang, Kec Arut Selatan	Karyawan Swasta	2.000.000 - 4.000.000
8	Pandu Sanjaya	Perempuan	JL HM Rafii perum PLN no 20 Madurejo	Pegawai Negeri	6.000.000 - 8.000.000
9	Kotawaringin Barat	Laki -Laki	Komplek bandara iskandar	Pegawai Negeri	8.000.000 - 10.000.000
10	Pangkalan Bun	Laki -Laki	Perum Beringin Rindang	Pegawai Negeri	8.000.000 - 10.000.000
11	Pangakalan Bun	Laki -Laki	Jl. Delima Rt.08	Wirausaha	2.000.000 - 4.000.000
12	Pangkalanbun Kotawaringin barat	Laki-laki	Jalan Bhayangkara perumahan sampuraga indah permai	Pelajar/Mahasiswa	Dibawah 2.000.000
13	Sungai kapitan	Laki-laki	Jl. Akasia rt 09. Desa sungai kapitan	Wiraswasta	Dibawah 2.000.000
14	Pangkalan Bun, Kotawaringin Barat	Perempuan	Pangakalan Lima IQ, Desa Natai Raya RT07/RW03, Kec. Arut Selatan, Kab. Kobar	Pelajar/Mahasiswa	Dibawah 2.000.000
15	Kumai	Laki-laki	Jl.patung tunggal	Swasta	2.000.000 - 4.000.000
16	Kotawaringin barat	Laki-laki	Jln.cilik riwut 1	Pelajar/Mahasiswa	2.000.000 - 4.000.000
17	Kotawaringin barat	Perempuan	Ika Rahmawati	Swasta	4.000.000 - 6.000.000
18	Suhardi	Laki-laki	Jl.cilik riwut 1	Swasta	2.000.000 - 4.000.000

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Tabel 4.187. Data Lokasi Asal Perjalanan, Lokasi Tujuan Perjalanan, Maksud Perjalanan, Jenis Kendaraan yang Digunakan, Waktu Perjalanan, dan Biaya Perjalanan (BBM dan Parkir) Responden Persepsi Pengguna Angkutan Pribadi

No.	Lokasi Asal Perjalanan (Kabupaten)	Lokasi Tujuan Perjalanan (Kabupaten)	Maksud Perjalanan	Jenis Kendaraan Yang Anda Gunakan Ke Tempat Tujuan	Waktu Perjalanan Dari Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan Perjalanan (Jam)	Biaya Perjalanan (BBM) Dari Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan Perjalanan	Biaya Perjalanan (Parkir) Dari Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan Perjalanan
1	Rumah	Kantor	Bekerja	Sepeda Motor	Kurang dari 1 Jam	Rp. 15.000	2.000
2	Kumai	Pangkalan Bun	Bekerja	Sepeda Motor	Kurang dari 1 Jam	Rp. 400.000,-	Rp. 0,-
3	Kotawaringin Barat	Pontianak	Wisata	Mobil Pribadi	Lebih dari 5 Jam	Rp. 500.000	Rp. 0,-
4	Kotawaringin Barat	Lamandau	Mengunjungi Keluarga/Te man	Mobil Pribadi	2 Jam - 3 Jam	Rp. 200.000	20.000
5	Jl. D.A.H Hamzah	Jl.sultan syahrir	Bekerja	Sepeda Motor	Kurang dari 1 Jam	Rp. 10.000	Rp. 0,-
6	Kotawaringin Barat	Kotawaringin Barat	Bekerja	Sepeda Motor	Kurang dari 1 Jam	Rp13.000	Rp. 2000
7	Perumahan Beringin Rindang, Kec Arut Selatan	Mendawai, Kec Arut Selatan	Bekerja	Sepeda Motor	Kurang dari 1 Jam	Rp. 10.000	Rp. 0,-
8	Kotawaringin Barat	Kotawaringin Barat	Bekerja	Sepeda Motor	1 Jam - 2 Jam	Rp. 25.000	Rp. 0,-
9	Kotawaringin Barat	Kotawaringin Barat	Bekerja	Mobil Pribadi	Kurang dari 1 Jam	Rp. 10.000	Rp. 0,-
10	Kotawaringin Barat	Kabupaten Barito Kuala	Mengantar anak masuk pondok	mobil travel	Lebih dari 5 Jam	RP. 700.000	Rp. 1000
11	Kotawaringin Barat	Kotawaringin Barat	Bekerja	Sepeda Motor	Kurang dari 1 Jam	Rp. 10.000	Rp. 0,-
12	Kabupaten Kotawaringin barat	Kabupaten lamandau	Mengunjungi Keluarga/Te man	Sepeda Motor	1 Jam - 2 Jam	50 ribu	6 ribu
13	Kumai kabupaten kotawaringin barat	Teluk bogam kotawaringin barat	Bekerja	Sepeda Motor	1 Jam - 2 Jam	30 ribu	4 ribu

No.	Lokasi Asal Perjalanan (Kabupaten)	Lokasi Tujuan Perjalanan (Kabupaten)	Maksud Perjalanan	Jenis Kendaraan Yang Anda Gunakan Ke Tempat Tujuan	Waktu Perjalanan Dari Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan Perjalanan (Jam)	Biaya Perjalanan (BBM) Dari Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan Perjalanan	Biaya Perjalanan (Parkir) Dari Asal Perjalanan Ke Lokasi Tujuan Perjalanan
14	Kotawaringin Barat	Lamandau	Wisata	Sepeda Motor	2 Jam - 3 Jam	50.000	10.000
15	Kotawaringin Barat	Banjar	Mengunjungi Keluarga/Teman	Sepeda Motor	Lebih dari 5 Jam	240.000	12.000
16	Pangkalan bun	Lamandau	Mengunjungi Keluarga/Teman	Sepeda Motor	2 Jam - 3 Jam	Lima puluh ribu rupiah	Tidak ada
17	Pangkalan bun	Lamandau	Bekerja	Sepeda Motor	3 Jam - 4 Jam	Empat puluh lima ribu rupiah	Tidak ada
18	Pangkalan bun	Pontianak	Bekerja	Sepeda Motor	Lebih dari 5 Jam	Seratus lima puluh ribu rupiah	Tidak ada

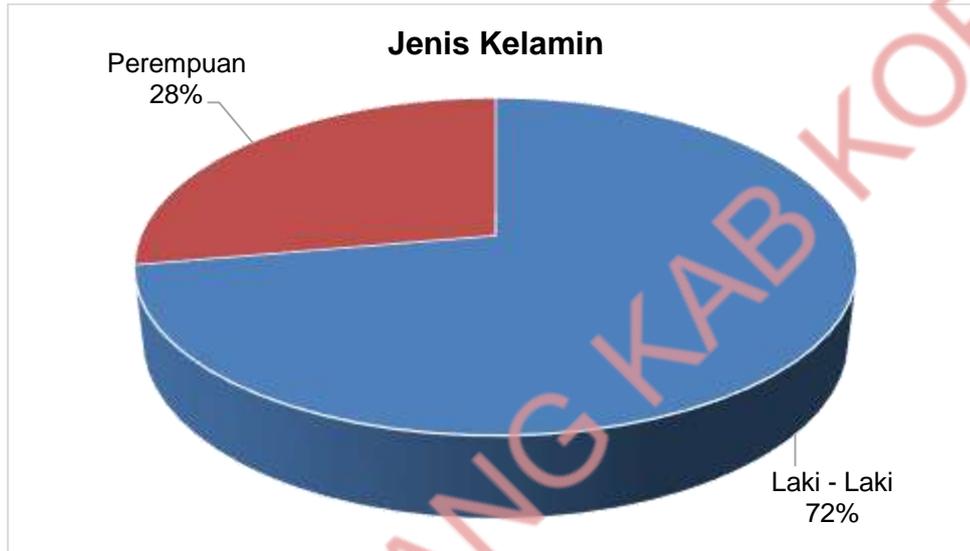
Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

Berikut ini hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna kendaraan pribadi

Tabel 4.188. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah
1	Laki-laki	13
2	Perempuan	5
Total		18

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



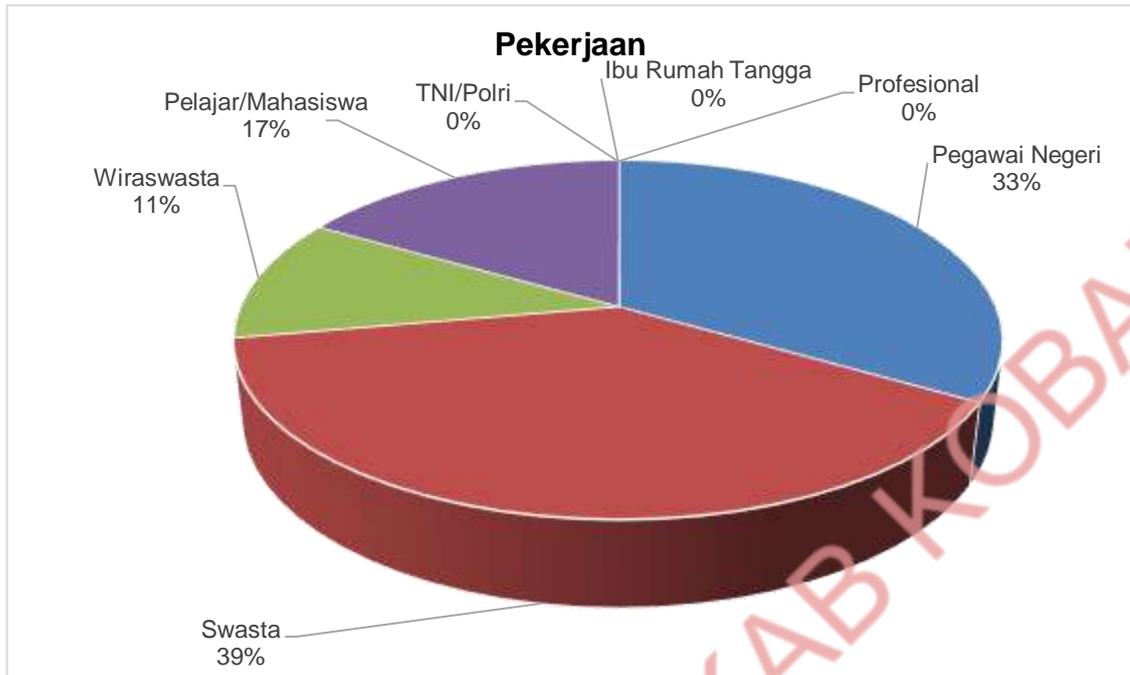
Gambar 4.128. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan tabel diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan pribadi mayoritas berjenis kelamin laki-laki sebanyak 72%.

Tabel 4.189. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Pekerjaan

No	Pekerjaan	Jumlah
1	Pegawai Negeri	6
2	Swasta	7
3	Wiraswasta	2
4	Pelajar/Mahasiswa	3
5	TNI/Polri	0
6	Ibu Rumah Tangga	0
7	Profesional	0
Total		18

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.129. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan tabel diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan pribadi mayoritas pegawai negeri sebanyak 33%.

Tabel 4.190. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Perkiraan Pendapatan Per Bulan

No	Perkiraan Pendapatan	Perkiraan Pendapatan
1	Dibawah 2.000.000	3
2	2.000.000 - 4.000.000	9
3	4.000.000 - 6.000.000	2
4	6.000.000 - 8.000.000	2
5	8.000.000 - 10.000.000	2
6	10.000.000 - 15.000.000	0
7	Diatas 15.000.000	0
Total		18

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



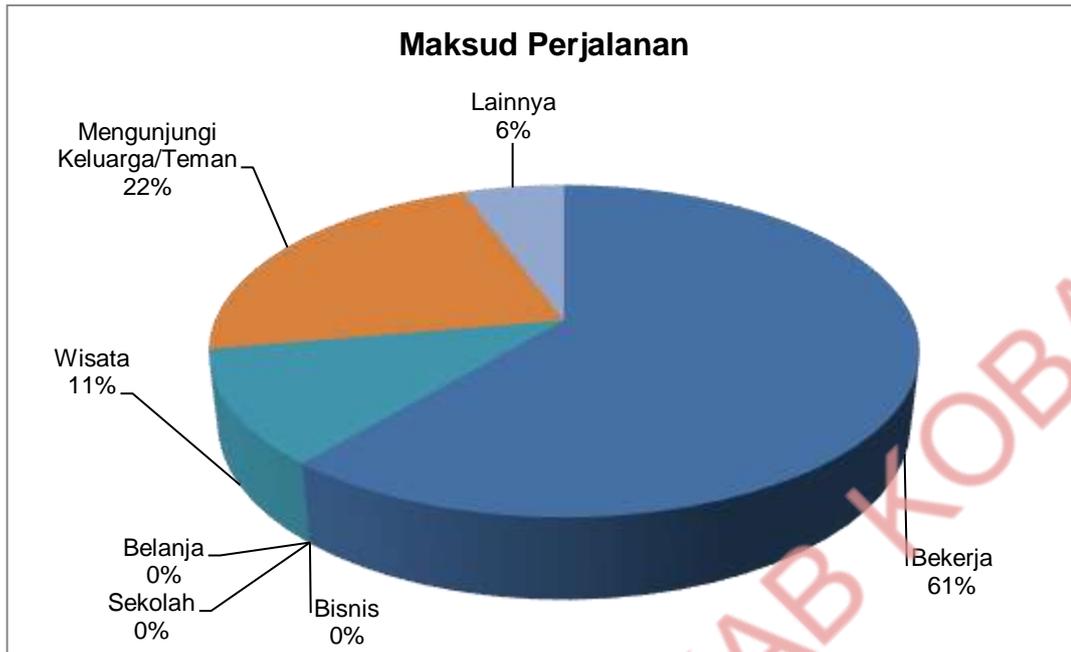
Gambar 4.130. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Perkiraan Pendapatan Per Bulan

Berdasarkan tabel diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan pribadi mayoritas perkiraan pendapatan per bulan Rp. 2.000.000,00 – Rp. 4.000.000,00 sebanyak 50%.

Tabel 4.191. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Maksud Perjalanan

No	Maksud Perjalanan	Maksud Perjalanan
1	Bekerja	11
2	Bisnis	0
3	Sekolah	0
4	Belanja	0
5	Wisata	2
6	Mengunjungi Keluarga/Teman	4
7	Lainnya	1
Total		18

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



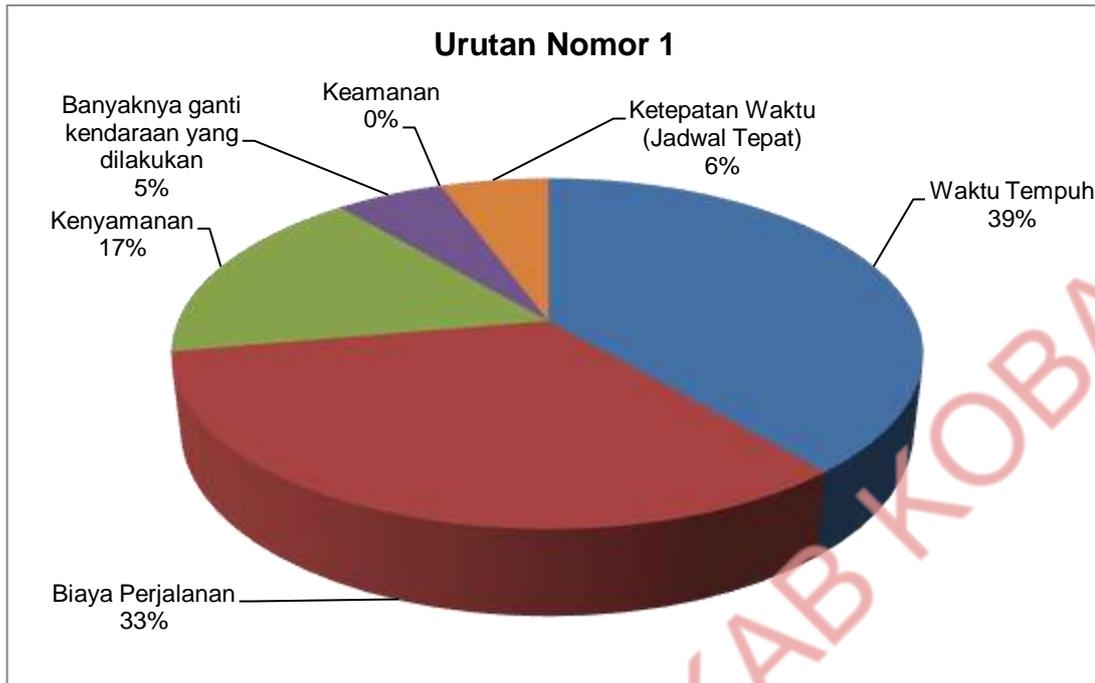
Gambar 4.131. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Pribadi Berdasarkan Maksud Perjalanan

Berdasarkan tabel diatas hasil rekapitulasi data wawancara persepsi pengguna angkutan pribadi mayoritas maksud perjalanan adalah bekerja sebanyak 61%.

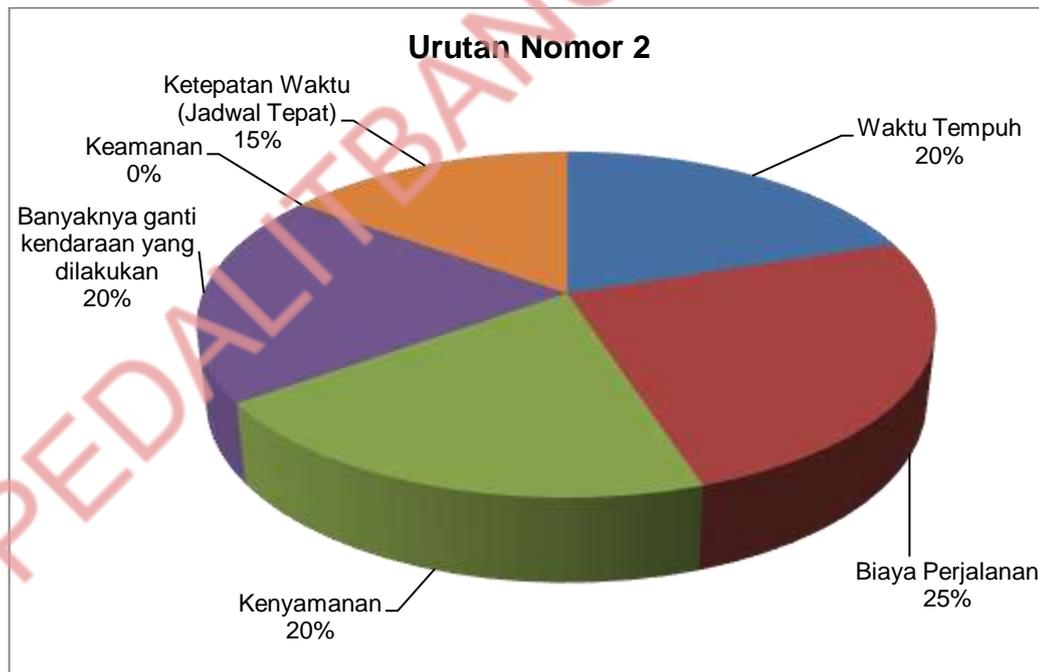
Tabel 4.192. Jumlah Responden Wawancara Kendaraan Pribadi Berdasarkan Urutan Prioritas Penggunaan Kendaraan Pribadi

No	Parameter	Urutan Nomor 1	Urutan Nomor 2	Urutan Nomor 3	Urutan Nomor 4	Urutan Nomor 5	Urutan Nomor 6
1	Waktu Tempuh	7	4	4	0	2	1
2	Biaya Perjalanan	6	5	3	1	1	2
3	Kenyamanan	3	4	7	2	1	1
4	Banyaknya ganti kendaraan yang dilakukan	1	4	3	7	3	0
5	Keamanan	0	0	0	1	4	13
6	Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)	1	3	3	5	3	0

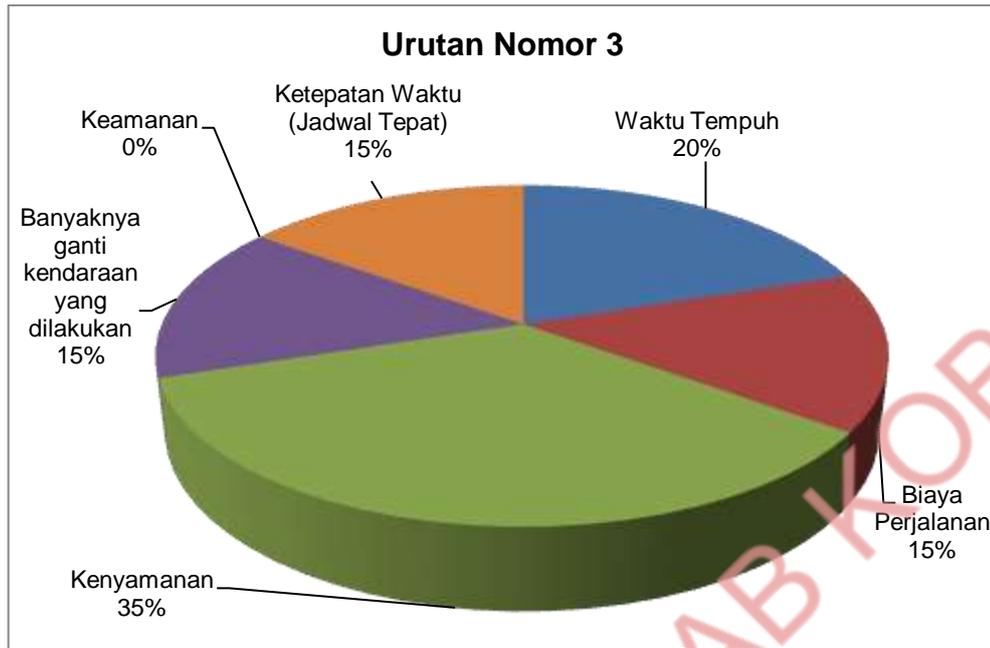
Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



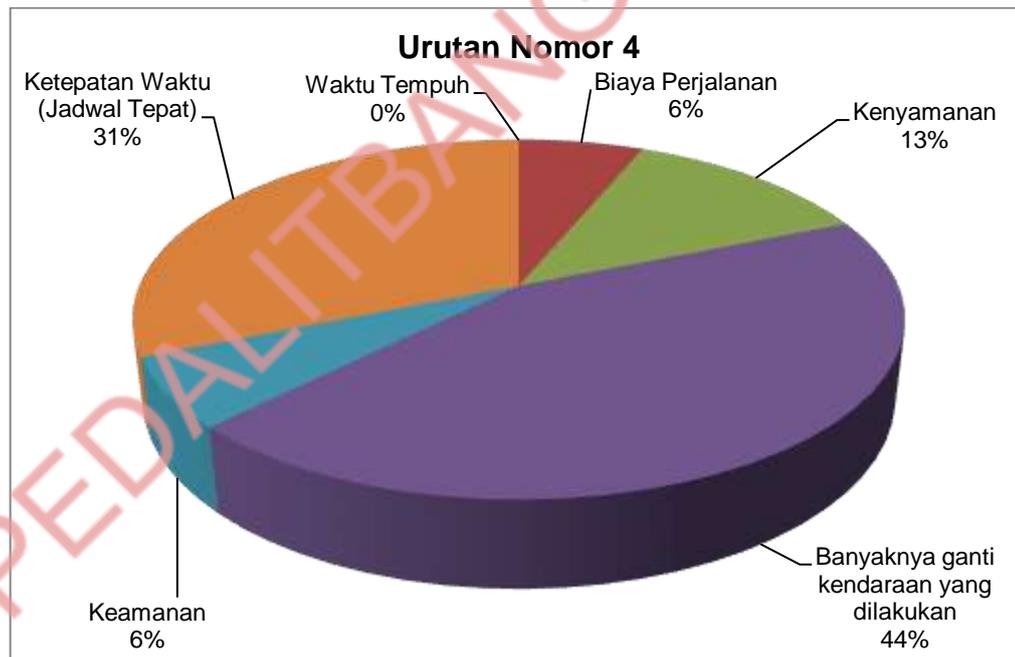
Gambar 4.132. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 1



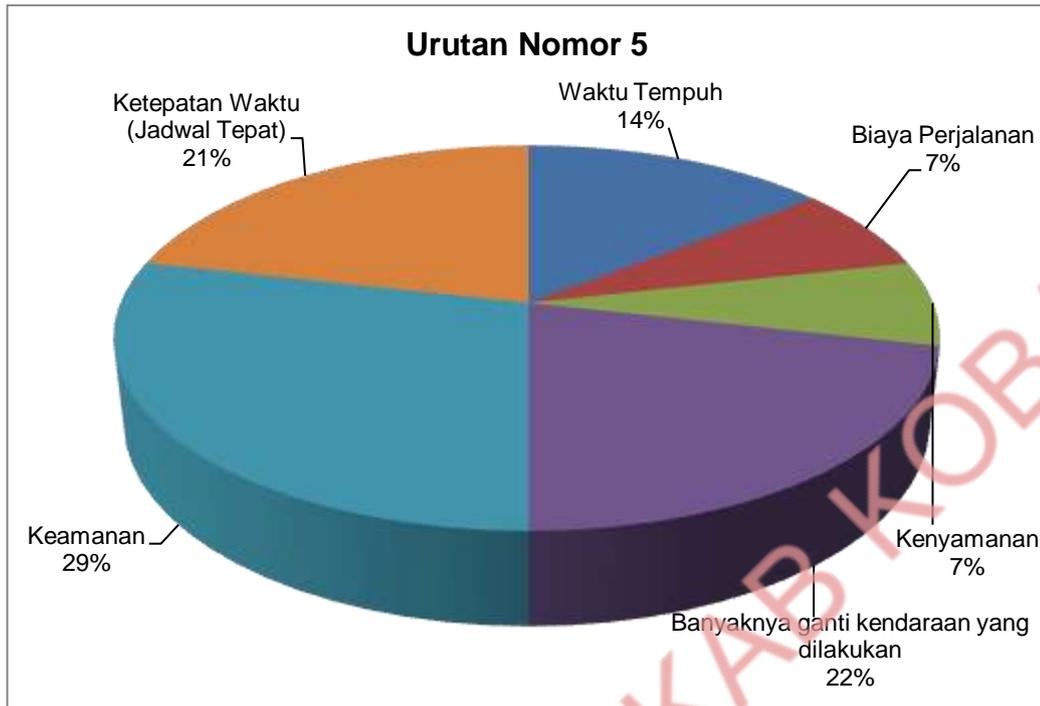
Gambar 4.133. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 2



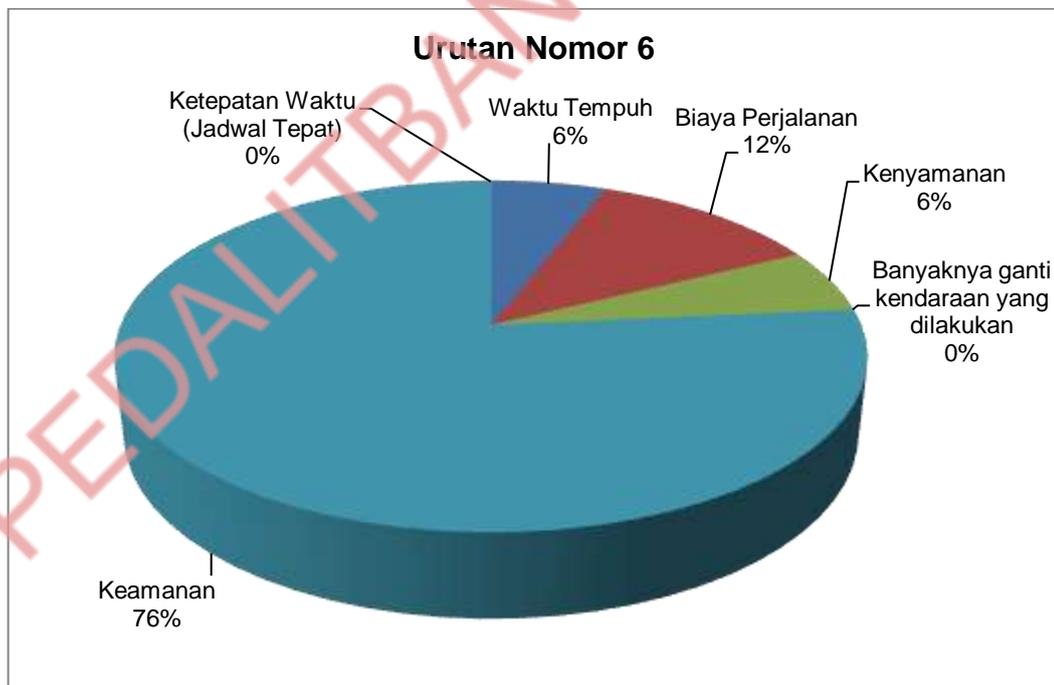
Gambar 4.134. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 3



Gambar 4.135. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 4



Gambar 4.136. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 5



Gambar 4.137. Jumlah Responden Wawancara Angkutan Umum Berdasarkan Parameter Terpenting dalam Pemilihan Moda Perjalanan pada Urutan ke 6

Dari tabel dan bagan tersebut dapat diketahui bahwa urutan faktor terpenting yang dipilih oleh pengguna kendaraan umum dalam menentukan moda perjalananan menurut tingkat kepentingannya adalah :

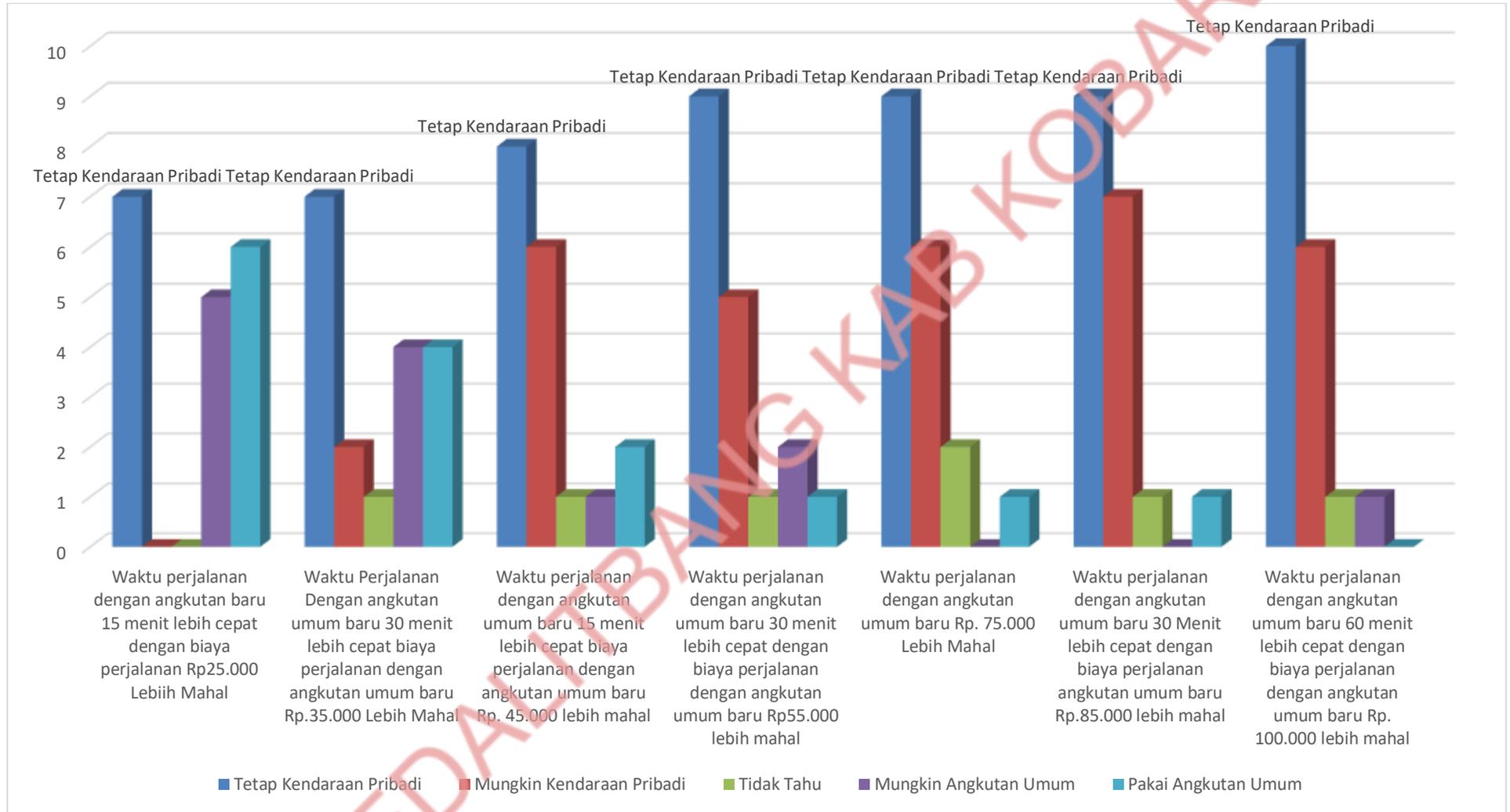
1. Waktu Tempuh
2. Biaya Perjalanan
3. Kenyamanan
4. Banyaknya ganti kendaraan yang dilakukan
5. Ketepatan Waktu (Jadwal Tepat)

BAPPEDALITBANG KAB KOBAR

Tabel 4.193. Rekapitulasi Pemilihan Moda

Parameter	Waktu perjalanan dengan angkutan baru 15 menit lebih cepat dengan biaya perjalanan Rp25.000 Lebih Mahal	Waktu Perjalanan Dengan angkutan umum baru 30 menit lebih cepat biaya perjalanan dengan angkutan umum baru Rp.35.000 Lebih Mahal	Waktu perjalanan dengan angkutan umum baru 15 menit lebih cepat biaya perjalanan dengan angkutan umum baru Rp. 45.000 lebih mahal	Waktu perjalanan dengan angkutan umum baru 30 menit lebih cepat dengan biaya perjalanan dengan angkutan umum baru Rp55.000 lebih mahal	Waktu perjalanan dengan angkutan umum baru Rp. 75.000 Lebih Mahal	Waktu perjalanan dengan angkutan umum baru 30 Menit lebih cepat dengan biaya perjalanan angkutan umum baru Rp.85.000 lebih mahal	Waktu perjalanan dengan angkutan umum baru 60 menit lebih cepat dengan biaya perjalanan dengan angkutan umum baru Rp. 100.000 lebih mahal
Tetap Kendaraan Pribadi	7	7	8	9	9	9	10
Mungkin Kendaraan Pribadi	0	2	6	5	6	7	6
Tidak Tahu	0	1	1	1	2	1	1
Mungkin Angkutan Umum	5	4	1	2	0	0	1
Pakai Angkutan Umum	6	4	2	1	1	1	0

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 4.138. Rekapitulasi Pemilihan Moda

Terminal intermoda merupakan area tempat pertemuan (*interchange*) pelayanan antarmoda. Sistem perpindahan moda ini terdiri dari 2 macam, yaitu *park and ride*, *ride and ride*, dan *kiss and ride*. Area *park and ride* didefinisikan sebagai area parkir kendaraan bertempat pada lokasi yang jauh dan dihubungkan oleh pelayanan transportasi massal (bus, kereta api, atau trem) menuju pusat kota atau pusat perekonomian. Area *ride and ride* merupakan tempat perpindahan dari angkutan umum yang satu dengan yang lainnya. Sementara itu, area *kiss and ride* merupakan terminal yang berfungsi sebagai tempat turun dari kendaraan pengantar dimana kendaraan pengantar datang dan langsung pergi.

Kondisi saat ini di masing-masing fasilitas pelayanan angkutan umum Kabupaten Kotawaringin Barat, baik sektor transportasi darat, udara, laut, maupun sungai belum memiliki terminal khusus untuk intermoda. Di terminal terdapat area parkir kendaraan, sehingga memiliki konsep sama dengan *park and ride*. Selain itu, di bandara juga terdapat area kedatangan dan keberangkatan yang menjadi tempat naik dan turun penumpang menuju dan dari bandara, sehingga memiliki konsep yang sama dengan *kiss and ride*.

4.4. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Kendaraan Bermotor

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, diantara meliputi beberapa aspek berikut ini.

1. Keamanan, terdiri dari tiket penumpang, tanda pengenal bagasi, lampu tanda bahaya, daftar penumpang (*manifes*), tanda pengenal awak kendaraan, informasi gangguan keamanan, serta informasi trayek dan identitas kendaraan.
2. Keselamatan, terdiri dari pengemudi, lampu senter, alat pemukul/pemecah kaca (*martil*), alat pemadam api ringan (*APAR*), fasilitas kesehatan, buku panduan penumpang, pintu darurat, fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan (*pool*), pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan, serta asuransi kecelakaan lalu lintas.
3. Kenyamanan, terdiri dari kapasitas angkut, fasilitas utama, serta fasilitas tambahan
4. Keterjangkauan, terdiri dari aksesibilitas dan tarif
5. Kesetaraan, terdiri dari pelayanan prioritas dan ruang penyimpanan kursi roda
6. Keteraturan, terdiri dari informasi pelayanan, informasi gangguan perjalanan bus, dan kinerja operasional

Tabel 4.194. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Jenis Pelayanan			Keterangan		
						Ek	Eks	SE			
1	KEAMANAN										
	a. Tiket penumpang	merupakan bukti pembayaran penumpang	Tanda bukti pembayaran dan informasi pelayanan	Ketersediaan	Paling sedikit memuat identitas penumpang, besaran tarif, nomor kursi, asal tujuan, dan tanggal keberangkatan	✓	✓	✓			
		b. Tanda pengenal bagasi	Merupakan bukti barang yang dimasukkan di ruang bagasi	Untuk mengidentifikasi barang di bagasi supaya tidak tertukar	Ketersediaan	Memuat nomor bagasi yang ditempelkan pada tiket dan pada barang bagasi	✓	✓	✓		
			c. Lampu tanda bahaya	Merupakan lampu tanda bahaya yang digunakan & sebagai informasi dan diletakkan di atas kendaraan	Sebagai peringatan adanya bahaya di dalam kendaraan	Ketersediaan	Harus tersedia paling sedikit 1 (satu) lampu dan dilengkapi 2 (dua) tombol yang ditempatkan di ruang pengemudi dan ruang penumpang	✓	✓	✓	
				d. Daftar penumpang (Manifes).	Merupakan daftar yang berisi identitas dan jumlah penumpang	Untuk mengetahui identitas dan jumlah penumpang.	Ketersediaan	Paling sedikit memuat nama penumpang, alamat, tanggal perjalanan dan asal tujuan perjalanan.	✓	✓	✓
	e. Tanda pengenal awak kendaraan	1. Papan informasi mengenai nama pengemudi yang ditempatkan di ruang pengemudi. 2. Seragam awak kendaraan	Sebagai identitas pengemudi agar diketahui penumpang.		Ketersediaan	Harus tersedia	✓	✓	✓		

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Jenis Pelayanan			Keterangan
						Ek	Eks	SE	
	f. Informasi gangguan keamanan	Merupakan striker, berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan.	Dipergunakan oleh penumpang apabila terjadi gangguan keamanan pada saat pelayanan termasuk pada saat pengemudi ugal-ugalan	Ketersediaan	Harus tersedia	✓	✓	✓	
	g. Informasi trayek dan identitas kendaraan	1. Informasi trayek yang dilayani dan dilengkapi logo perhubungan.	Sebagai identitas kendaraan untuk diketahui penumpang maupun pengguna jalan lainnya.	Bentuk.	Ukuran proporsional serta tidak mengganggu pandangan.	✓	✓	✓	
		2. Identitas kendaraan meliputi jenis pelayanan, kelas pelayanan, dan nama perusahaan angkutan umum.	Untuk memudahkan penumpang mengidentifikasi kendaraan yang akan ditumpangi	Ketersediaan.	Harus tersedia	✓	✓	✓	
2	KESELAMATAN								
	a. Pengemudi 1) Kondisi fisik.	Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental.	Sebagai bukti pengemudi dalam kondisi sehat.	Sehat.	Surat keterangan berbadan sehat dari dokter setiap 6 (enam) bulan sekali.	✓	✓	✓	
	2) Kompetensi.	Pengemudi memiliki pengetahuan mengenali rute pelayanan, tanggap darurat, dan pelayanan.	Sebagai bukti pengemudi mengerti etika berlalu lintas.	Telah mengikuti pelatihan	Mengikuti pelatihan/penyegaran paling sedikit 1 (satu) kali dalam setahun.	✓	✓	✓	

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Jenis Pelayanan			Keterangan
						Ek	Eks	SE	
	b. Lampu senter	Alat bantu penerangan	Sebagai alat bantu penerangan pada saat darurat	ketersediaan	Paling sedikit 2 (dua) unit.	✓	✓	✓	
	c. Alat pemukul/pemecah kaca (martil).	Berupa martil yang diletakkan di jendela atau tempat yang mudah dijangkau oleh penumpang pada saat keadaan darurat.	Memecahkan kaca kendaraan pada saat keadaan darurat	ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) pada setiap 2 (dua) jendela.	✓	✓	✓	Kaca jendela difungsikan sebagai pintu darurat.
	d. Alat pemadam api ringan (APAR).	Tabung pemadam api yang wajib diletakkan di dalam kendaraan.	Memadamkan api dengan cepat ketika terjadi kebakaran	ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) tabun atau sesuai dengan kebutuhan dan jenis kendaraan.	✓	✓	✓	Ukuran disesuaikan dengan jenis kendaraan
	e. Fasilitas Kesehatan	Berupa Perlengkapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K).	Digunakan untuk penanganan darurat kecelakaan.	ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) kotak Perlengkapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) berisi: 1. Kassa steril 2. plester 3. anti septik; dan 4. gunting tajam	✓	✓	✓	
	f. Buku Panduan Penumpang.	1. Buku panduan penumpang tentang cara penggunaan fasilitas tanggap darurat pada	Memudahkan penumpang untuk menyelamatkan diri dan orang lain pada saat terjadi kecelakaan.	1. Ketersediaan 2. Bentuk dan letak	1. Harus tersedia 2. Tidak mudah sobek, rusak, dan pudar serta diletakkan di dalam kendaraan	✓	✓	✓	

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Jenis Pelayanan			Keterangan
						Ek	Eks	SE	
		saat terjadi kecelakaan.							
		2. Buku panduan do'a pada saat perjalanan	Memudahkan penumpang untuk berdoa sesuai dengan agama dan kepercayaan masing-masing.	1. Ketersediaan 2. Bentuk dan letak	1. Harus tersedia pada setiap tempat duduk. 2. Tidak mudah sobek, rusak, dan pudar serta diletakkan di dalam kendaraan	✓	✓	✓	
	g. Pintu darurat	Berupa jendela yang memungkinkan dilepas pada saat terjadi kecelakaan.	Sebagai pintu keluar darurat pada saat terjadi kecelakaan atau kebakaran.	Ketersediaan.	Tersedia di setiap kendaraan.	✓	✓	✓	
	h. Fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan (pool).	Tempat penyimpanan, pemeliharaan, dan perbaikan kendaraan.	Memastikan kendaraan terpelihara dan terawat dan sebagai tempat parkir saat kendaraan tidak beroperasi serta tempat tes kendaraan sebelum beroperasi.	Ketersediaan.	Harus tersedia dan mampu menampung semua bus yang dimiliki perusahaan angkutan umum.	✓	✓	✓	
	i. Pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan	Prosedur pengecekan kelayakan kendaraan sebelum beroperasi	Untuk memastikan bahwa kendaraan dalam kondisi siap guna operasi (SGO).	SOP pemeriksaan	Harus tersedia untuk setiap kendaraan	✓	✓	✓	Pengecekan dilakukan oleh petugas yang memiliki kompetensi untuk menjamin kendaraan laik operasi

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Jenis Pelayanan			Keterangan
						Ek	Eks	SE	
									(Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan).
	j. Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas.	Merupakan kewajiban perusahaan angkutan umum dalam melaksanakan pelayanan angkutan.	Untuk menjamin penggantian biaya yang diakibatkan karena adanya kecelakaan lalu lintas pada saat pelayanan.	Mengikuti program asuransi kecelakaan lalu lintas.	Bukti pembayaran program asuransi kecelakaan lalu lintas pada setiap kendaraan bagi; 1. penumpang 2. pengemudi; dan 3. pihak ketiga	✓	✓	✓	
3	KENYAMANAN								
	a. Kapasitas Angkut	jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut	untuk menghindari situasi berdesakan sehingga terdapat ruang gerak yang nyaman bagi penumpang pada saat berdiri maupun duduk.	jumlah penumpang terangkut	paling tinggi 100% sesuai kapasitas angkut	✓	✓	✓	
	b. Fasilitas Utama	1. Tempat duduk	Tempat duduk untuk penumpang sesuai jenis pelayanan yang diberikan dengan tetap mengutamakan aspek keselamatan	1. Susunan tempat duduk.	1. Untuk bus besar dan bus maxi: a. Konfigurasi seat 2-3 b. Konfigurasi seat 2-2 c. Konfigurasi seat 2-1	✓	✓	✓	
				2. Bahan dasar tempat duduk	Terbuat dari busa dan berfungsi dengan baik	✓	✓	✓	
				3. Lebar tempat duduk	1. Paling sedikit 400 mm				

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Jenis Pelayanan			Keterangan
						Ek	Eks	SE	
					2. Paling sedikit 480 mm				
					3. Paling sedikit 650 mm				
				4. Jarak antar tempat duduk	diukur dari sisi depan sandaran tempat duduk kesisi belakang sandaran tempat duduk didepannya: 1. Paling sedikit 650 mm 2. Paling sedikit 850 mm 3. paling sedikit 1200 mm.	✓	✓	✓	
				5. lebar lorong (gangway)	1. Paling sedikit 350 mm	✓	✓	✓	
					2. Paling sedikit 400 mm				
					3. Paling sedikit 500 mm				
		2. Nomor tempat duduk	Urutan tempat duduk untuk memandu penumpang duduk sesuai dengan nomor yang tertera di tiket dan menciptakan ketertiban di dalam kendaraan untuk menghindari penumpang saling berebut tempat duduk	1. Ketersediaan; 2. Bentuk.	1. Harus tersedia 2. Nomor kursi	✓	✓	✓	
3		3. Fasilitas sirkulasi udara	Berupa jendela maupun kap di bagian atas	Jumlah berfungsi	Semua berfungsi dengan baik	✓	✓	✓	

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Jenis Pelayanan			Keterangan
						Ek	Eks	SE	
			kendaraan yang dapat dibuka/ditutup untuk menjaga suhu di ruangan tidak terlalu menyengat terutama pada saat cuaca panas.						
		4. Rak bagasi	Tempat untuk menempatkan barang bawaan di dalam kendaraan dengan aman dan tidak mengganggu penumpang	Ketersediaan	Harus tersedia	✓	✓	✓	
		5. Bagasi bawah	Ruang khusus di bawah ruang penumpang untuk menyimpan barang dengan ukuran besar dan prioritas untuk penyimpanan kursi roda.	Ketersediaan	Harus tersedia	✓	✓	✓	
		6. Fasilitas kebersihan	Berupa tempat sampah dan/atau kantung kertas atau plastik	Ketersediaan	Harus Tersedia paling sedikit 2 (dua) buah tempat sampah diletakkan di bagian depan dan belakang kendaraan atau 1 (satu) buah kantung kertas atau plastik diletakkan pada setiap tempat duduk.	✓	✓	✓	

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Jenis Pelayanan			Keterangan
						Ek	Eks	SE	
	c. Fasilitas Tambahan	1. Kaca film	Untuk mengurangi cahaya matahari secara langsung	Persentase kegelapan	Paling gelap 40%	✓	✓	✓	
		2. Sarana <i>visual audio</i> ditempatkan diruang penumpang.	Sebagai sarana hiburan untuk penumpang	Ketersediaan	Harus tersedia paling sedikit 1 (satu)	✓	✓	✓	
		3. Gorden	Berupa kain penutup kaca samping untuk melindungi penumpang dari sinar matahari.	Ketersediaan	Harus tersedia	✓	✓	✓	
		4. Pengatur suhu ruangan	Fasilitas pengatur suhu di dalam kendaraan menggunakan AC (<i>air conditioner</i>)	1. Ketersediaan; 2. Suhu.	1. Harus Tersedia dan berfungsi dengan baik, 2. Suhu dalam kendaraan 20 - 22 C.	✓	✓	✓	
		5. Reclining seat	Merupakan tempat duduk yang dapat diatur	Ketersediaan	Harus tersedia	✓	✓	✓	
4	KETERJANGKAUAN								
	a. Aksesibilitas	Memberikan pelayanan sesuai dengan rute yang telah ditentukan	Untuk memberikan kepastian pelayanan kepada penumpang sampai dengan tujuan.	Singgah di terminal sesuai dengan kartu pengawasan.	Mematuhi ketentuan.				
	b. Tarif	Biaya yang dikenakan pada penumpang untuk satu kali perjalanan.	Untuk menjamin kelangsungan hidup perusahaan angkutan umum dengan tetap memperhatikan daya beli masyarakat.	1. Tarif terjangkau. 2. Informasi besaran tarif.	1. Besaran tarif ekonomi ditetapkan sesuai dengan keputusan pemerintah.				

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Jenis Pelayanan			Keterangan
						Ek	Eks	SE	
					2. Memberikan informasi besaran tarif				
					3. Besaran tarif non ekonomi ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum.				
					4. Memberikan informasi besaran tarif.				
5	KESETARAAN								
	a. Pelayanan prioritas	1. Pemberian prioritas untuk membeli tiket dan memilih tempat duduk. 2. Pemberian prioritas naik/turun kendaraan	Diberikan bagi penumpang penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, maupun wanita hamil	Kemudahan	Terlayani				
	b. Ruang penyimpanan kursi roda	Ruang khusus di bagasi untuk penyimpanan kursi roda.	Untuk memberikan kemudahan bagi penumpang pengguna kursi roda	Ketersediaan	Harus tersedia				
6	KETERATURAN								
	a. Informasi pelayanan.	Informasi yang disampaikan di loket kepada calon penumpang paling sedikit memuat: 1. Jadwal kedatangan dan keberangkatan; 2. Tarif; 3. Nama	Agar calon penumpang dapat mengatur rencana perjalanan sesuai dengan kemampuannya.	1. Bentuk. 2. Tempat. 3. Kondisi.	1. Berupa papan informasi. 2. Penempatan mudah terbaca dan cepat serta jelas terlihat. 3. Kondisi baik dan/atau berfungsi				

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Jenis Pelayanan			Keterangan
						Ek	Eks	SE	
		terminal ang dilayani; dan 4. Trayek yang dilayani							
	b. Informasi gangguan perjalanan bus.	Informasi kepada petugas terminal dan calon penumpang apabila terjadi gangguan perjalanan bus.	Memberikan informasi kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta penyebab gangguan.	Terinformasikan	Penumpang mengetahui terjadi gangguan perjalanan.				
	c. Kinerja operasional.		Agar kendaraan beroperasi dengan efisien dan ekonomis.	Umur kendaraan.	Paling tinggi umur kendaraan 25 (dua puluh lima) tahun atau ditetapkan pemberi izin sesuai dengan kondisi daerah.				

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 98 Tahun 2013 yang diperbarui pada Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

4.5. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Penyeberangan

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan. SPM angkutan penyeberangan terdiri dari SPM angkutan penyeberangan untuk pelayanan penumpang, SPM angkutan penyeberangan untuk pemuatan kendaraan, dan SPM angkutan penyeberangan untuk pengoperasian kapal.

1. SPM Angkutan Penyeberangan untuk pelayanan penumpang, meliputi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan kesetaraan serta terdiri atas pelayanan kelas ekonomi, non ekonomi, reguler, dan ekspres.
2. SPM Angkutan Penyeberangan untuk pemuatan kendaraan, meliputi aspek keselamatan, keamanan, dan kemudahan, serta terdiri atas:
 - Pintu rampa, digunakan untuk naik dan turun kendaraan ke dalam kapal pada saat melakukan pemuatan
 - Ruang untuk kendaraan, digunakan oleh kendaraan pada saat melakukan pelayaran
 - Fasilitas pemuatan kapal, berupa fasilitas yang disediakan dan digunakan pada saat kendaraan bongkar muar dan/atau berlayar
3. SPM Angkutan Penyeberangan untuk pengoperasian kapal, meliputi aspek keamanan, kenyamanan, dan keteraturan serta terdiri atas:
 - Kecepatan dinas kapal, yang diukur dengan melakukan percobaan berlayar di lintasan
 - Pemenuhan jadwal, terdiri atas jadwal perjalanan kapal, jadwal operasi kapal, jadwal siap operasi, jadwal istirahat, dan jadwal dok.

4.6. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Udara

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Udara telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara. SPM angkutan udara diantaranya memuat:

- Informasi yang jelas terhadap jenis dan spesifikasi yang ditawarkan oleh Badan Usaha Angkutan Udara;
- Akses informasi yang jelas dan transparan terhadap pemberlakuan tarif;
- Syarat dan ketentuan pengangkutan yang tidak bertentangan dengan asas perlindungan konsumen;
- Informasi kepastian operasional penerbangan;
- Penumpang memperoleh hak dan perlindungan ketika penerbangannya mengalami gangguan operasional termasuk gangguan penerbangan pada skala besar;

- Penumpang berkebutuhan khusus memperoleh akses terhadap pelayanan angkutan udara tanpa ada diskriminasi dan memiliki hak untuk menyampaikan kebutuhannya selama penerbangan; dan
- Penumpang memiliki akses untuk menyampaikan keluhan dan setiap keluhan wajib ditindaklanjuti oleh Badan Usaha Angkutan Udara.

SPM angkutan udara meliputi:

1. Standar pelayanan sebelum penerbangan (*pre-flight*), terdiri dari informasi penerbangan, pemesanan tiket, penerbitan tiket, pelaporan tiket sebelum keberangkatan, proses *boarding*, penanganan keterlambatan penerbangan, pembatalan penerbangan dan *Denied Boarding Passenger*, serta penanganan keluhan penumpang.
2. Standar pelayanan selama penerbangan (*in-flight*), terdiri dari fasilitas di dalam pesawat udara, awak pesawat udara, dan penanganan keluhan penumpang.
3. Standar pelayanan setelah penerbangan (*post-flight*), terdiri dari proses turun pesawat, transit atau transfer, pengambilan bagasi tercatat, dan penanganan keluhan penumpang.

4.7. Evaluasi Pelayanan Trayek Angkutan Umum

Evaluasi pelayanan kinerja angkutan umum yang ada saat ini didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan, dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara. Berikut ini evaluasi kinerja pelayanan trayek angkutan umum pada masing-masing sektor transportasi.

A. Transportasi Berbasis Jalan Raya

Berikut ini hasil evaluasi pelayanan angkutan umum kendaraan bermotor.

Tabel 4.195. Evaluasi Fasilitas Pelayanan Angkutan Umum Berbasis Jalan Raya

No	Nama Kendaraan	Rute yang dilalui	Fasilitas Moda											
			Tempat Duduk	Nomor Tempat Duduk	Jendela	Rak Bagasi	Bagasi Bawah	Tempat Sampah	Kaca Film	Audio Visual	Gorden	Pengatur Suhu (AC)	Reclin ing Seat	Stiker Larangan Merokok
1	Yessoe	Palangkaraya - Pangkalan Bun	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
		Pangkalan Bun - Banjarmasin	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
		Pangkalan Bun - Sampit	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
2	Damri	Pangkalan Bun - Pontianak	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
		Sebuai - sebuai timur - Keraya - Teluk Bogam - Sungai Bakau - Kubu - Bundaran Perahu Kumai - Pangkalan Bun	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
		Pangkalan Bun - Pangkut	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
		Pangkalan Bun - Palangkaraya	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
		Pangkalan Bun - Sampit	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
3	Logos	Pangkalan Bun - Banjarmasin	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
		Pangkalan Bun - Palangkaraya	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
		Pangkalan Bun - Sampit	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
4	Agung Mulia	Pangkalan Bun - Palangkaraya	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	

No	Nama Kendaraan	Rute yang dilalui	Fasilitas Moda											
			Tempat Duduk	Nomor Tempat Duduk	Jendela	Rak Bagasi	Bagasi Bawah	Tempat Sampah	Kaca Film	Audio Visual	Gorden	Pengatur Suhu (AC)	Reclin ing Seat	Stiker Larangan Merokok
5	Travel	Pangkalan Bun – Kotawaringin Lama	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada
		Pangkalan Bun – Sukamara	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Ada	Ada	Tidak ada
		Pangkalan Bun – Pandu Senjaya	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Ada	Ada	Tidak ada
		Pangkalan Bun - Amin jaya	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Ada	Ada	Tidak ada
		Pangkalan Bun - Tayap	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Ada	Ada	Tidak ada
		Pangkalan Bun - Tayan	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Ada	Ada	Tidak ada
6	Angkutan Kota	Kota Pangkalan Bun	Ada	Tidak ada	Ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
		Trayek khusus bandara Iskandar Pangkalan Bun	Ada	Tidak ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
		Pasar Indra Sari – Korindo	Ada	Tidak ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
		Pasar Indra Sari – Bamban	Ada	Tidak ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
		Pasar Indra Sari – SMPN 2	Ada	Tidak ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
		Pasar Indra Sari – Desa Natai Raya	Ada	Tidak ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
		Pasar Indra Sari – BTN Bumi Asih	Ada	Tidak ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
7	Angkutan Pedesaan	Pangkalan Bun - Kumai	Ada	Tidak ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
		Pangkalan Bun – Amin Jaya	Ada	Tidak ada	Ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

B. Transportasi Berbasis Sungai

Berikut ini hasil evaluasi pelayanan angkutan umum penyeberangan sungai.

Tabel 4.196. Evaluasi Fasilitas Pelayanan Angkutan Umum Berbasis Sungai

No.	Trayek	Ketersediaan Fasilitas			
		Fasilitas Keselamatan (pelampung/ <i>life jacket</i>)	Fasilitas Kesehatan (perlengkapan P3K)	Lampu penerangan	Informasi Jadwal Operasi
1	Kumai – Tanjung Puting	Ada	Ada	Ada	Ada
2	Pasar Cempaka – Kumai Seberang	Tidak Ada	Tidak Ada	Ada	Tidak Ada
3	Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada
4	Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

C. Transportasi Berbasis Laut

Berikut ini hasil evaluasi pelayanan angkutan umum penyeberangan laut.

Tabel 4.197. Evaluasi Fasilitas Pelayanan Angkutan Umum Berbasis Laut

No.	Operator Kapal	Jenis Kapal	Ketersediaan Fasilitas							
			Fasilitas Keselamatan (APAR, sprinkler dan alarm, <i>Life jacket</i> , sekoci, jalur evakuasi, titik kumpul)	Fasilitas Kesehatan (Ruang medis dan perlengkapan P3K)	Fasilitas Keamanan (CCTV)	Petugas Keamanan	Informasi Gangguan Keamanan (stiker layanan pengaduan)	Toilet	Musholla /Ruang Ibadah	Ruang Menyusui
1	PT. Pelni	KM Kelimutu	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
2		KM. Awu	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
3		KM. Kelimutu	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
4		KM. Lawit	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
5	PT. Dharma Lautan Utama	KM. Dharma Kencana III	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
6		KM. Kirana III	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
7		KM. Kirana	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
8		KM. Dharma Rucitra 9	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
9		Km. Kirana	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
10	PT. Berlian Lautan	KM. Niki Sae	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
11	Sejahtera	Niki Barokah	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
12	PT. ASDP	KMP Kalibodri	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

D. Transportasi Berbasis Udara

Berikut ini hasil evaluasi pelayanan angkutan udara.

Tabel 4.198. Evaluasi Fasilitas Pelayanan Angkutan Umum Berbasis Udara

No.	Nama Maskapai	Seri Pesawat	Ketersediaan Fasilitas						
			Panduan Doa	Informasi dan petunjuk keselamatan dan keamanan penerbangan	<i>Air sickness bag</i>	Kebersihan Kabin	Kenyamanan Suhu Ruang Kabin	Makanan dan Minuman (Badan Usaha)	Penanganan keluhan penumpang
1	Batik Air	Boeing 737	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
2	NAM Air	Boeing 737	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
3	Citilink	Airbus A320	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada
4	Wings Air	ATR 72	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

4.8. Evaluasi Fasilitas Pelayanan Angkutan Umum

Berikut ini hasil evaluasi fasilitas pelayanan angkutan umum di Kabupaten Kotawaringin Barat, meliputi terminal, halte, dermaga, pelabuhan, bandara, dan terminal intermoda.

A. Terminal

Berikut ini hasil evaluasi fasilitas pelayanan terminal.

Tabel 4.199. Evaluasi Pelayanan Terminal

No.	Nama	Lokasi	Tipe	Kondisi
Pengelola: Dishub Provinsi Kalimantan Tengah				
1.	Terminal Natai Suka	Jalan Natai Arahan Kelurahan Baru Kecamatan Arut Selatan	B	Aktif dan tersedia fasilitas pelayanan penumpang yang dinilai baik, namun petugas keamanan yang menjaga ketertiban bagi pengguna terminal kurang dan informasi fasilitas kesehatan dinilai kurang baik.
Pengelola: Dishub Kabupaten Kotawaringin Barat				
1.	Terminal Sei Rangit	Kelurahan Raja Kecamatan Arut Selatan	C	Digunakan Bus Perintis Damri / Angkutan Perintis Trayek : P. Bun – Desa Sebuai P. Bun – Kel. Pangkut Fasilitas pelayanan penumpang memiliki kondisi yang kurang baik dan kurang layak.
2.	Terminal Sei Kapitan	Desa Sei Kapitan Kecamatan Kumai	C	Disewa oleh Organda
3.	Terminal Amin Jaya	Desa Amin Jaya Kecamatan P. Banteng	C	Tidak berfungsi
4.	Terminal Kotawaringin Hilir	Kel. Kotawaringin Hilir Kec. Kotawaringin Lama	C	Tidak berfungsi

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa dari 5 terminal yang ada di Kabupaten Kotawaringin Barat, terdapat 2 terminal yang tidak fungsional.

B. Halte

Dari 24 halte yang tersebar di wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat, terdapat 1 halte yang mengalami kerusakan cukup berat, yaitu bangunan Halte Simpang Sebukat yang terletak di Jalan A. Yani Desa Karang Mulya.

C. Dermaga

Berikut ini hasil evaluasi fasilitas pelayanan dermaga.

Tabel 4.200. Evaluasi Pelayanan Fasilitas di Dermaga

No.	Nama Dermaga	Kondisi
1.	Dermaga Kumai Seberang	Tidak tersedia fasilitas pelayanan penumpang
2.	Dermaga Pasar Cempak	Tidak tersedia fasilitas pelayanan penumpang

No.	Nama Dermaga	Kondisi
3.	Dermaga Tanjung Puting di Kumai	Tersedia fasilitas pelayanan penumpang
4.	Dermaga Tanjung Puting di Taman Nasional Tanjung Puting	Tersedia fasilitas pelayanan penumpang
5.	Dermaga Pasar Saik	Tidak tersedia fasilitas pelayanan penumpang
6.	Pelabuhan Indrasari	Tidak tersedia fasilitas pelayanan penumpang
7.	Dermaga Raja Seberang 1	Tidak tersedia fasilitas pelayanan penumpang
8.	Dermaga Raja Seberang 2	Tidak tersedia fasilitas pelayanan penumpang
9.	Dermaga Sungai Kapitan	Tidak tersedia fasilitas pelayanan penumpang
10.	Dermaga Kumai Hilir	Tidak tersedia fasilitas pelayanan penumpang

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa banyak dermaga yang tidak menyediakan fasilitas pelayanan penumpang.

D. Pelabuhan

Berikut ini hasil evaluasi fasilitas pelayanan pelabuhan.

Tabel 4.201. Evaluasi Pelayanan Fasilitas di Pelabuhan

No.	Nama	Operator Pelabuhan	Pengawas	Rute	Kapal	Operator Kapal	Kondisi
1.	Pelabuhan Panglima Utar	PELINDO	KSOP	Kumai – Surabaya (PP) Kumai – Semarang (PP)	KM Kelimutu KM Lawit KM Awu	PT. PELNI	Fasilitas terminal penumpang yang tersedia dalam kondisi yang baik, namun tidak tersedia fasilitas parkir di kawasan pelabuhan
					KM. Dharma Rucita 9 KM. Dharma Kartika III KM. Kirana III KM. Kirana KM. Dharma Kencana III	PT. Dharma Lautan Utama	
					KM. Niki Sae Niki Barokah	PT. Berlian Lautan Sejahtera	
2.	Pelabuhan Penyeberangan Kumai	Dishub Kabupaten Kotawaringin Barat	Pengawas Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Kumai (BPTD)	Kumai – Kendal (PP)	KMP. Kalibodri	PT. ASDP	Fasilitas terminal penumpang yang tersedia dalam kondisi yang baik, namun tidak tersedia gudang untuk menyimpan barang dari truk yang ODOL

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

E. Bandara

Lahan Bandar Udara kelas II Iskandar Pangkalan Bun di bawah kewenangan TNI AU. Sedangkan pelaksana operasional bandara Kantor UPBU Iskandar Pangkalan Bun, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan. Kendala saat ini yaitu slot penerbangan terbatas dan lahan parkir apron pesawat besar juga terbatas. Hal ini dikarenakan tidak tersedianya lahan untuk pengembangan.

Tahun 2017, Bandar Udara Iskandar kembali mengajukan dana pengembangan bandara dari pemerintah pusat. Dana ini akan dipergunakan untuk menambah panjang *runway* dari panjang 2.120 meter menjadi 3.570 meter. Juga rencana pembangunan terminal baru yang memiliki desain seperti terminal khas Kalimantan Tengah dan fasilitas lainnya.

Potensi berkembangnya Bandar Udara Iskandar, selain didukung oleh daya tarik Taman Nasional Tanjung Puting, habitat alami orang utan, sebagai tujuan wisata konservasi yang telah *go international*, juga didukung oleh perkembangan pesat investor dan industri di sektor agronomi dan agrobisnis lainnya di daerah Kotawaringin Barat dan sekitarnya. Selain dari Kabupaten Kotawaringin Barat, masyarakat Kabupaten Sukamara, Lamandau dan sebagian besar dari Kabupaten Seruyan, mengandalkan Bandara Iskandar Pangkalan Bun untuk bepergian keluar pulau.

F. Terminal Intermoda

Terminal intermoda merupakan area tempat pertemuan (*interchange*) pelayanan antarmoda. Sistem perpindahan moda ini terdiri dari 3 macam, yaitu *park and ride*, *ride and ride*, dan *kiss and ride*. Area *park and ride* didefinisikan sebagai area parkir kendaraan pribadi di fasilitas umum (terminal, dermaga, pelabuhan, bandara). Area *ride and ride* merupakan tempat perpindahan dari angkutan umum yang satu dengan yang lainnya. Sementara itu, area *kiss and ride* merupakan terminal yang berfungsi sebagai tempat turun dari kendaraan pengantar dimana kendaraan pengantar datang dan langsung pergi.

Kondisi saat ini di masing-masing fasilitas pelayanan angkutan umum Kabupaten Kotawaringin Barat, baik sektor transportasi darat, udara, laut, maupun sungai belum memiliki terminal khusus untuk intermoda. Di Terminal Natai Suka terdapat area parkir kendaraan, sehingga memiliki konsep sama dengan *park and ride*. Selain itu, di bandara juga terdapat area kedatangan dan keberangkatan yang menjadi tempat naik dan turun penumpang menuju dan dari bandara, sehingga memiliki konsep yang sama dengan *kiss and ride*.

4.9. Permasalahan

Berikut ini permasalahan yang terjadi dalam pelayanan angkutan umum di wilayah Banua Anam, diantaranya: aspek regulasi perizinan, himpitan dengan angkutan umum eksisting, prasarana jaringan jalan, sarana moda, standar pelayanan, fasilitas terminal, dan sumber daya manusia.

1. Aspek Regulasi Perizinan

Aspek regulasi perundang-undangan atau legalitas merupakan aspek yang mempunyai kekuatan hukum tetap, dan dalam hal ini masih berlaku sampai saat ini. Ada beberapa peraturan dan kebijakan pemerintah dalam rangka pembinaan transportasi, khususnya di wilayah perkotaan yang difungsikan untuk melayani mobilitas orang, barang dan jasa dan diarahkan untuk pengembangan transportasi masal. Beberapa peraturan dan kebijakan pemerintah tersebut antara lain adalah sebagai berikut:

- a. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- b. UU No. 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
- c. PP No. 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek
- f. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek
- g. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 62 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Penyeberangan
- h. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara

2. Prasarana Jaringan Jalan

Permasalahan prasarana jaringan jalan di Kabupaten Kotawaringin Barat yaitu lebar jalan cukup sempit, khususnya jalan menuju Pelabuhan Panglima Utar di Kumai, hal ini menyebabkan kendaraan barang mengalami kesulitan untuk mengakses pelabuhan. Selain itu, jalan di wilayah pesisir Desa Sebuai dan Krayan dalam kondisi yang kurang baik, sehingga wisata di daerah tersebut sulit dijangkau oleh masyarakat luas.

3. Prasarana Moda

Kondisi prasarana moda, khususnya angkutan umum perkotaan dan angkutan desa kurang baik sehingga dapat berpotensi menurunkan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum tersebut karena tidak nyaman. Selain itu, pada angkutan penyeberangan sungai tidak tersedia perlengkapan keselamatan seperti pelampung atau *life jacket*.

4. Standar Pelayanan

Fasilitas moda angkutan saat ini kurang memenuhi standar pelayanan minimum, khususnya moda angkutan umum perkotaan dan angkutan penyeberangan sungai.

5. Fasilitas Terminal

Wilayah di Kabupaten Kotawaringin Barat terdapat 5 terminal, namun 2 terminal yang ada tidak fungsional. Selain itu, 2 terminal lainnya tidak difungsikan dengan maksimal. Fasilitas di dalam terminal tersebut juga kurang memadai, sehingga masyarakat tidak memiliki antusiasme yang tinggi dalam menggunakan angkutan umum melalui terminal.

6. Fasilitas Dermaga

Kondisi dermaga di Kabupaten Kotawaringin Barat tidak memenuhi standar pelayanan minimum dan tidak memiliki fasilitas untuk pelayanan penumpang, seperti tidak adanya ruang tunggu penumpang, area parkir, dan toilet.

7. Fasilitas Pelabuhan

Kondisi di Pelabuhan Panglima Utar memiliki fasilitas pelayanan penumpang yang cukup baik, namun permasalahan yang dialami saat ini adalah dermaga yang dangkal. Hal ini menyebabkan hanya kapal kecil saja yang dapat masuk ke area dermaga. Kapal besar dapat masuk ke dermaga Pelabuhan Panglima Utar hanya 3 hari dalam sebulan. Sementara itu, permasalahan di Pelabuhan Penyeberangan Kumai adalah kurang adanya Penerangan Jalan Umum. Pelabuhan Panglima Utar dan Pelabuhan Penyeberangan Kumai tidak memiliki area parkir yang cukup memadai untuk penumpang kapal.

Tabel 4.202. Kritik dan Saran dari Pengguna Fasilitas Pelabuhan

Kritik	Saran
- Penjualan tiket sulit ditemukan	- Disediakan loket penjualan tiket di pelabuhan yang lebih aman dan terpercaya
- Kurangnya papan informasi di pintu masuk - Petunjuk arah keberangkatan dan kedatangan kurang jelas	- Dipasang papan informasi jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal di gerbang/pintu depan - Dipasang petunjuk arah gerbang keberangkatan dan kedatangan di dekat pelabuhan

Kritik	Saran
-	<ul style="list-style-type: none"> - Direncanakan parkir untuk pengunjung/penumpang di pelabuhan - Dikembangkan/lebih dilengkapi fasilitas-fasilitas di pelabuhan
<ul style="list-style-type: none"> - Tidak ada tempat parkir pengunjung - Tidak ada penitipan kendaraan (fasilitas pelabuhan) 	<ul style="list-style-type: none"> - Disedikan tempat parkir untuk pengunjung pelabuhan yang tersusun rapi - Disedikan penitipan kendaraan di pelabuhan yang lebih aman dan terpercaya
-	<ul style="list-style-type: none"> - Pelabuhan dijaga lebih tertib lagi - Ditata lebih jelas dan terarah
<ul style="list-style-type: none"> - Saat sedang mengalami kesulitan susah mencari petugas keamanan atau petugas untuk membantu 	<ul style="list-style-type: none"> - Fasilitas dipelabuhan bisa lebih ditingkatkan - Loket penjualan tiket disediakan di pelabuhan sesuai standarnya - Pelayanan petugas di pelabuhan lebih ditingkatkan
-	<ul style="list-style-type: none"> - Tempat sandar kapal dengan ruang tunggu lebih diperhatikan lagi, untuk memudahkan penumpang dengan bawaan/barang-barang yang banyak dan berat. - Petugas pelabuhan/tim pembantu kedatangan dari travel ke pelabuhan dapat ditingkatkan untuk membantu penumpang membawa barang bawaan tanpa dipungut biaya.
<ul style="list-style-type: none"> - Dari jadwal keberangkatan dengan realisasi keberangkatan terkadang tidak sesuai - Petugas operasional dalam pelabuhan sangat kurang - Dari fasilitas keselamatan jalan dalam pelabuhan kurang baik karena tidak ada pembatas/pagar di dekat jalan menuju kapal - Informasi pelayanan kurang jelas karena hanya menggunakan toa - Kantin/rumah makan yang kurang lengkap - Tempat parkir di luar pelabuhan sangat tidak tertata - Letak jalur keberangkatan dan kedatangan disesuaikan dengan letak gerbang 	<ul style="list-style-type: none"> - Lebih diperhatikan lagi fasilitas-fasilitas dipelabuhan - Dari keluhan-keluhan tersebut dapat ditemukan solusinya untuk kemajuan dan kesejahteraan pelabuhan
<ul style="list-style-type: none"> - Lokasi parkir yang kurang baik - Petunjuk arah dari awal masuk hingga keberangkatan 	<ul style="list-style-type: none"> - Dapat menjadi lebih baik dari terlihat saat ini
<ul style="list-style-type: none"> - Petunjuk arah/ papan informasi yang kurang jelas - Tempat parkir 	<ul style="list-style-type: none"> - Dapat terpenuhi terutama terkait lahan parkir
<ul style="list-style-type: none"> - Terlalu lama menunggu - Portir yang terlalu memaksa - Tempat parkir yang kurang baik (tidak tersedia) 	<ul style="list-style-type: none"> - Bisa membenahi/memperbaiki kekurangan yang ada
<ul style="list-style-type: none"> - Portir yang terlalu memaksa sehingga mengganggu kenyamanan penumpang - Letak petunjuk jalur / arah kurang Ter arah 	<ul style="list-style-type: none"> - Dapat memenuhi hal tersebut
<ul style="list-style-type: none"> - Tempat parkir yang kurang baik (tidak ada) - Portir yang terlalu memaksa 	<ul style="list-style-type: none"> - Dapat lebih baik
<ul style="list-style-type: none"> - Keterlambatan /kepastian informasi dalam keberangkatan - Tempat parkir yang kurang baik 	<ul style="list-style-type: none"> - Semoga kedepannya bisa lebih berkembang lagi

Kritik	Saran
<ul style="list-style-type: none"> - Portir yang terlalu memaksa sehingga mengganggu kenyamanan - Lokasi parkir yang tidak ada 	<ul style="list-style-type: none"> - Dapat menjadikan keluhan lebih baik kedepannya
<ul style="list-style-type: none"> - Lama menunggu keberangkatan Kapal - Tempat parkir tidak disediakan - Jalur keluar-masuk yang tidak disediakan 	<ul style="list-style-type: none"> - Fasilitas dalam bentuk apapun dilengkapi
<ul style="list-style-type: none"> - Jadwal kapal yang diundur keberangkatannya sehingga membuat penumpang menunggu lama 	-
<ul style="list-style-type: none"> - Jalur keluar masuk penumpang masih membingungkan - Keterlambatan kapal dan pihak yang bersangkutan mengumumkan secara mendadak - Kurangnya lahan parkir 	<ul style="list-style-type: none"> - Kedepannya agar lebih berkembang lagi baik dari fasilitas yang dilengkapi - Adanya lahan parkir yang disediakan sehingga tidak memenuhi jalan
<ul style="list-style-type: none"> - Kurangnya transportasi menuju pelabuhan - Bingung karena baru pertama kali - Lambat menunggu kapal 	<ul style="list-style-type: none"> - Lebih berkembang lagi
-	<ul style="list-style-type: none"> - Bagus saja lebih ditingkatkan lagi
<ul style="list-style-type: none"> - Lama menunggu 	-
<ul style="list-style-type: none"> - Diperluas saja pelabuhannya sehingga pihak pelabuhan bias menyediakan lahan parkir yang lebih baik lagi 	-
<ul style="list-style-type: none"> - Kapal tidak sesuai dengan jadwal - Parkir kapal yang terlalu jauh sehingga membuat cape menjunnya 	<ul style="list-style-type: none"> - Semoga kedepannya jadwal tidak lagi diundur sehingga membuat menunggu
<ul style="list-style-type: none"> - Kurangnya transportasi umum dari Sungai Cabang menuju Pelabuhan Kumai serta akses transportasi yang kurang 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlu adanya transportasi umum pengangkut dari daerah Sungai Cabang ke Kumai
<ul style="list-style-type: none"> - Penataan lahan parkir, lahan parkir yang tidak tersedia dan lokasi naik turun penumpang dari kendaraan travel masih belum teratur dan dikelola dengan baik 	<ul style="list-style-type: none"> - Penambahan angkutan umum, terutama angkutan umum yang bias di akses penumpang menuju maupun dari terminal
<ul style="list-style-type: none"> - Angkutan umumnya - Denah dan petunjuk di pelabuhan - Penyamaramaan harga tiket di agen 	<ul style="list-style-type: none"> - Peningkatan pelayanan pada bagian kebersihan toilet dan kenyamanan penumpang umum maupun penumpang penyandang disabilitas
<ul style="list-style-type: none"> - Terkait denah petunjuk dan lahan parkir yang belum memadai di pelabuhan, apalagi untuk saya yang baru pertama kali datang ke sini (pelabuhan) 	-
- Tidak ada	- Tidak ada
- Tidak ada	- Tidak ada
<ul style="list-style-type: none"> - Permasalahan ruang parkir kendaraan saat turun di pelabuhan - Kurangnya fasilitas pada ruang tunggu seperti tempat sampah, lampu penerangan 	-

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

8. Fasilitas Bandara

Permasalahan di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun yaitu kurang tersedianya area parkir yang cukup untuk penumpang pesawat. Selain itu, belum tersedia layanan angkutan umum massal. Slot penerbangan di bandara juga terbatas dan lahan parkir (apron) untuk pesawat berukuran besar juga terbatas. Hal ini menyebabkan rute dan jadwal penerbangan di bandara tersebut cukup sedikit.

Tabel 4.203. Kritik dan Saran dari Pengguna Fasilitas Bandara

Kritik	Saran
Kurang memadainya fasilitas transportasi menuju bandara seperti Bus, Jarak terminal dengan bandara agak berjauhan tidak seperti bandara di Yogyakarta dan Makassar, dan Kurang adanya fasilitas bagi penyandang disabilitas seperti Guiding	Semoga ada peningkatan terhadap fasilitas maupun pelayanan di Bandara terutama akses angkutan umum dari/menjuu bandara
-	Perlu adanya peningkatan pelayanan dan penambahan informasi atau pemberitahuan di bandara
Terkait jadwal penerbangan yang tidak ada di papan informasi	Penambahan papan informasi dan denah bandara
Kantin yang kurang memenuhi, Pusat informasi (Monitor informasi pada ruang tunggu terlalu kecil sehingga sulit untuk membacanya), dan Kursi pada halaman depan termasuk kurang	Lebih banyak lagi kantin di dalam ruang tunggu, Monitor atau papan informasi diganti dengan yang lebih besar dan jelas, dan Kursi tunggu di luar bisa ditambah lebih banyak lagi
Keterbatasan taksi untuk lanjutan perjalanan dan Kekurangan informasi bagi orang awam	Perlu ditingkatkan lagi mengenai angkutan lanjutan untuk perjalanan selanjutnya
Kantin pada ruang tunggu kurang bervariasi dan Bagi pengguna/penumpang yang masih awam berpergian menggunakan pesawat masih bingung untuk tata cara mendapatkan tiket.	Perlu penambahan rumah makan/kantin untuk menyediakan penumpang yang tidak sempat makan dari rumah dan Update di sosial media untuk informasi mengenai tiket di bandara.
Tempat parkir pengunjung /penumpang lebih tersusun lagi (lebih tertata antara motor dan mobil) dan Kurangnya moda transportasi lanjutan	Untuk moda transportasi lanjutan lebih banyak lagi dan Dapat lebih baik dari sebelumnya
Bandara kurang besar, Kantin kurang lengkap, dan Tempat parkir terbatas	Dapat menjadi Bandara Internasional dan Perlu adanya perluasan tempat parkir
Kurangnya transportasi lanjutan baik menuju bandara atau dari bandara untuk melanjutkan perjalanan	Dapat memperluas atau membesarkan bandara
Kurang kendaraan lanjutan untuk melanjutkan perjalanan	Semoga dapat memperbaiki kekurangan sebelumnya untuk kedepannya

Kritik	Saran
Harga tiket yang berubah-ubah dan Kurangnya pelayanan dalam bandara sehingga untuk orang yang baru pertama kali di bandara menjadi bingung untuk route di dalamnya	Harga tiket yang jelas dan selalu update disosial media. Perbedaan harga tiket tidak jauh berbeda dari jauh-jauh hari keberangkatan dengan yang mendekati hari keberangkatan dan Petunjuk arah lebih diperjelas untuk memudahkan orang yang belum berpengalaman di bandara
-	Pelayanan lebih di tingkatan
Harga tiket yang kurang bersahabat dan Kurangnya angkutan umum seperti taksi untuk masuk ke bandara	Biaya transportasi bisa diturunkan lagi dan Angkutan umum seperti taksi dan bis lebih banyak/sering beroperasi
Pelayanan yang kurang	Pelayanan lebih ditingkatkan, dan lebih terpercaya
	Tempat parkir pengunjung lebih ditata lagi, dibedakan parkir motor dan mobil dan disediakan penitipan kendaraan, Arah petunjuk di bandara baik dari luar dan bagian dalam bandara lebih diperjelas, dan Lebih banyak restaurant/rumah makan/kantin di dalam bandara
	Fasilitas di bandara lebih ditingkatkan seperti restaurant/kantin
Harga tiket yang mahal	Harga tiket dapat diturunkan untuk memfasilitasi masyarakat kalangan menengah kebawah
Harga tiket mahal	Harga tiket dapat diturunkan seperti waktu sebelum covid19
	Perbesar lagi bandara yang ada di Kobar dengan fasilitas-fasilitas yang lebih lengkap dan pelayanan yang lebih baik lagi
Moda transportasi bandara seperti taksi sulit untuk ditemukan	Tingkatkan kemajuan bandara di Kobar
Moda Transportasi kurang dan Fasilitas kurang lengkap	Semakin berkembang bandara semakin diperluas dan fasilitas semakin lengkap
Fasilitas di bandara kurang	Agar semakin maju dan berkembang
	Semoga semakin berkembang dan Lebih diperluas atau diperbesar bandaranya

Kritik	Saran
Masih tertinggal dengan bandara – bandara yang lain	Fasilitas lebih lengkap dan perkembangan di bandara lebih maju lagi
Masih kurang fasilitasnya	Agar fasilitas bisa makin baik lagi
Dalam transportasi lanjutan seperti taksi sulit didapat	Kedepannya lebih maju ditingkatkan fasilitas yang ada dikembangkan lagi
Fasilitas masih kurang	Semakin ditingkatkan lagi fasilitas yang ada masih kurang, diperbesar lagi bandara yang ada di KOBAR
Papan informasi yang masih belum terpasang merata menyebabkan para calon penumpang kebingungan, terutama bagi penumpang yang baru pertama kali disini serta perlu adanya terpasang denah bandara agar dapat mengetahui posisi ruangan-ruangan yang ada di bandara dan Harga tiket yang cenderung masih cukup tinggi	Perlu adanya peningkatan fasilitas dan infrastruktur bandara
Harga patokan taksi bandara masih cukup tinggi	Penambahan papan informasi pelayanan
Permasalahan loket parkir yang menumpuk ketika ramai pengunjung dan Permasalahan manajemen kedatangan dan keberangkatan yang kadang bisa menumpuk	Lebih memperhatikan manajemen yang ada di bandara

Sumber: Hasil Survei, Tahun 2024

4.10. Potensi

Kalimantan Tengah, khususnya wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat memiliki banyak potensi daerah yang akan dikembangkan sehingga membutuhkan konektivitas yang baik. Oleh karena itu diperlukan adanya fasilitas transportasi publik yang dapat menghubungkan semua daerah, khususnya daerah-daerah yang menjadi pusat kegiatan pemerintahan, perekonomian, maupun wisata daerah. Berikut ini penjelasan beberapa potensi yang dimiliki oleh Kabupaten Kotawaringin Barat .

1. Pembangunan Wilayah IKN (Ibu Kota Negara)

Wilayah IKN berada di Kalimantan Timur, tepatnya di sebelah utara Kota Balikpapan dan sebelah selatan Kota Samarinda dengan luas wilayah darat kurang lebih 256.142 hektare dan luas wilayah perairan laut kurang lebih 68.189 hektare. Secara administratif, saat ini wilayah IKN terletak di antara dua kabupaten, yaitu Kabupaten Penajam Paser Utara (Kecamatan Penajam dan Sepaku) dan Kabupaten Kutai Kartanegara (Kecamatan Loa Kulu, Loa Janan, Muara Jawa, dan Samboja) serta dibatasi oleh:

- a. bagian utara : Kecamatan Loa Kulu, Kecamatan Loa Janan, dan

- Kecamatan Sanga-Sanga, Kabupaten Kutai Kartanegara;
- b. bagian selatan : Kecamatan Penajam Kabupaten Penajam Paser Utara, Teluk Balikpapan, Kecamatan Balikpapan Barat, Kecamatan Balikpapan Utara, dan Kecamatan Balikpapan Timur Kota Balikpapan;
- c. bagian timur : Selat Makassar; dan
- d. bagian barat : Kecamatan Loa Kulu Kabupaten Kutai Kartanegara dan Kecamatan Sepaku Kabupaten Penajam Paser Utara.

Kawasan Inti Pusat Pemerintahan (KIPP) dengan luas kurang lebih 6.671 hektare saat ini terletak di Kecamatan Sepaku, Kabupaten Penajam Paser Utara, Provinsi Kalimantan Timur. Area KIPP tersebut terletak pada sisi selatan KIKN. Adapun beberapa desa yang berisikan dalam area KIPP ini adalah desa yang terletak pada Kecamatan Sepaku, yaitu Desa Pemaluan, Desa Bumi Harapan, dan Desa Bukit Raya.

Dengan adanya pembangunan wilayah IKN di Kalimantan Timur dapat meningkatkan perekonomian di wilayah Pulau Kalimantan, termasuk wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat, Kalimantan Tengah. Hal ini menyebabkan semakin banyaknya pergerakan transportasi di wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat sehingga diperlukan adanya fasilitas transportasi publik yang memadai agar tidak terjadi banyak kemacetan.

2. Peningkatan Jumlah Penduduk

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik tahun 2024 diketahui bahwa jumlah penduduk di wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat dari tahun ke tahun selalu mengalami kenaikan. Bertambahnya jumlah penduduk mengakibatkan bertambahnya juga aktivitas yang dapat menimbulkan tarikan dan bangkitan perjalanan. Pertumbuhan tarikan dan bangkitan perjalanan ini perlu diakomodir dengan fasilitas angkutan umum yang dapat memenuhi kebutuhan perjalanan tersebut agar pengguna kendaraan pribadi tidak terus bertambah.

3. Pertumbuhan Ekonomi

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik tahun 2024 diketahui bahwa dari tahun ke tahun terjadi peningkatan perekonomian di wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat. Adanya pertumbuhan perekonomian ini tentu akan berdampak pada meningkatnya tarikan dan bangkitan perjalanan masyarakat di Kabupaten Kotawaringin Barat. Oleh karena itu, dibutuhkan adanya fasilitas angkutan umum berupa trayek maupun moda yang efektif dan nyaman untuk penumpang, sehingga pengguna kendaraan pribadi juga akan berpindah moda ke angkutan umum.

4. Rencana Jaringan Transportasi Perkeretaapian

Berdasarkan data RTRW Kabupaten Kotawaringin Barat, terdapat rencana pengembangan sistem jaringan transportasi perkeretaapian meliputi jaringan jalur kereta api lintas utama provinsi. Dengan adanya jaringan kereta api tersebut dibutuhkan adanya terminal intermoda untuk menghubungkan moda kereta api dengan moda lainnya.

5. Rencana Bandara Udara Baru

Berdasarkan data RTRW Kabupaten Kotawaringin Barat, terdapat rencana pembangunan bandara baru internasional/nasional meliputi di Desa Sebuai Kabupaten Kotawaringin Barat. Dengan adanya rencana bandara udara tersebut dibutuhkan adanya terminal intermoda untuk menghubungkan moda kereta api dengan moda lainnya.

6. Pariwisata

Kabupaten Kotawaringin Barat memiliki banyak potensi wisata yang banyak dikunjungi oleh turis, baik domestik maupun mancanegara. Berikut ini daftar tempat wisata di Kabupaten Kotawaringin Barat yang dapat dikembangkan dan membutuhkan konektivitas berupa transportasi publik.

A. Wisata Sejarah

- 1) Astana Al Nursari (Kotawaringin Lama)
- 2) Masjid & Makam Kyai Gede (Kotawaringin Lama)
- 3) Makam Gubah Raja/ Gubah Bosar Makam Kesultanan
- 4) Makam Kuta Tanah
- 5) Istana Kuning (Pangkalan Bun)
- 6) Istana/ Rumah Pangeran Mangkubumi
- 7) Batu Petahan

B. Wisata Alam

- 1) Ekologis Hutan
 1. Taman Nasional Tanjung Puting
 2. Suaka Margasatwa Lamandau
 3. Taman Wisata Hutan Jurung Tiga
- 2) Ekologis Pantai
 1. Pantai Anum
 2. Pantai Keraya
 3. Pantai Lifho-lifho
 4. Pantai Kubu
 5. Pantai Sebuai

6. Pantai Sebuai Timur
 7. Pantai Tanjung Penghujan
 8. Gosong Beras Basah
 9. Gosong Senggora
 10. Tanjung Keluang
- 3) Ekologis Bukit
 1. Bukit Marundau
 2. Bukit Talawih
 3. Tebing Tinggi
 4. Bukit Kaminting/ Maninting
 - 4) Ekologis Tirta
 1. Air Terjun Patih Mambang
 2. Air Terjun Suayap
 3. Danau Limau
 4. Danau Gatal
 5. Danau Kura-kura
 6. Danau Masoraian
 7. Mangroove Sungai Bakau
 - 5) Wisata Budaya
 1. Pawai Nasi Adab
 2. Festival Marunting Batu Aji
 3. Ritual Babarasin Banua
 4. Rumah Adat Suku Dayak / Rumah Adat Betang (Pasir Panjang)
 5. Kampung Pecinan
 6. Kampung Segga
 7. Ritual Tiwah / Pesta Orang Mati



BAB V

PERKIRAAN KEBUTUHAN TRANSPORTASI UMUM

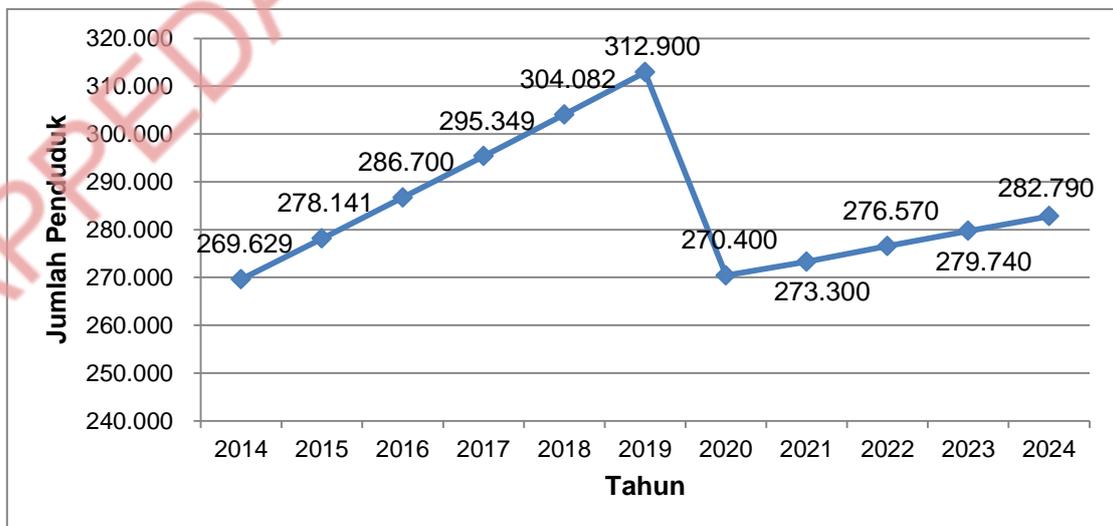
5.1. Perkiraan Pertumbuhan Penduduk

Untuk menentukan besarnya perkiraan (proyeksi) jumlah penduduk pada tahun-tahun mendatang diperlukan analisis berdasarkan jumlah penduduk pada beberapa tahun sebelumnya.

Tabel 5.1. Jumlah Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat

Tahun	Jumlah Penduduk	Pertumbuhan	Keterangan
2014	269.629		
2015	278.141	3,16%	
2016	286.700	3,08%	
2017	295.349	3,02%	
2018	304.082	2,96%	
2019	312.900	2,90%	
2020	270.400	-13,58%	Pandemi covid 19
2021	273.300	1,07%	Pandemi covid 19
2022	276.570	1,20%	Pandemi covid 19
2023	279.740	1,15%	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



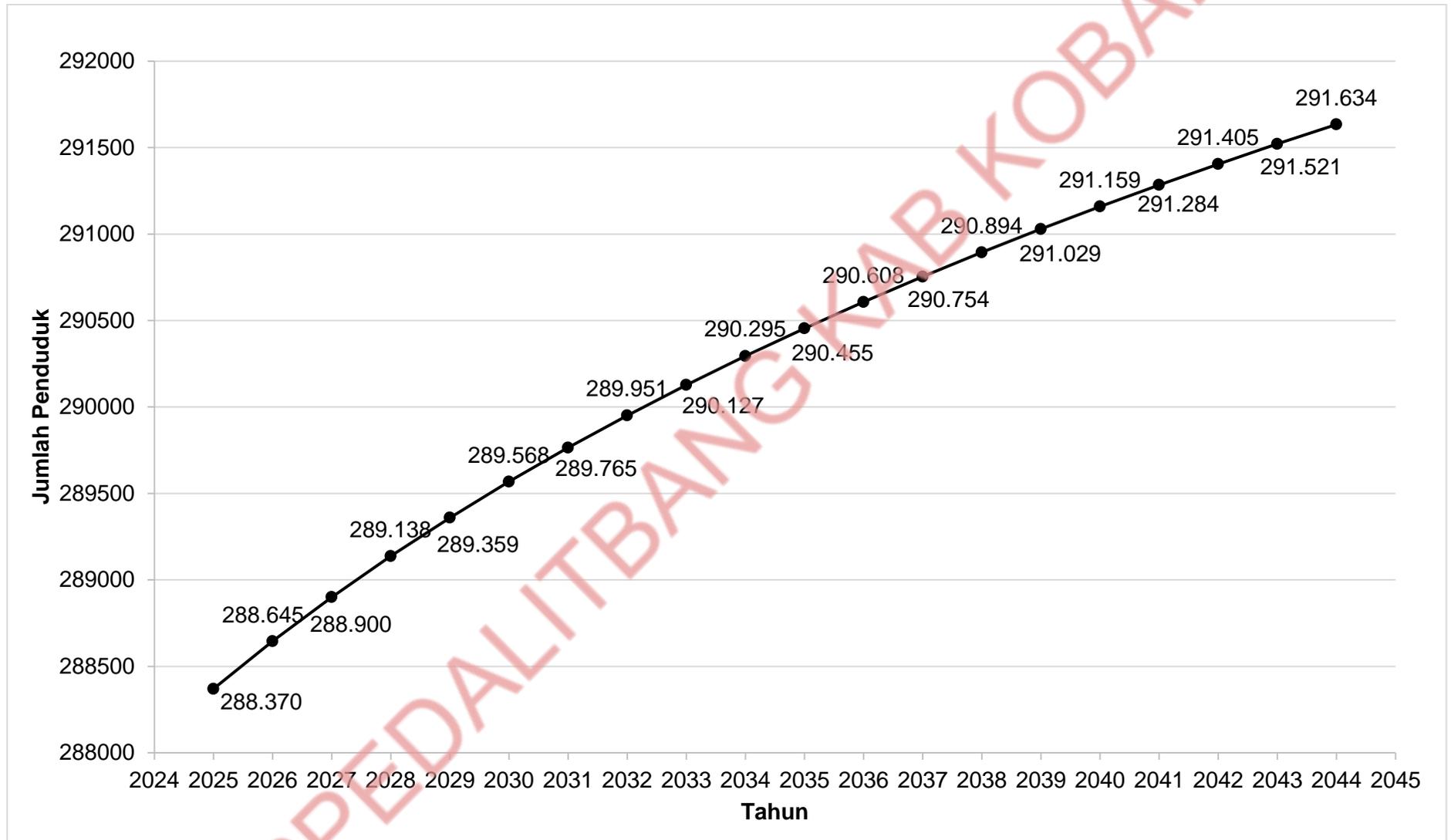
Gambar 5.1. Pertumbuhan Jumlah Penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat

Dari tabel dan grafik di atas diketahui bahwa terjadi kenaikan jumlah penduduk sejak Tahun 2014 hingga 2024, kecuali pada Tahun 2020. Berikut ini hasil analisis perkiraan jumlah penduduk mendatang.

Tabel 5.2. Perkiraan Jumlah Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat

Tahun	Data Penduduk	Perkiraan Jumlah Penduduk	Perkiraan Pertumbuhan Penduduk
2014	269.629		
2015	278.141		
2016	286.700		
2017	295.349		
2018	304.082		
2019	312.900		
2020	270.400		
2021	273.300		
2022	276.570		
2023	279.740		
2024		288.071	0,11%
2025		288.370	0,10%
2026		288.645	0,10%
2027		288.900	0,09%
2028		289.138	0,08%
2029		289.359	0,08%
2030		289.568	0,07%
2031		289.765	0,07%
2032		289.951	0,06%
2033		290.127	0,06%
2034		290.295	0,06%
2035		290.455	0,06%
2036		290.608	0,05%
2037		290.754	0,05%
2038		290.894	0,05%
2039		291.029	0,05%
2040		291.159	0,04%
2041		291.284	0,04%
2042		291.405	0,04%
2043		291.521	0,04%
2044		291.634	0,04%

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 5.2. Grafik Perkiraan Pertumbuhan Jumlah Penduduk Kabupaten Kotawaringin Barat

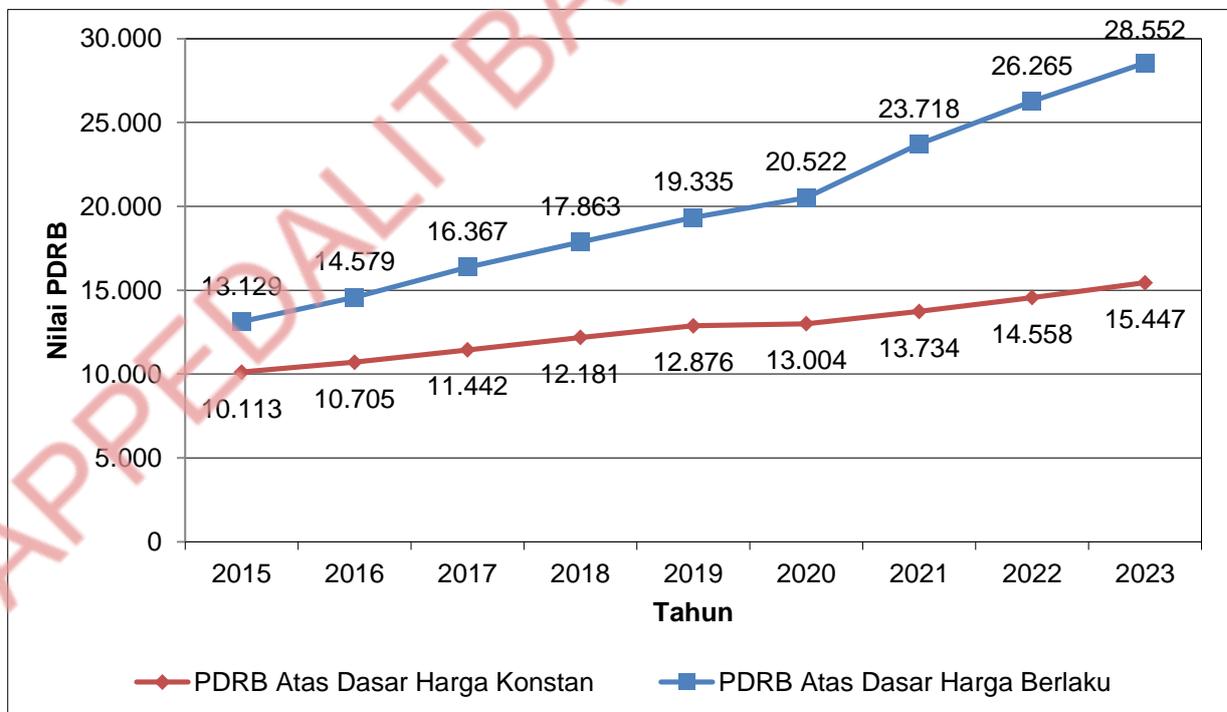
5.2. Perkiraan Pertumbuhan Ekonomi

Untuk menentukan besarnya pengembangan ekonomi pada tahun-tahun mendatang dianalisa berdasarkan jumlah Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga berlaku dan jumlah produk domestik regional bruto atas dasar harga konstan pertahun. Jumlah produk domestik regional bruto berasal dari total semua lapangan usaha.

Tabel 5.3. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku dan Harga Konstan Kabupaten Kotawaringin Barat

Tahun	Nilai PDRB Atas Dasar Harga Berlaku	Pertumbuhan	Keterangan	Nilai PDRB Atas Dasar Harga Konstan	Pertumbuhan	Keterangan
2015	13.129			10.113		
2016	14.579	11,04%		10.705	5,85%	
2017	16.367	12,27%		11.442	6,88%	
2018	17.863	9,14%		12.181	6,46%	
2019	19.335	8,24%		12.876	5,70%	
2020	20.522	6,14%	Pandemi covid 19	13.004	1,00%	Pandemi covid 19
2021	23.718	15,57%	Pandemi covid 19	13.734	5,61%	Pandemi covid 19
2022	26.265	10,74%	Pandemi covid 19	14.558	6,00%	Pandemi covid 19
2023	28.552	8,71%		15.447	6,10%	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



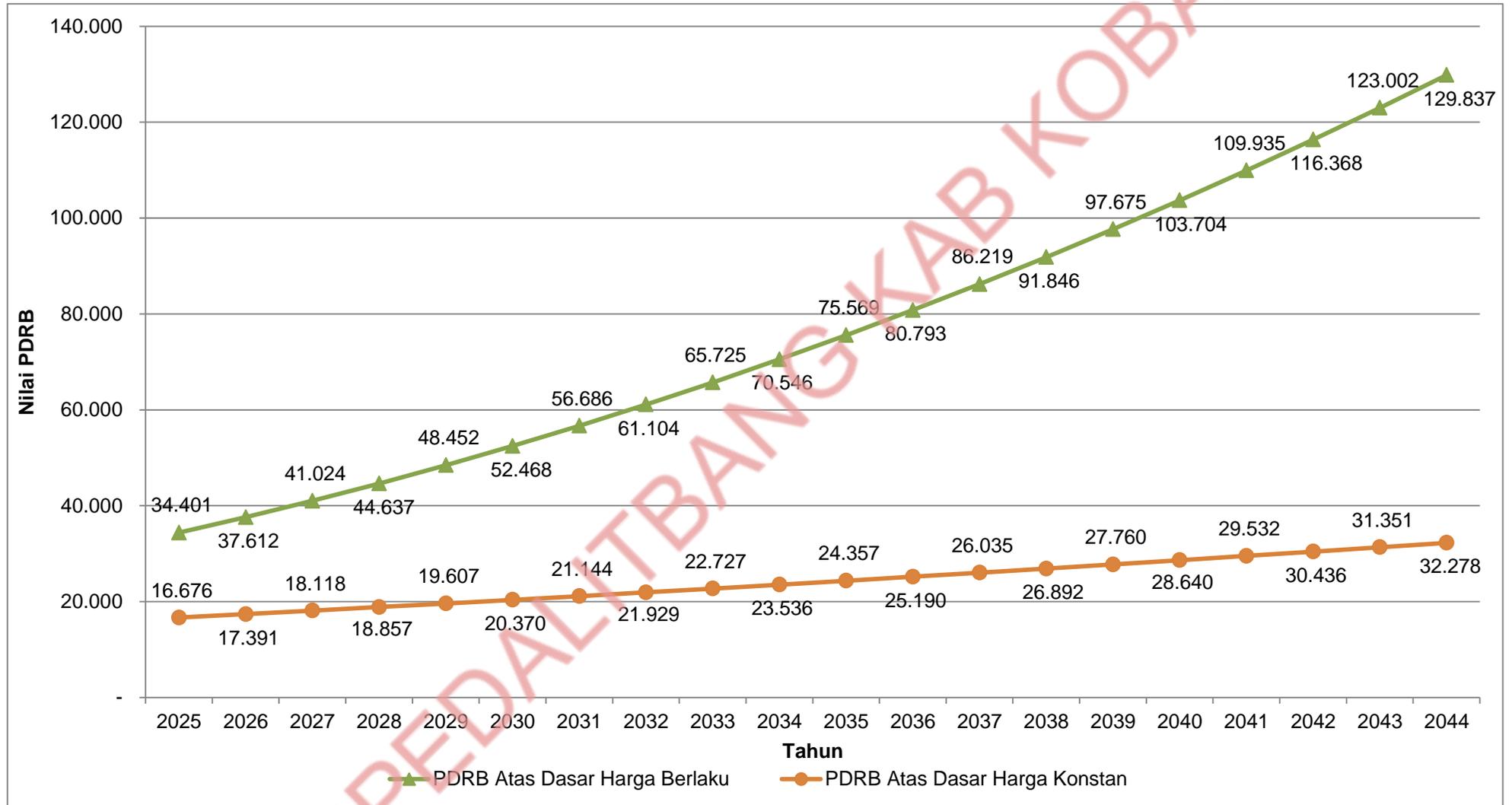
Gambar 5.3. Grafik Pertumbuhan PDRB Kabupaten Kotawaringin Barat

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa nilai PDRB dari Tahun 2015 sampai dengan 2023 selalu mengalami kenaikan, kecuali di Tahun 2020. Lapangan usaha yang menghasilkan nilai PDRB tertinggi di Provinsi Kalimantan Tengah adalah pertambangan batubara dan lignit. Berikut ini hasil analisis perkiraan nilai PDRB mendatang.

Tabel 5.4. Perkiraan Nilai Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Kotawaringin Barat

Tahun	Atas Dasar Harga Berlaku			Atas Dasar Harga Konstan		
	Nilai PDRB	Perkiraan Nilai PDRB	Perkiraan Pertumbuhan PDRB	Nilai PDRB	Perkiraan Nilai PDRB	Perkiraan Pertumbuhan PDRB
2015	13.129			10.113		
2016	14.579			10.705		
2017	16.367			11.442		
2018	17.863			12.181		
2019	19.335			12.876		
2020	20.522			13.004		
2021	23.718			13.734		
2022	26.265			14.558		
2023	28.552			15.447		
2024		31.392	9,82%		15.973	4,52%
2025		34.401	9,59%		16.676	4,40%
2026		37.612	9,33%		17.391	4,29%
2027		41.024	9,07%		18.118	4,18%
2028		44.637	8,81%		18.857	4,08%
2029		48.452	8,55%		19.607	3,98%
2030		52.468	8,29%		20.370	3,89%
2031		56.686	8,04%		21.144	3,80%
2032		61.104	7,80%		21.929	3,72%
2033		65.725	7,56%		22.727	3,64%
2034		70.546	7,34%		23.536	3,56%
2035		75.569	7,12%		24.357	3,49%
2036		80.793	6,91%		25.190	3,42%
2037		86.219	6,72%		26.035	3,35%
2038		91.846	6,53%		26.892	3,29%
2039		97.675	6,35%		27.760	3,23%
2040		103.704	6,17%		28.640	3,17%
2041		109.935	6,01%		29.532	3,11%
2042		116.368	5,85%		30.436	3,06%
2043		123.002	5,70%		31.351	3,01%
2044		129.837	5,56%		32.278	2,96%

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



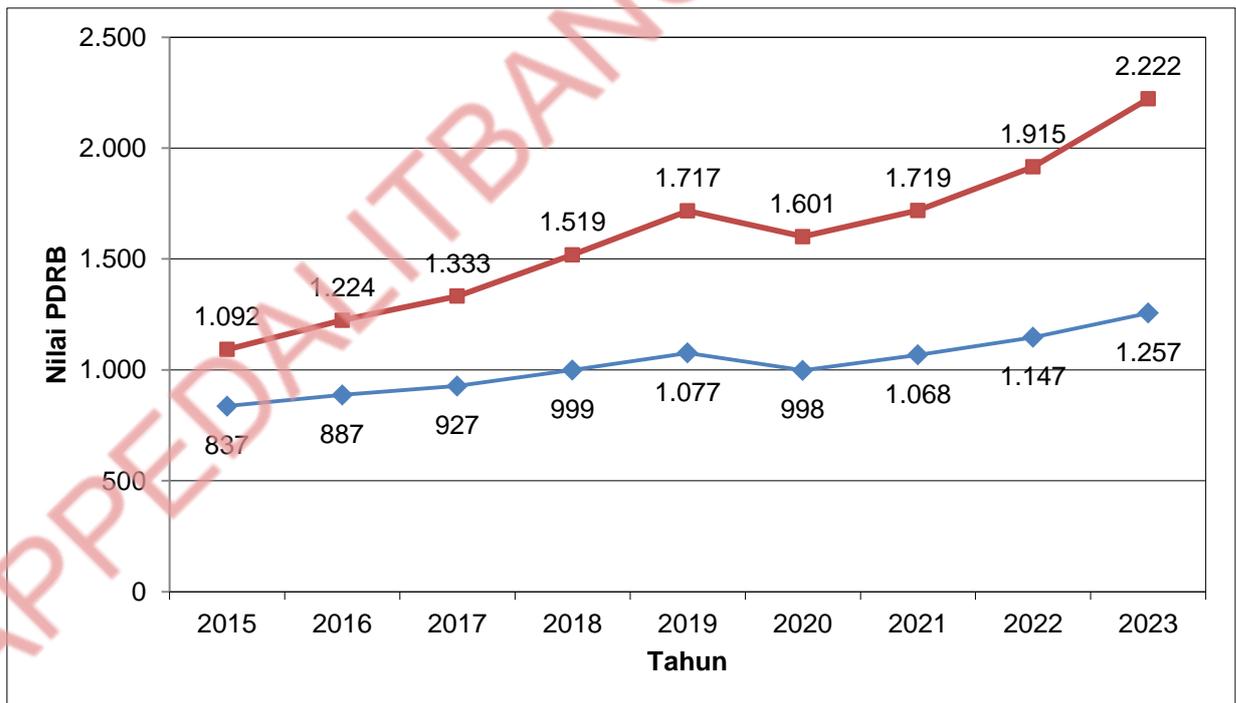
Gambar 5.4. Grafik Perkiraan Pertumbuhan PDRB Kabupaten Kotawaringin Barat

Untuk menentukan besarnya pengembangan transportasi pada tahun-tahun mendatang dianalisa berdasarkan jumlah transportasi dan pergudangan atas dasar harga berlaku dan jumlah transportasi dan pergudangan atas dasar harga konstan pertahun.

Tabel 5.5. Jumlah Pertumbuhan Nilai PDRB Transportasi dan Pergudangan

Tahun	Nilai PDRB Transportasi dan Pergudangan Atas Dasar Harga Berlaku	Pertumbuhan	Keterangan	Nilai PDRB Transportasi dan Pergudangan Atas Dasar Harga Konstan	Pertumbuhan	Keterangan
2015	1.092			837		
2016	1.224	12,04%		887	6,00%	
2017	1.333	8,90%		927	4,54%	
2018	1.519	13,98%		999	7,75%	
2019	1.717	13,05%		1.077	7,76%	
2020	1.601	-6,75%	Pandemi covid 19	998	-7,31%	Pandemi covid 19
2021	1.719	7,35%	Pandemi covid 19	1.068	7,01%	Pandemi covid 19
2022	1.915	11,42%	Pandemi covid 19	1.147	7,37%	Pandemi covid 19
2023	2.222	16,03%		1.257	9,58%	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



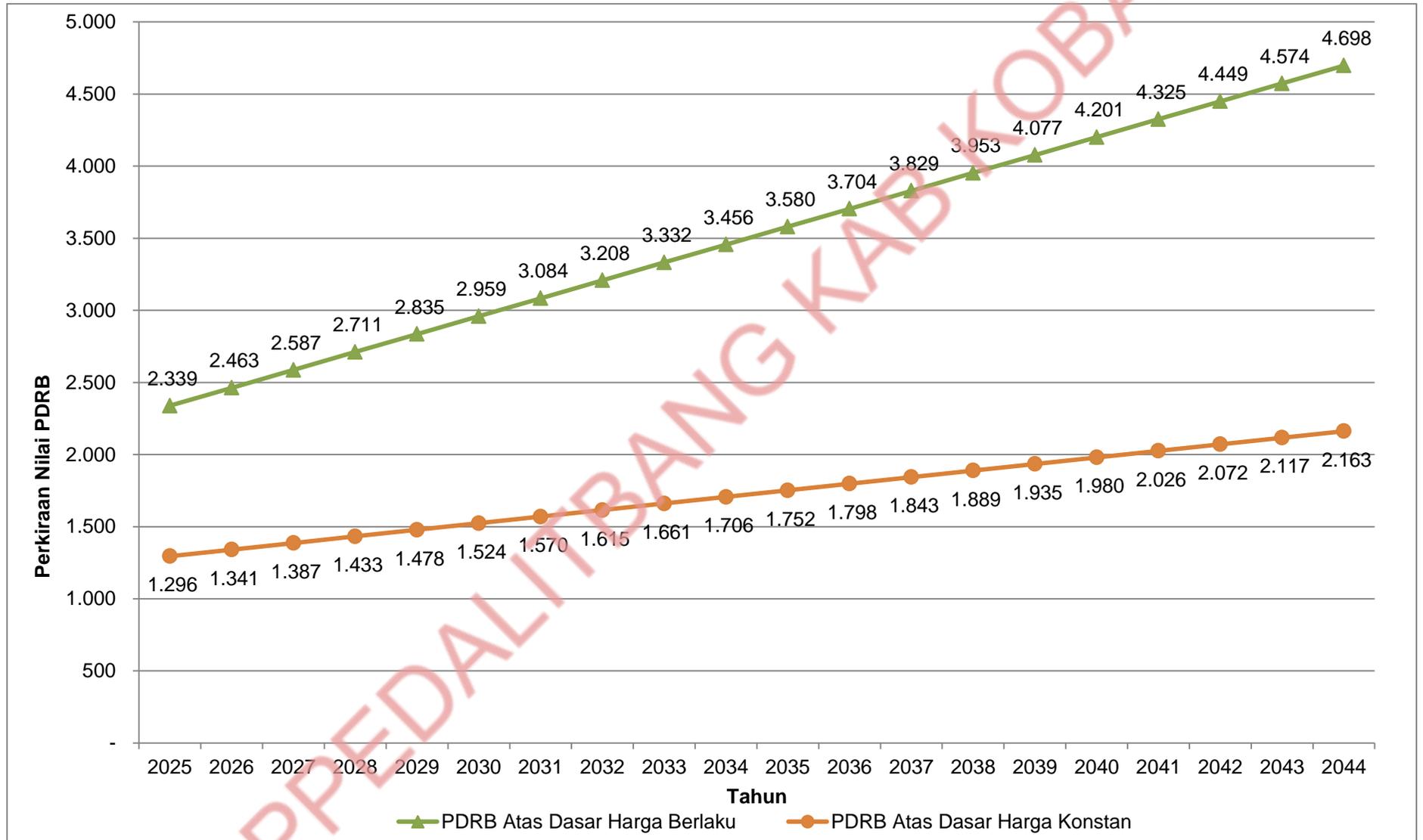
Gambar 5.5. Grafik Pertumbuhan Nilai PDRB Transportasi dan Pergudangan

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa nilai Transportasi dan Pergudangan dari tahun 2015 sampai dengan 2023 selalu mengalami kenaikan, kecuali di Tahun 2020. Berikut ini hasil analisis perkiraan nilai Transportasi dan Pergudangan mendatang.

Tabel 5.6. Perkiraan Nilai PDRB Transportasi dan Pergudangan

Tahun	Atas Dasar Harga Berlaku			Atas Dasar Harga Konstan		
	Nilai Transportasi dan Pergudangan	Perkiraan Nilai Transportasi dan Pergudangan	Perkiraan Pertumbuhan Transportasi dan Pergudangan	Nilai Transportasi dan Pergudangan	Perkiraan Nilai Transportasi dan Pergudangan	Perkiraan Pertumbuhan Transportasi dan Pergudangan
2015	1.092			837		
2016	1.224			887		
2017	1.333			927		
2018	1.519			999		
2019	1.717			1.077		
2020	1.601			998		
2021	1.719			1.068		
2022	1.915			1.147		
2023	2.222			1.257		
2024		2.214	5,94%		1.250	3,79%
2025		2.339	5,61%		1.296	3,65%
2026		2.463	5,31%		1.341	3,52%
2027		2.587	5,04%		1.387	3,40%
2028		2.711	4,80%		1.433	3,29%
2029		2.835	4,58%		1.478	3,19%
2030		2.959	4,38%		1.524	3,09%
2031		3.084	4,20%		1.570	2,99%
2032		3.208	4,03%		1.615	2,91%
2033		3.332	3,87%		1.661	2,83%
2034		3.456	3,73%		1.706	2,75%
2035		3.580	3,59%		1.752	2,67%
2036		3.704	3,47%		1.798	2,60%
2037		3.829	3,35%		1.843	2,54%
2038		3.953	3,24%		1.889	2,48%
2039		4.077	3,14%		1.935	2,42%
2040		4.201	3,05%		1.980	2,36%
2041		4.325	2,96%		2.026	2,30%
2042		4.449	2,87%		2.072	2,25%
2043		4.574	2,79%		2.117	2,20%
2044		4.698	2,71%		2.163	2,16%

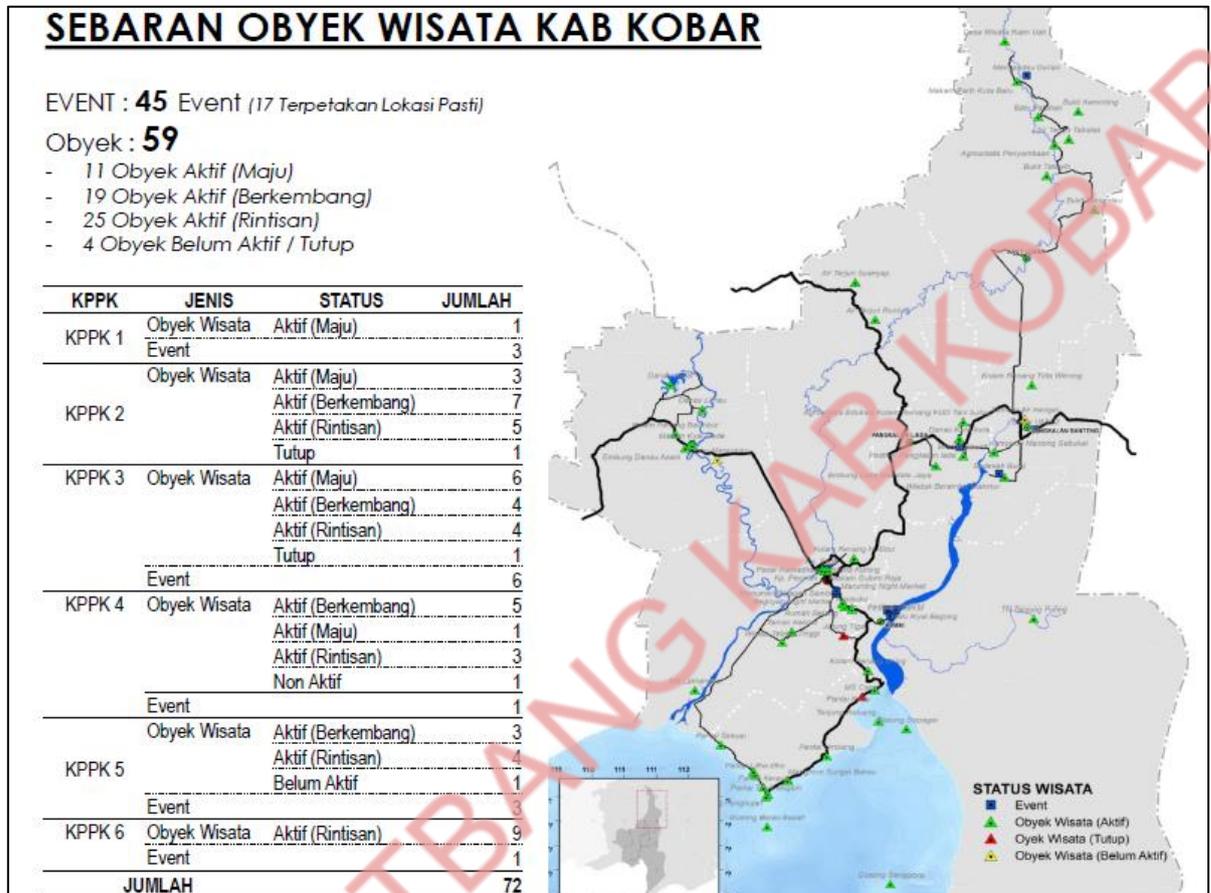
Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 5.6. Perkiraan Nilai PDRB Transportasi dan Pergudangan

5.3. Perkiraan Pengembangan Wisata

A. Potensi Wisata Nasional



Gambar 5.7. Penyebaran Potensi Wisata Nasional

Berdasarkan kondisi eksisting potensi wisata yang ada di Kotawaringin Barat terdapat beberapa wisata yang akan lebih menonjol karena tempat wisata tersebut hanya ada Kotawaringin Barat tempat wisata tersebut adalah sebagai berikut:

- KPPK 1

Wisata yang paling berpotensi dari kawasan pengembangan KPPK 1 adalah Taman Nasional Tanjung Puting, dimana terdapat primata *endemic* Indonesia yang telah dinyatakan dilindungi yaitu orang utan. Banyak turis mancanegara datang untung bisa bersenang-senang dan melihat orang utan mayoritas dari mereka berasal dari Spanyol dengan 7.198 orang, dan Jerman, dengan 1.921 orang.



Gambar 5.8. Taman Nasional Tanjung Puting

Kemudian terdapat *commercial trips* Kumai dan Desa Wisata Sekoyor terkenal sebagai pusat oleh-oleh dan pusat tempat penginapan berbatasan langsung di sebelah selatan dengan Taman Nasional Tanjung Puting, sebelah utara Desa Bedaun, sebelah timur dengan Kabupaten Seruyan dan sebelah barat berbatasan dengan Kelurahan Kumai Hilir. Moda transportasi menuju ke desa adalah perahu penyeberangan atau kelotok wisata, dimana hal ini justru menjadi daya tarik utama pariwisata.



Gambar 5.9. Akses Desa Wisata Sengkyor

- KPPK 2

Wisata yang paling berpotensi dari kawasan pengembangan KPPK 2 adalah Tanjung Keluang dimana terdapat konservasi penyu sisik dan wisata melepas langsung tukik penyu sisik langka yang dilindungi ke pantai. Kemudian terdapat wisata alam Gosong Senggora yang merupakan tempat wisata bahari yang terletak di Kecamatan Kumai Kabupaten Kotawaringin Barat Provinsi Kalimantan Tengah dengan terdapat Pasir pantai putih yang menjorok ke laut yang digunakan sebagai tempat hidup berbagai macam jenis ikan dan terumbu karang. Kemudian yang terakhir Adalah Transit Point Kubu yang merupakan sentra kuliner dan transit moda.



Gambar 5.10. Gosong Senggora dan Tanjung Keluang

- KPPK 3

Wisata yang paling berpotensi dari kawasan pengembangan KPPK 3 adalah Kompleks Istana Kuning & Rumah Mangkubumi adalah rumah bersejarah yang berada di Kelurahan Raja, Pangkalan Bun, Kecamatan Arut Selatan, Kabupaten Kotawaringin Barat, Provinsi Kalimantan Tengah. Istana Mangkubumi terletak di Jalan Pakunegara, tidak terlalu jauh dari pusat kota. Istana ini dibangun sekitar Tahun 1850, dengan bentuk panggung dan menggunakan struktur pendukung utama berbahan kayu ulin, seperti lantai, dinding, tiang, dan atap. Kemudian terdapat wisata alam susur sungai arut yang terhubung hingga Taman Tanjung Puting, dimana susur sungai ini merupakan kendaraan yang digunakan untuk menuju Taman Nasional Tanjung Puting sekaligus sebagai wahana wisata. Kemudian yang terakhir adalah Welcoming Poin Kobar (Kawasan Bundaran Pancasila).



Gambar 5.11. Istana Mangkubumi dan Wisata Susur Sungai

- KPPK 4

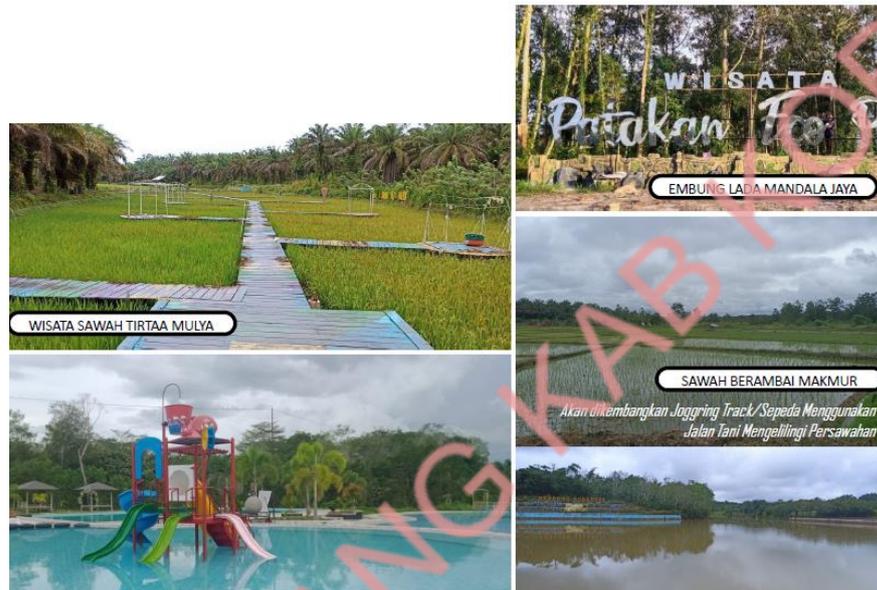
Wisata yang paling berpotensi dari kawasan pengembangan KPPK 4 adalah wisata alam yang kebanyakan merupakan danau seperti danau gatal, danau limau, danau masoraian dan danau asam. Di kawasan KPPK 4 pemerintah lebih ingin menonjolkan dan mengembangkan kawasan danau alami yang berada di sekitar lingkungan masyarakat Kotawaringin Barat.



Gambar 5.12. Wisata Danau Kotawaringin Barat

- KPPK 5

Wisata yang paling berpotensi dari kawasan pengembangan KPPK 5 adalah Agrowisata seperti Agrowisata Tani Subur, Agrowisata Tirta Wening, dan Desa Wisata Berabai Makmur dimana terdapat banyak hamparan sawah luas yang membuat suasana sejuk di tambah dalam agrowisata tersebut akan di kembangkan menjadi wisata perahu dan memancing.



Gambar 5.13. Agrowisata Kotawaringin Barat

- KPPK 6

Wisata yang paling berpotensi dari kawasan pengembangan KPPK 6 adalah warisan ritual kebudayaan seperti Dayak Riverfront Village, dimana terdapat kebudayaan ritual asli suku Dayak yang akan berpotensi besar menjadi tempat wisata besar seperti wisata ritual batatula, ritual nyoku nyawa, ritual babukuk, dan pentas seni kebudayaan lainnya.

B. Potensi Wisata Interasional

Potensi wisata internasional yang hanya berada di Kotawaringin Barat adalah Taman Nasional Tanjung Puting, dimana terdapat primata *endemic* Indonesia yang telah dinyatakan dilindungi yaitu orang utan. Banyak turis mancanegara datang untung bisa bersenang-senang dan melihat orang utan mayoritas dari mereka berasal dari Spanyol dengan 7.198 orang, dan Jerman, dengan 1.921 orang dan Tanjung Keluang dimana terdapat konservasi penyu sisik dan wisata melepas langsung tukik penyu sisik langka yang dilindungi ke pantai. Kemudian terdapat wisata alam Gosong Senggora yang merupakan tempat wisata bahari yang terletak di Kecamatan Kumai Kabupaten Kotawaringin Barat Provinsi Kalimantan

Tengah dengan terdapat pasir pantai putih yang menjorok ke laut yang digunakan sebagai tempat hidup berbagai macam jenis ikan dan terumbu karang.

5.4. Perkiraan Permintaan Penumpang

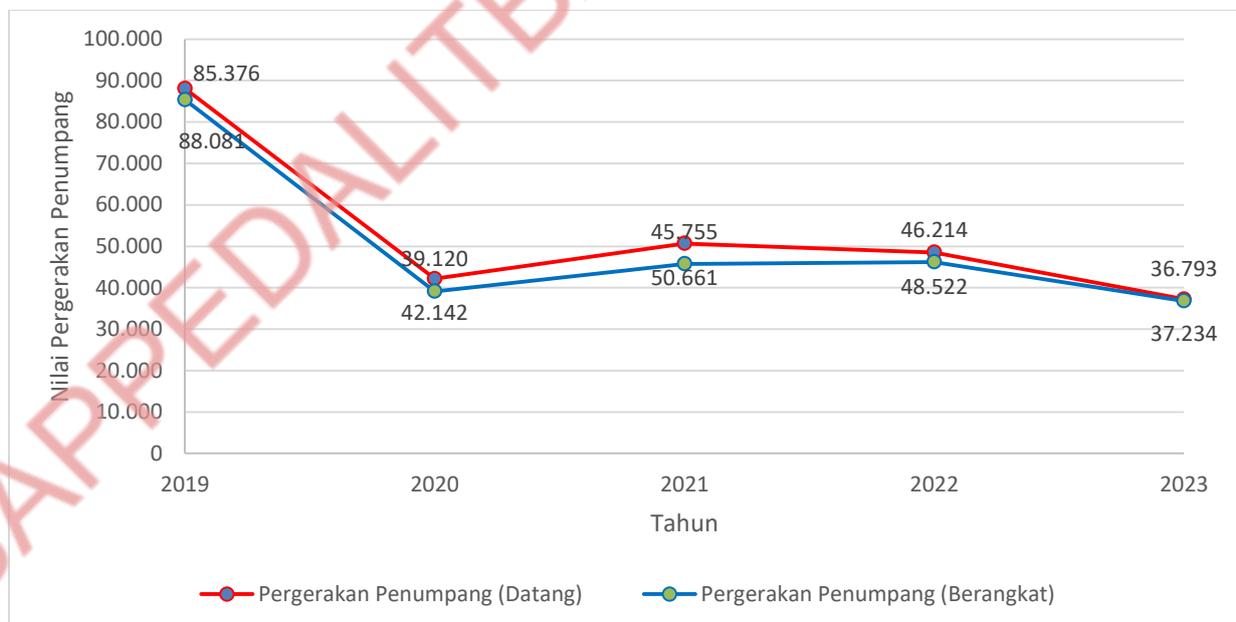
A. Transportasi Berbasis Darat

Untuk menentukan besarnya perkembangan permintaan transportasi berbasis darat pada tahun-tahun mendatang maka di lakukan analisa berdasarkan jumlah penumpang kendaraan umum pertahun di terminal. Jumlah penumpang berasal dari Terminal Tipe B Nantai Suka Pangkalan Bun yang berada di Kabupaten Kotawaringin Barat adalah sebagai berikut

Tabel 5.7. Jumlah Pertumbuhan Penumpang Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Nantai Suka Pangkalan Bun

Tahun	Pergerakan Penumpang (Datang)	Pertumbuhan	Keterangan	Pergerakan Penumpang (Berangkat)	Pertumbuhan	Keterangan
2019	88.081			85.376		
2020	42.142	-52,16%	Pandemi covid 19	39.120	-54,18%	Pandemi covid 19
2021	50.661	20,21%	Pandemi covid 19	45.755	16,96%	Pandemi covid 19
2022	48.522	-4,22%	Pandemi covid 19	46.214	1,00%	Pandemi covid 19
2023	37.234	-23,26%		36.793	-20,39%	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



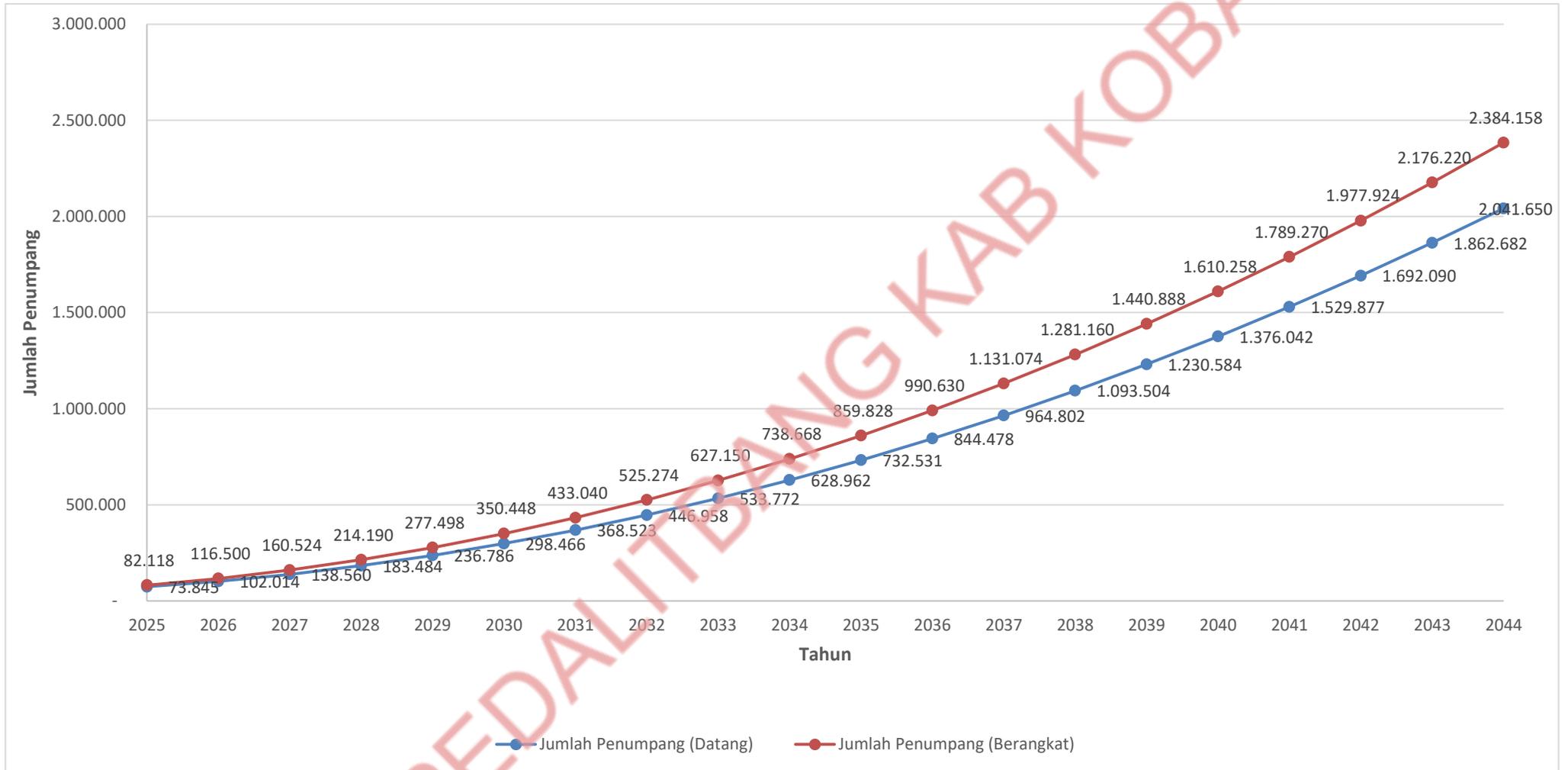
Gambar 5.14. Grafik Pertumbuhan Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Nantai Suka Pangkalan Bun

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa jumlah penumpang dari Tahun 2019 sampai dengan 2024 selalu mengalami kenaikan kecuali pada tahun 2020 mengalami penurunan. Berikut ini hasil analisis perkiraan jumlah penumpang Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun.

Tabel 5.8. Perkiraan Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun

Tahun	Penumpang Datang			Penumpang Berangkat		
	Data	Perkiraan Jumlah Penumpang (Datang)	Jumlah Penumpang (Datang)	Data	Perkiraan Jumlah Penumpang (Berangkat)	Jumlah Penumpang (Berangkat)
2019	88.081			85.376		
2020	42.142			39.120		
2021	50.661			45.755		
2022	48.522			46.214		
2023	37.234			36.793		
2024		54.054	26,76%		57.378	35,71%
2025		73.845	36,61%		82.118	43,12%
2026		102.014	38,15%		116.500	41,87%
2027		138.560	35,82%		160.524	37,79%
2028		183.484	32,42%		214.190	33,43%
2029		236.786	29,05%		277.498	29,56%
2030		298.466	26,05%		350.448	26,29%
2031		368.523	23,47%		433.040	23,57%
2032		446.958	21,28%		525.274	21,30%
2033		533.772	19,42%		627.150	19,39%
2034		628.962	17,83%		738.668	17,78%
2035		732.531	16,47%		859.828	16,40%
2036		844.478	15,28%		990.630	15,21%
2037		964.802	14,25%		1.131.074	14,18%
2038		1.093.504	13,34%		1.281.160	13,27%
2039		1.230.584	12,54%		1.440.888	12,47%
2040		1.376.042	11,82%		1.610.258	11,75%
2041		1.529.877	11,18%		1.789.270	11,12%
2042		1.692.090	10,60%		1.977.924	10,54%
2043		1.862.682	10,08%		2.176.220	10,03%
2044		2.041.650	9,61%		2.384.158	9,56%

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024

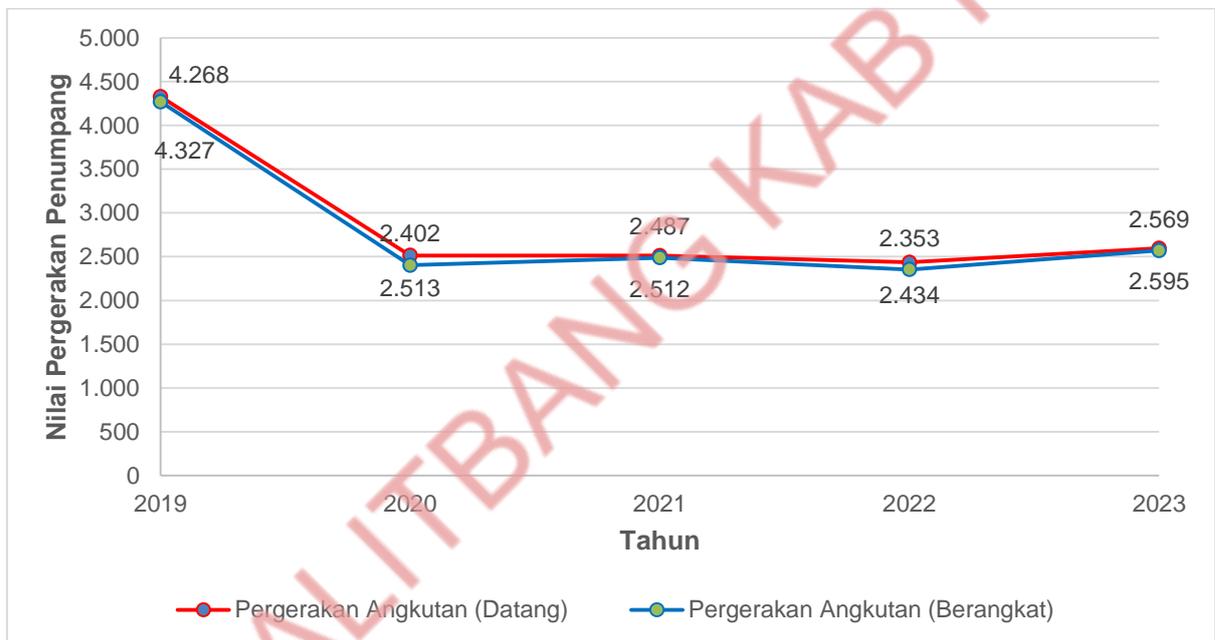


Gambar 5.15. Grafik Perkiraan Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun

Tabel 5.9. Jumlah Pertumbuhan Angkutan Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun

Tahun	Pergerakan Angkutan (Datang)	Pertumbuhan	Keterangan	Pergerakan Angkutan (Berangkat)	Pertumbuhan	Keterangan
2019	4.327			4.268		
2020	2.513	-41,92%	Pandemi covid 19	2.402	-43,72%	Pandemi covid 19
2021	2.512	-0,04%	Pandemi covid 19	2.487	3,54%	Pandemi covid 19
2022	2.434	-3,11%	Pandemi covid 19	2.353	-5,39%	Pandemi covid 19
2023	2.595	6,61%		2.569	9,18%	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 5.16. Grafik Pertumbuhan Jumlah Angkutan Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa jumlah penumpang dari Tahun 2019 sampai dengan 2024 selalu mengalami kenaikan kecuali pada tahun 2020 mengalami penurunan. Berikut ini hasil analisis perkiraan jumlah penumpang Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun.

**Tabel 5.10. Perkiraan Jumlah Angkutan Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B
Natai Suka Pangkalan Bun**

Tahun	Angkutan Datang			Angkutan Berangkat		
	Data	Perkiraan Jumlah Angkutan (Datang)	Jumlah Angkutan (Datang)	Data	Perkiraan Jumlah Angkutan (Berangkat)	Jumlah Angkutan (Berangkat)
2019	88.081			85.376		
2020	42.142			39.120		
2021	50.661			45.755		
2022	48.522			46.214		
2023	37.234			36.793		
2024		3.749	37,82%		3.754	39,56%
2025		5.332	42,20%		5.382	43,36%
2026		7.467	40,05%		7.574	40,72%
2027		10.156	36,01%		10.329	36,38%
2028		13.398	31,92%		13.647	32,13%
2029		17.193	28,33%		17.530	28,45%
2030		21.541	25,29%		21.975	25,36%
2031		26.443	22,76%		26.985	22,80%
2032		31.898	20,63%		32.558	20,65%
2033		37.907	18,84%		38.694	18,85%
2034		44.468	17,31%		45.394	17,32%
2035		51.583	16,00%		52.658	16,00%
2036		59.251	14,87%		60.485	14,86%
2037		67.473	13,88%		68.876	13,87%
2038		76.248	13,00%		77.830	13,00%
2039		85.576	12,23%		87.348	12,23%
2040		95.457	11,55%		97.430	11,54%
2041		105.892	10,93%		108.075	10,93%
2042		116.879	10,38%		119.284	10,37%
2043		128.421	9,87%		131.056	9,87%
2044		140.515	9,42%		143.392	9,41%

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 5.17. Grafik Perkiraan Jumlah Angkutan Datang dan Berangkat di Terminal Tipe B Natai Suka Pangkalan Bun

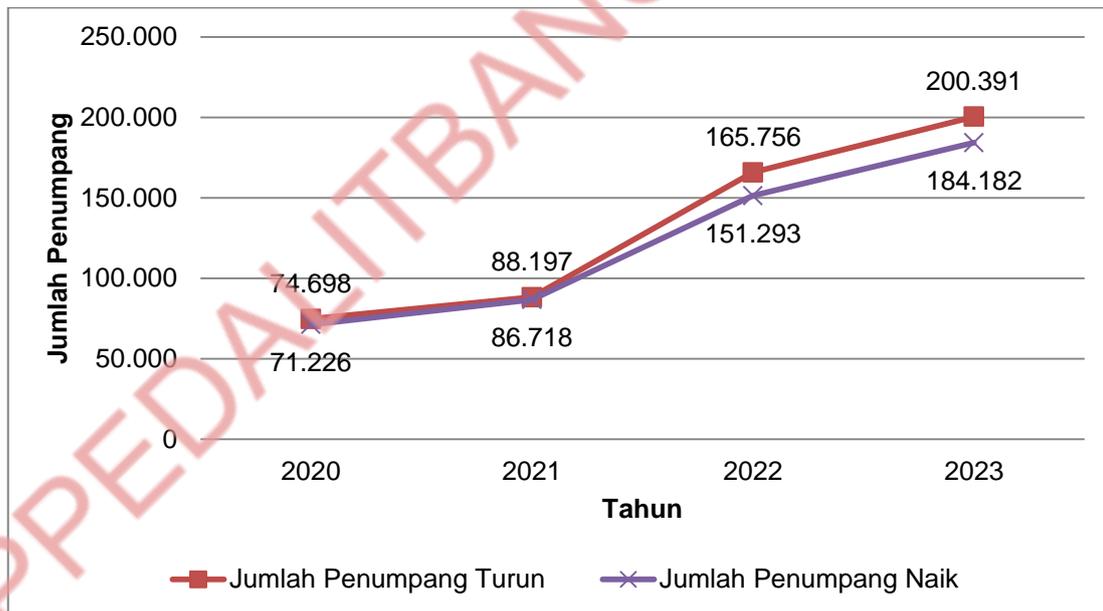
B. Transportasi Berbasis Laut

Untuk menentukan besarnya perkembangan permintaan transportasi berbasis laut pada tahun-tahun mendatang maka di lakukan analisa berdasarkan jumlah penumpang kapal pertahun di pelabuhan. Kabupaten Kotawaringin Barat hanya memiliki dua pelabuhan yaitu Pelabuhan Panglima Utar dan Pelabuhan Kumai. Jumlah penumpang berasal dari Pelabuhan Panglima Utar yang berada di Kabupaten Kotawaringin Barat adalah sebagai berikut

Tabel 5.11. Jumlah Pertumbuhan Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Panglima Utar

Tahun	Jumlah Penumpang Turun	Pertumbuhan	Keterangan	Jumlah Penumpang Naik	Pertumbuhan	Keterangan
2020	74.698		Pandemi covid 19	71.226		Pandemi covid 19
2021	88.197	18,07%	Pandemi covid 19	86.718	21,75%	Pandemi covid 19
2022	165.756	87,94%	Pandemi covid 19	151.293	74,47%	Pandemi covid 19
2023	200.391	20,90%		184.182	21,74%	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



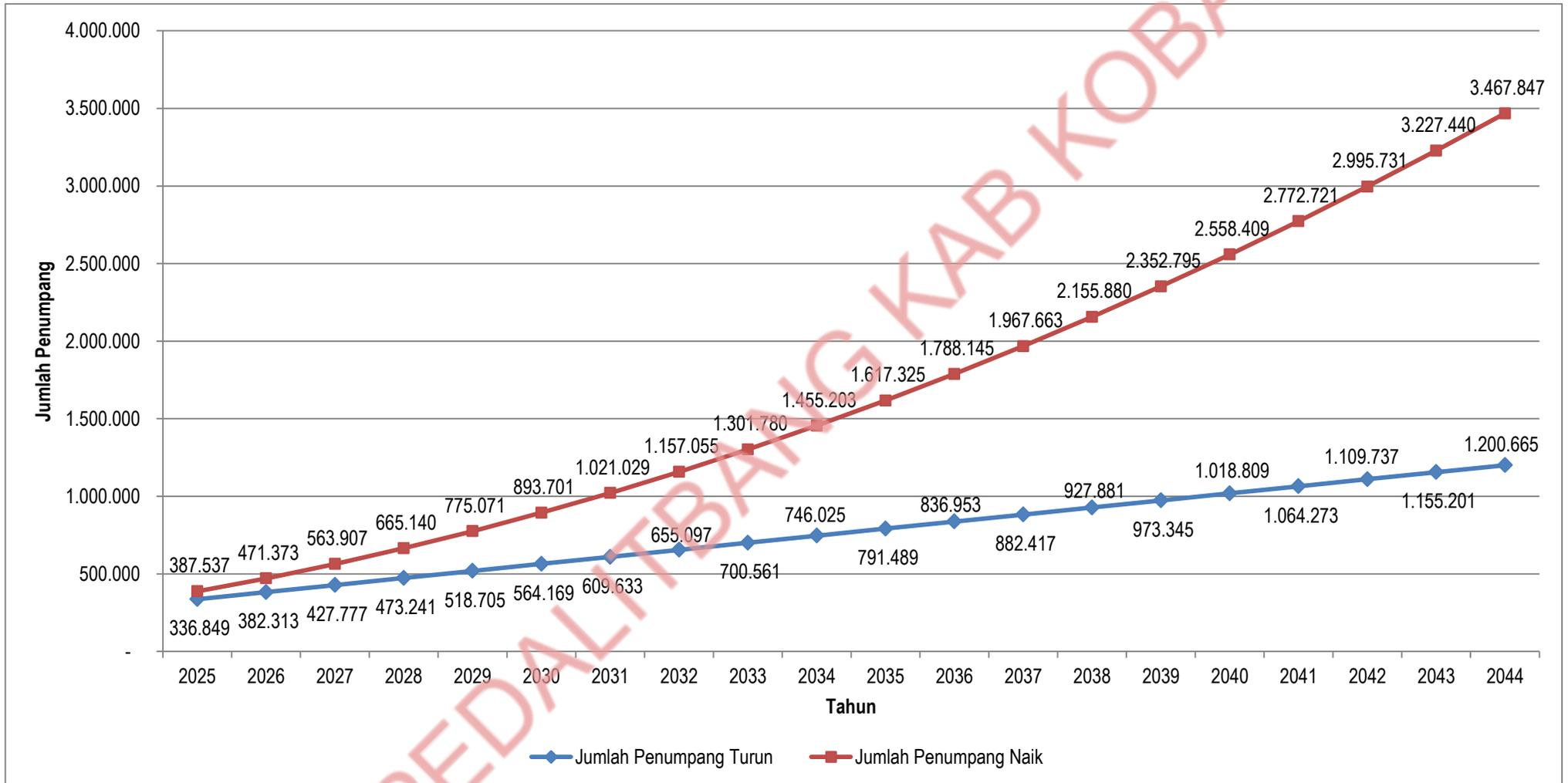
Gambar 5.18. Grafik Pertumbuhan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Panglima Utar

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa jumlah penumpang dari Tahun 2020 sampai dengan 2023 selalu mengalami kenaikan. Berikut ini hasil analisis perkiraan jumlah angkutan penumpang Pelabuhan Panglima Utar.

Tabel 5.12. Perkiraan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Panglima Utar

Tahun	Penumpang Turun			Penumpang Naik		
	Data	Perkiraan Jumlah Penumpang Turun	Penumpang Turun	Data	Jumlah Penumpang Naik	Pertumbuhan Penumpang Naik
2020	74.698			71.226		
2021	88.197			86.718		
2022	165.756			151.293		
2023	200.391			184.182		
2024		291.385	18,49%		312.399	27,01%
2025		336.849	15,60%		387.537	24,05%
2026		382.313	13,50%		471.373	21,63%
2027		427.777	11,89%		563.907	19,63%
2028		473.241	10,63%		665.140	17,95%
2029		518.705	9,61%		775.071	16,53%
2030		564.169	8,76%		893.701	15,31%
2031		609.633	8,06%		1.021.029	14,25%
2032		655.097	7,46%		1.157.055	13,32%
2033		700.561	6,94%		1.301.780	12,51%
2034		746.025	6,49%		1.455.203	11,79%
2035		791.489	6,09%		1.617.325	11,14%
2036		836.953	5,74%		1.788.145	10,56%
2037		882.417	5,43%		1.967.663	10,04%
2038		927.881	5,15%		2.155.880	9,57%
2039		973.345	4,90%		2.352.795	9,13%
2040		1.018.809	4,67%		2.558.409	8,74%
2041		1.064.273	4,46%		2.772.721	8,38%
2042		1.109.737	4,27%		2.995.731	8,04%
2043		1.155.201	4,10%		3.227.440	7,73%
2044		1.200.665	3,94%		3.467.847	7,45%

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



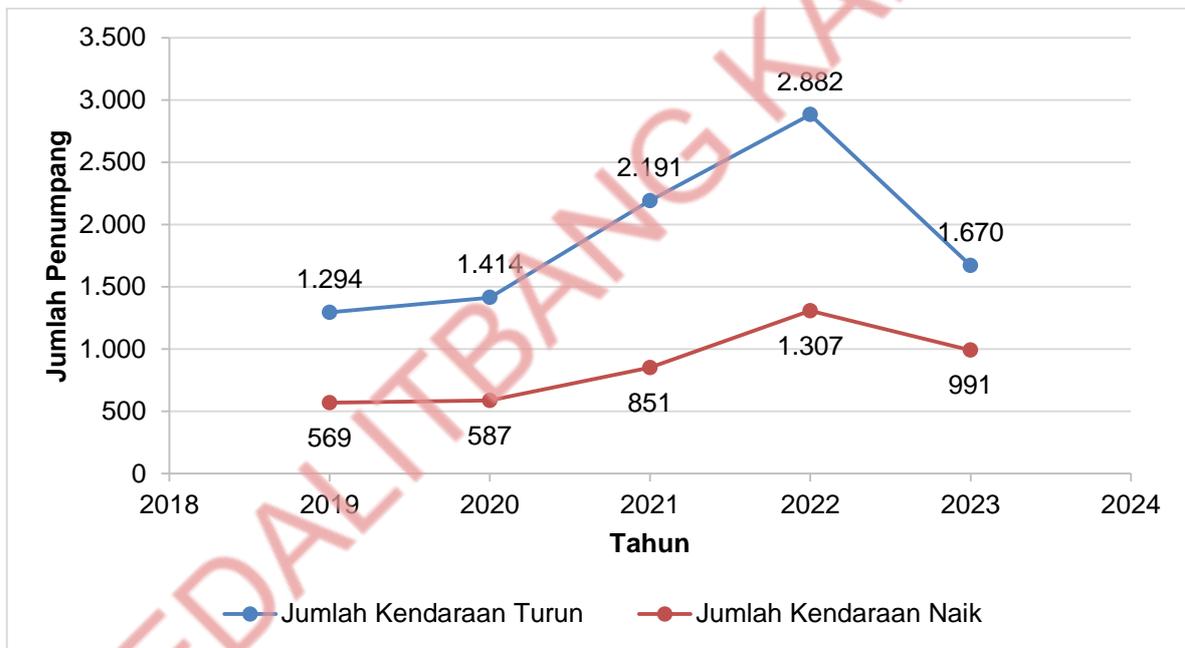
Gambar 5.19. Grafik Perkiraan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Panglima Utar

Berikut adalah jumlah kendaraan yang naik dan turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai yang berada di Kabupaten Kotawaringin Barat.

Tabel 5.13. Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai

Tahun	Jumlah Kendaraan Turun	Pertumbuhan	Keterangan	Jumlah Kendaraan Naik	Pertumbuhan	Keterangan
2019	1.294			569		
2020	1.414	9,27%	Pandemi covid 19	587	3,16%	Pandemi covid 19
2021	2.191	54,95%	Pandemi covid 19	851	44,97%	Pandemi covid 19
2022	2.882	31,54%	Pandemi covid 19	1.307	53,58%	Pandemi covid 19
2023	1.670	-42,05%		991	-24,18%	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



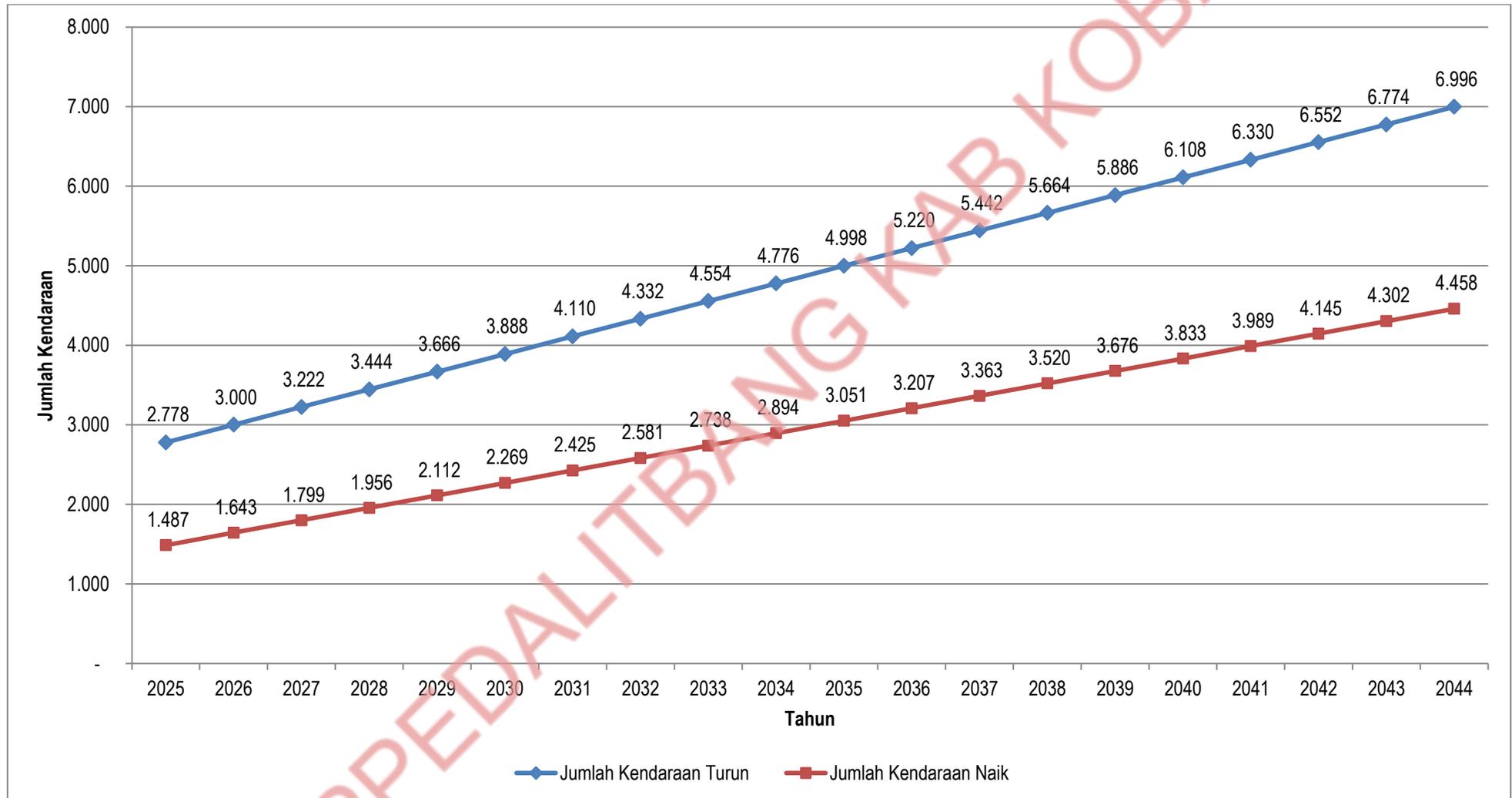
Gambar 5.20. Grafik Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa jumlah kendaraan yang naik dan turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai dari tahun 2019 sampai dengan 2022 selalu mengalami kenaikan, sedangkan terjadi penurunan pada tahun 2023. Berikut ini hasil analisis perkiraan jumlah kendaraan naik dan turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai.

**Tabel 5.14. Perkiraan Jumlah Kendaraan Naik dan Turun di Pelabuhan
Penyeberangan Kumai**

Tahun	Kendaraan Turun			Kendaraan Naik		
	Data	Perkiraan	Perkiraan Pertumbuhan	Data	Perkiraan	Perkiraan
2019	1.294			569		
2020	1.414			587		
2021	2.191			851		
2022	2.882			1.307		
2023	1.670			991		
2024		2.556	9,51%		1.330	13,32%
2025		2.778	8,68%		1.487	11,76%
2026		3.000	7,99%		1.643	10,52%
2027		3.222	7,40%		1.799	9,52%
2028		3.444	6,89%		1.956	8,69%
2029		3.666	6,45%		2.112	8,00%
2030		3.888	6,06%		2.269	7,40%
2031		4.110	5,71%		2.425	6,89%
2032		4.332	5,40%		2.581	6,45%
2033		4.554	5,12%		2.738	6,06%
2034		4.776	4,87%		2.894	5,71%
2035		4.998	4,65%		3.051	5,40%
2036		5.220	4,44%		3.207	5,13%
2037		5.442	4,25%		3.363	4,88%
2038		5.664	4,08%		3.520	4,65%
2039		5.886	3,92%		3.676	4,44%
2040		6.108	3,77%		3.833	4,25%
2041		6.330	3,63%		3.989	4,08%
2042		6.552	3,51%		4.145	3,92%
2043		6.774	3,51%		4.302	3,77%
2044		6.996	3,39%		4.458	3,64%

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 5.21. Perkiraan Jumlah Kendaraan Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai

Berikut adalah jumlah penumpang angkutan kendaraan yang berasal dari Pelabuhan Penyeberangan Kumai yang berada di Kabupaten Kotawaringin Barat.

Tabel 5.15. Pertumbuhan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai

Tahun	Jumlah Penumpang Turun	Pertumbuhan	Keterangan	Jumlah Penumpang Naik	Pertumbuhan	Keterangan
2019	5.404			1.647		
2020	4.149	-23,22%	Pandemi covid 19	2.441	48,21%	Pandemi covid 19
2021	5.814	40,13%	Pandemi covid 19	4.507	84,64%	Pandemi covid 19
2022	12.076	107,71%	Pandemi covid 19	5.523	22,54%	Pandemi covid 19
2023	10.779	-10,74%		5.359	-2,97%	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



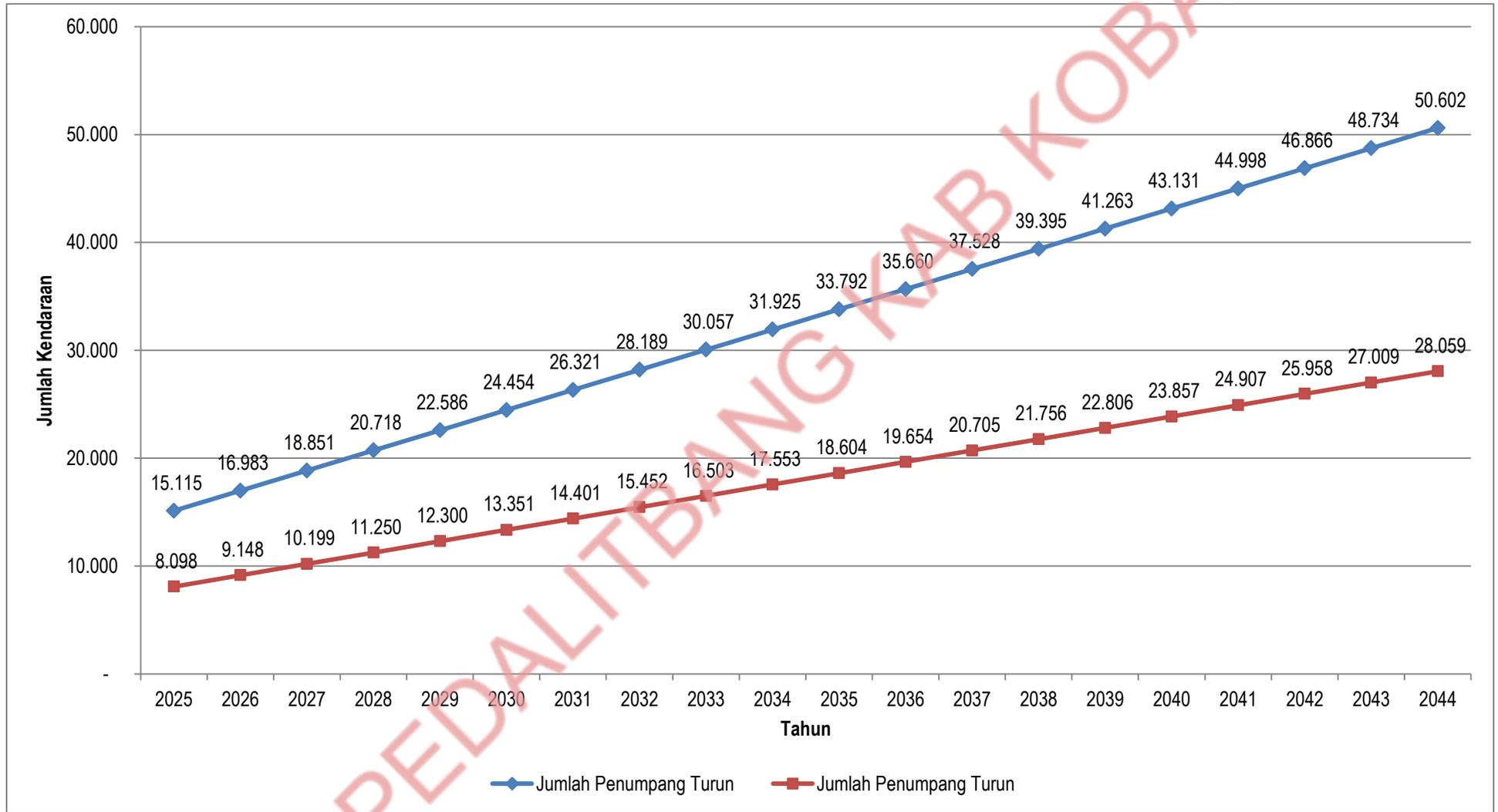
Gambar 5.22. Grafik Pertumbuhan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa jumlah penumpang dari tahun 2019 sampai dengan 2023 selalu mengalami kenaikan, kecuali di tahun 2020 dan 2023. Berikut ini hasil analisis perkiraan jumlah angkutan penumpang Pelabuhan Penyeberangan Kumai.

Tabel 5.16. Perkiraan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan Penyeberangan Kumai

Tahun	Penumpang Angkutan Kendaraan Turun			Penumpang Angkutan Kendaraan Naik		
	Jumlah Penumpang Turun	Perkiraan	Perkiraan Pertumbuhan	Jumlah Penumpang Naik	Perkiraan	Perkiraan
2019	5.404			1.647		
2020	4.149			2.441		
2021	5.814			4.507		
2022	12.076			5.523		
2023	10779			5359		
2024		13.248	16,41%		7.047	17,52%
2025		15.115	14,10%		8.098	14,91%
2026		16.983	12,36%		9.148	12,97%
2027		18.851	11,00%		10.199	11,48%
2028		20.718	9,91%		11.250	10,30%
2029		22.586	9,01%		12.300	9,34%
2030		24.454	8,27%		13.351	8,54%
2031		26.321	7,64%		14.401	7,87%
2032		28.189	7,10%		15.452	7,30%
2033		30.057	6,63%		16.503	6,80%
2034		31.925	6,21%		17.553	6,37%
2035		33.792	5,85%		18.604	5,99%
2036		35.660	5,53%		19.654	5,65%
2037		37.528	5,24%		20.705	5,35%
2038		39.395	4,98%		21.756	5,07%
2039		41.263	4,74%		22.806	4,83%
2040		43.131	4,53%		23.857	4,61%
2041		44.998	4,33%		24.907	4,40%
2042		46.866	4,15%		25.958	4,22%
2043		48.734	3,99%		27.009	4,05%
2044		50.602	3,83%		28.059	3,89%

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 5.23. Grafik Perkiraan Pertumbuhan Jumlah Penumpang Naik Turun di Pelabuhan penyeberangan Kumai

C. Transportasi Berbasis Udara

Untuk menentukan besarnya perkembangan permintaan transportasi berbasis udara pada tahun-tahun mendatang maka dilakukan analisis berdasarkan jumlah penumpang pesawat per tahun. Jumlah penumpang berasal dari bandara yang berada di Kabupaten Kotawaringin Barat.

Tabel 5.17. Jumlah Pertumbuhan Penumpang Pesawat

Tahun	Pergerakan Penumpang Datang	Pertumbuhan	Keterangan	Pergerakan Penumpang Berangkat	Pertumbuhan	Keterangan	Pergerakan Penumpang Transit	Pertumbuhan	Keterangan
2019	285.750			275.685			15.000		
2020	118.096	-58,67%	Pandemi covid 19	109.956	-60,12%	Pandemi covid 19	4.126	-72,49%	Pandemi covid 19
2021	98.347	-16,72%	Pandemi covid 19	88.008	-19,96%	Pandemi covid 19	231	-94,40%	Pandemi covid 19
2022	173.686	76,61%	Pandemi covid 19	173.563	97,21%	Pandemi covid 19	721	212,12 %	Pandemi covid 19
2023	177.698	2,31%		182.071	4,90%		554	-23,16%	

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 5.24. Grafik Pertumbuhan Penumpang Pesawat

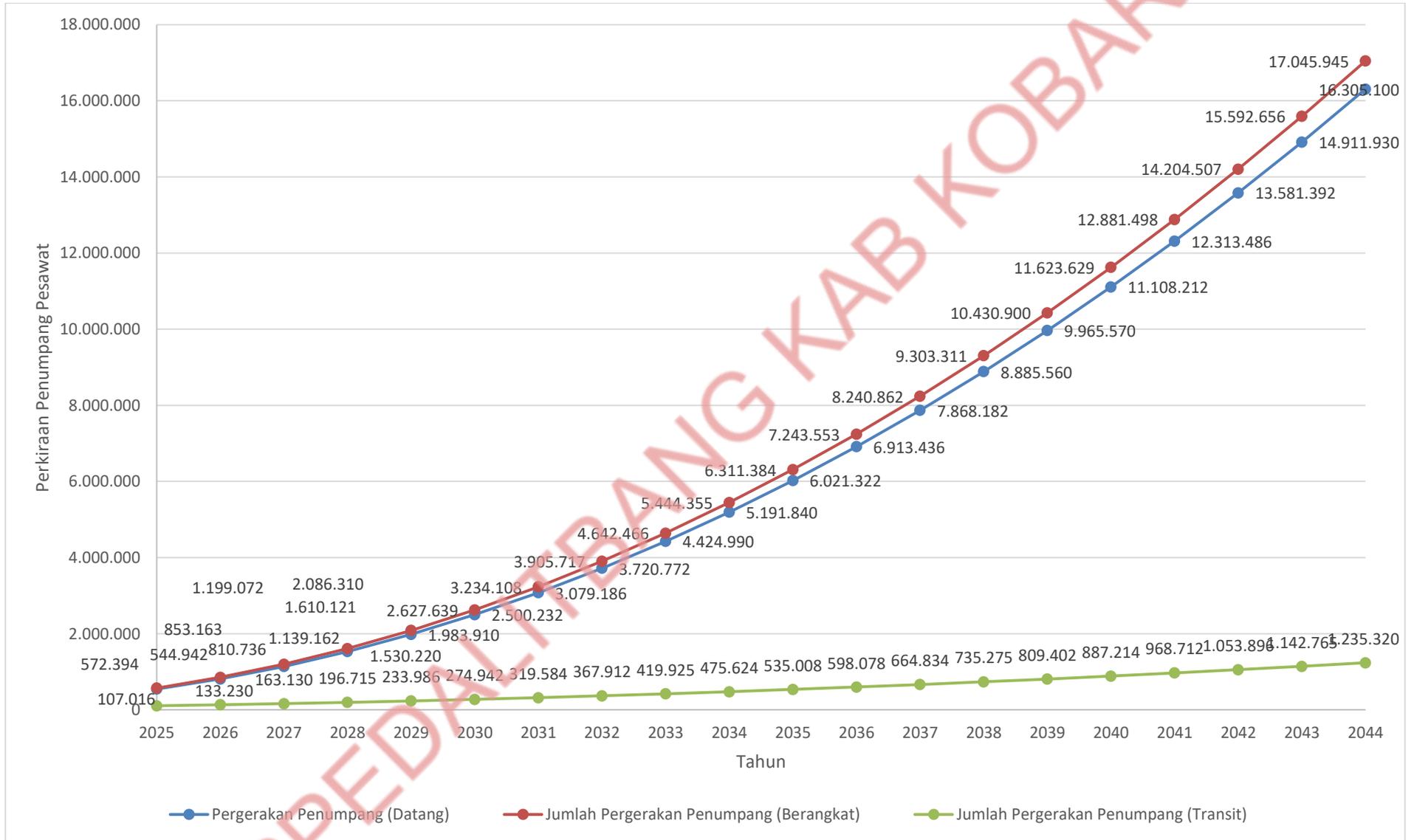
Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa jumlah penumpang dari Tahun 2019 sampai dengan 2021 mengalami penurunan, namun dari Tahun 2021 sampai dengan Tahun 2023 selalu mengalami kenaikan. Berikut ini hasil analisis perkiraan jumlah penumpang pesawat.

Tabel 5.18. Perkiraan Proyeksi Jumlah Penumpang Pesawat

Tahun	Penumpang (Datang)			Penumpang (Berangkat)			Penumpang (Transit)		
	Data Pergerakan Penumpang (Datang)	Perkiraan	Perkiraan Pertumbuhan	Data Pergerakan Penumpang (Berangkat)	Perkiraan	Perkiraan	Data Pergerakan Penumpang (Transit)	Perkiraan	Perkiraan
		Pergerakan Penumpang (Datang)	Pergerakan Penumpang (Datang)		Jumlah Pergerakan Penumpang (Berangkat)	Pertumbuhan Pergerakan Penumpang (Berangkat)		Jumlah Pergerakan Penumpang (Transit)	Pertumbuhan Pergerakan Penumpang (Transit)
2019	285.750			275.685			15.000		
2020	118.096			109.956			4.126		
2021	98.347			88.008			231		
2022	173.686			173.563			721		
2023	177.698			182.071			554		
2024		341.780	69,83%		356.765	72,96%		84.488	28,70%
2025		544.942	59,44%		572.394	60,44%		107.016	26,66%
2026		810.736	48,77%		853.163	49,05%		133.230	24,50%
2027		1.139.162	40,51%		1.199.072	40,54%		163.130	22,44%
2028		1.530.220	34,33%		1.610.121	34,28%		196.715	20,59%
2029		1.983.910	29,65%		2.086.310	29,57%		233.986	18,95%
2030		2.500.232	26,03%		2.627.639	25,95%		274.942	17,50%
2031		3.079.186	23,16%		3.234.108	23,08%		319.584	16,24%
2032		3.720.772	20,84%		3.905.717	20,77%		367.912	15,12%
2033		4.424.990	18,93%		4.642.466	18,86%		419.925	14,14%
2034		5.191.840	17,33%		5.444.355	17,27%		475.624	13,26%
2035		6.021.322	15,98%		6.311.384	15,93%		535.008	12,49%
2036		6.913.436	14,82%		7.243.553	14,77%		598.078	11,79%
2037		7.868.182	13,81%		8.240.862	13,77%		664.834	11,16%
2038		8.885.560	12,93%		9.303.311	12,89%		735.275	10,60%
2039		9.965.570	12,15%		10.430.900	12,12%		809.402	10,08%

Tahun	Penumpang (Datang)			Penumpang (Berangkat)			Penumpang (Transit)		
	Data Pergerakan Penumpang (Datang)	Perkiraan	Perkiraan Pertumbuhan	Data Pergerakan Penumpang (Berangkat)	Perkiraan	Perkiraan	Data Pergerakan Penumpang (Transit)	Perkiraan	Perkiraan
		Pergerakan Penumpang (Datang)	Pergerakan Penumpang (Datang)		Jumlah Pergerakan Penumpang (Berangkat)	Pertumbuhan Pergerakan Penumpang (Berangkat)		Jumlah Pergerakan Penumpang (Transit)	Pertumbuhan Pergerakan Penumpang (Transit)
2040		11.108.212	11,47%		11.623.629	11,43%		887.214	9,61%
2041		12.313.486	10,85%		12.881.498	10,82%		968.712	9,19%
2042		13.581.392	10,30%		14.204.507	10,27%		1.053.896	8,79%
2043		14.911.930	9,80%		15.592.656	9,77%		1.142.765	8,43%
2044		16.305.100	9,34%		17.045.945	9,32%		1.235.320	8,10%

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2024



Gambar 5.25. Grafik Perkiraan Proyeksi Jumlah Penumpang Pesawat



BAB VI

RENCANA PENGEMBANGAN TRANSPORTASI UMUM

6.1. Konsep Dasar Pengembangan

Konsep dasar pengembangan transportasi umum di Kabupaten Kotawaringin Barat berdasarkan:

1. Tanggung jawab pemerintah atas penyelenggaraan angkutan umum (sesuai amanat UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)
2. Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Kotawaringin Barat
3. Kondisi jaringan transportasi umum saat ini

Berdasarkan analisis kondisi angkutan umum yang melayani perjalanan di wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat saat ini, diketahui bahwa transportasi umum berbasis jalan raya yang masih aktif didominasi oleh AKAP dan AKDP. Kondisi angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan saat ini kurang aktif, sehingga masyarakat lebih banyak dilayani oleh travel.

Kondisi transportasi umum berbasis sungai saat ini aktif dengan *load factor* yang cukup tinggi, yaitu pada trayek Pasar Cempaka–Kumai Seberang mencapai 150% pada angkutan getek/klotok dan 175% pada angkutan speed boat, sedangkan trayek Dermaga Pasar Saik – Raja Seberang dan Pelabuhan Indrasari – Raja Seberang memiliki *load factor* sebanyak 100%. Tingginya *load factor* tersebut dikarenakan keberangkatan armada menunggu penumpang penuh, sehingga tidak ada jadwal keberangkatan yang pasti.

Kondisi transportasi umum berbasis laut saat ini aktif dengan *load factor* yang cukup tinggi, yaitu mencapai 100% pada Bulan Juli. Sementara itu, rata-rata *load factor* pada setiap bulan dalam satu tahun sebesar 58%. Hal ini membuktikan bahwa masyarakat masih membutuhkan transportasi umum kapal untuk melakukan perjalanan dari dan menuju Pulau Kalimantan melalui Kabupaten Kotawaringin Barat.

Kondisi transportasi umum berbasis udara saat ini aktif dengan jumlah penumpang yang mengalami kenaikan dari tahun 2021 (pasca covid) hingga tahun 2023. Namun, trayek yang dilayani dari Bandara Panglima Utar hanya 5 trayek, yaitu menuju Jakarta, Surabaya, Semarang, Balikpapan, dan Palangkaraya. Sementara itu, jumlah penerbangan per hari juga belum cukup banyak.

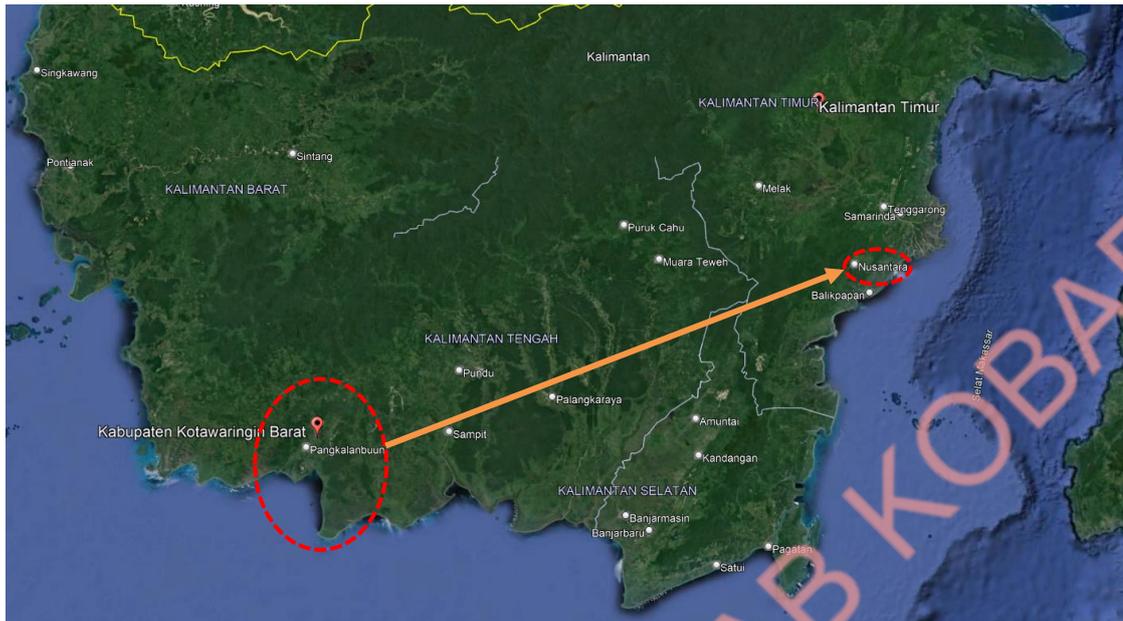
Berdasarkan kondisi transportasi umum tersebut, pertimbangan pengembangan transportasi umum di Kabupaten Kotawaringin Barat tidak hanya didasarkan pada nilai *load factor* saja, tetapi juga frekuensi, *headway*, dan perkiraan pertumbuhan penumpang. Dengan adanya pertimbangan tersebut diharapkan pengguna transportasi umum dapat dilayani dengan baik sesuai dengan trayek yang tersedia pada masing-masing sektor transportasi umum.

4. Kondisi fasilitas transportasi umum saat ini

Berdasarkan analisis kondisi fasilitas transportasi umum saat ini, diketahui bahwa masih banyak terdapat permasalahan pada halte, terminal, dermaga, pelabuhan, maupun bandara. Permasalahan tersebut diantaranya adalah tidak tersedianya fasilitas yang sesuai standar pelayanan minimum. Oleh karena itu, dibutuhkan rencana pengembangan fasilitas transportasi umum yang sesuai dengan standar pelayanan minimum untuk memaksimalkan penggunaan transportasi umum. Selain itu, belum tersedianya sistem dan fasilitas intermoda di Kabupaten Kotawaringin Barat.

5. Menghubungkan Kabupaten Kotawaringin Barat dengan kawasan IKN (Ibu Kota Nusantara)

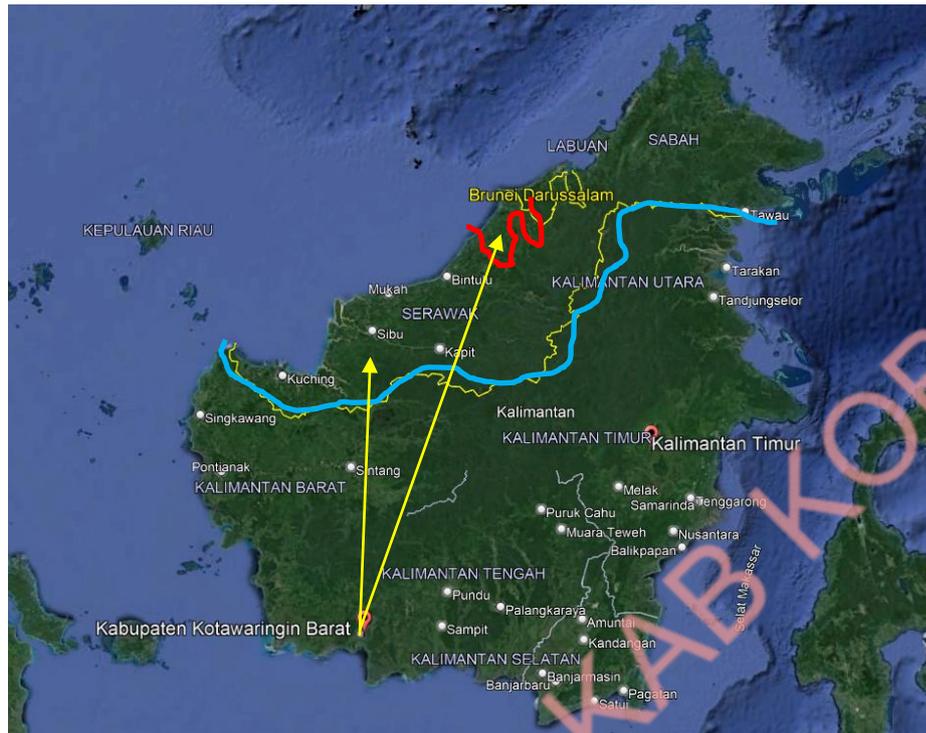
Dengan adanya pembangunan kawasan IKN akan menimbulkan tarikan dan bangkitan perjalanan dari berbagai wilayah lain di sekitarnya, termasuk Provinsi Kalimantan Tengah, khususnya Kabupaten Kotawaringin Barat. Oleh karena itu, untuk mengakomodasi perjalanan masyarakat dari wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat menuju IKN maupun sebaliknya, dibutuhkan penyediaan transportasi umum yang terintegrasi sehingga dapat memudahkan masyarakat dalam memilih moda transportasi umum yang ingin digunakan.



Gambar 6.1. Peta Hubungan Wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat dan IKN

6. Menghubungkan Kabupaten Kotawaringin Barat dengan Negara Lain di Pulau Kalimantan

Di dalam Pulau Kalimantan terdapat 3 negara, yaitu Indonesia, Malaysia, dan Brunei Darussalam. Saat ini terdapat angkutan antarnegara atau dikenal dengan antar lintas batas negara yang disingkat jadi ALBN, yaitu angkutan dari satu kota ke kota lain yang melewati lintas batas negara dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek. DAMRI memelopori transportasi lintas-batas antar negara Indonesia dan Malaysia, dengan melayani trayek dari Pontianak (Indonesia) tujuan Kuching (Malaysia). Selain itu DAMRI juga telah membuka layanan baru dari Pontianak menuju Bandar Seri Begawan (Brunei). Dengan adanya angkutan tersebut maka diharapkan Kabupaten Kotawaringin Barat dapat menyediakan angkutan pengumpan menuju Pontianak sehingga masyarakat ataupun wisatawan yang berkunjung ke Kabupaten Kotawaringin Barat dapat melakukan perjalanan menuju Malaysia dan Brunei Darussalam dengan mudah.



Gambar 6.2. Peta Hubungan Kabupaten Kotawaringin Barat dengan Malaysia dan Brunei Darussalam

7. Potensi Wisata Nasional dan Internasional

Kabupaten Kotawaringin Barat memiliki banyak potensi wisata yang menarik untuk dikunjungi turis lokal maupun mancanegara. Salah satu wisata yang sangat terkenal dan ikonik adalah Taman Nasional Tanjung Puting. Adanya potensi wisata ini tentunya membutuhkan konektivitas berupa angkutan umum untuk memudahkan wisatawan mengunjungi tempat wisata, dikarenakan terdapat beberapa lokasi wisata yang hanya bisa dijangkau dengan moda kapal/getek. Oleh karena itu, dibutuhkan adanya integrasi antarmoda angkutan umum untuk memfasilitasi wisatawan yang ingin mengunjungi tempat-tempat wisata di Kabupaten Kotawaringin Barat.

8. Kawasan industri, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dan Kawasan Strategis Industri

Sesuai dengan perencanaan Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan perencanaan Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat (mulai dari Kawasan Industri Tanjung Kalap, Kawasan Industri Natai Peramuan, Kawasan Industri Tempenek seluas ± 146 ha dan Kawasan Ekonomi Khusus di Daerah Sebuai) kawasan strategis dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Daerah RTRW Pasal 53, terdiri atas:

- a. kawasan perkebunan meliputi :
 1. perkebunan kelapa sawit berada di Kecamatan Kumai, Kecamatan Arut Utara, Kecamatan Arut Selatan, Kecamatan Kotawaringin Lama, Kecamatan Pangkalan Banteng dan Kecamatan Pangkalan Lada;
 2. perkebunan karet berada di Kecamatan Pangkalan Banteng dan Pangkalan Lada;
 3. perkebunan lada berada di Kecamatan Pangkalan Lada;
 4. perkebunan jagung berada di Kecamatan Pangkalan Lada dan Pangkalan Banteng.
- b. kawasan terpadu industri, pelabuhan, petikemas dan pergudangan, serta simpul transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara berupa kawasan sentra produksi berada di Pangkalan Bun – Kumai, kawasan sentra produksi Pandu Sanjaya –Karang Mulya (Pakam), kawasan sentra produksi Pangkut, kawasan pelabuhan meliputi : pelabuhan Tanjung Kalap/CPO Bumiharjo dan pelabuhan Roro berada di Kecamatan Kumai, Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun dan rencana pembangunan Bandar Udara baru berada di Desa Sebuai serta Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Desa Sebuai;
- c. kawasan strategis ekonomi sektor unggulan agropolitan meliputi
 1. Kecamatan Pangkalan Lada dengan komoditi unggulan adalah karet dan jagung, komoditi penunjang adalah lada dan ternak sapi
 2. Kecamatan Pangkalan Banteng dengan komoditi unggulan adalah karet dan jagung, komoditi penunjang adalah ternak sapi.
- d. kawasan strategis ekonomi sektor unggulan minapolitan / pusat pengembangan dan pengolahan ikan laut berada di Kecamatan kumai dengan komoditi unggulan adalah udang;
- e. kota terpadu mandiri di Desa Tanjung Terantang Kecamatan Arut Selatan.

6.2. Usulan Rencana Pengembangan Transportasi Umum

Berdasarkan hasil analisis, wawancara, dan diskusi dengan berbagai pihak pemangku kepentingan, serta kebijakan pemerintah daerah di Kabupaten Kotawaringin Barat, terdapat usulan rencana pengembangan trayek transportasi umum di Kabupaten Kotawaringin Barat sebagai berikut.

6.2.1 Transportasi Berbasis Jalan Raya

Berikut ini usulan rencana pengembangan transportasi berbasis jalan raya di Kabupaten Kotawaringin Barat.

Trayek Aktif AKAP (Antar Kota Antar Provinsi)

1. Pangkalan Bun – Banjarmasin pp.
2. Pangkalan Bun – Pontianak pp.

Berikut ini usulan rencana pengembangan trayek AKAP dengan konsep dasar pengembangan berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi kebutuhan konektivitas antar provinsi di Pulau Kalimantan.

Usulan Rencana Pengembangan Trayek AKAP

1. Pangkalan Bun – Sukamara – Ketapang – Pontianak pp.
2. Pangkalan Bun – Lamandau – Ketapang pp.
3. Palangka Raya – Sampit – Pangkalan Bun – Nanga Bulik – Pontianak pp.
4. Pangkalan Bun – IKN pp.

Jenis Moda Pengembangan Trayek AKAP

Usulan rencana moda pengembangan trayek AKAP sebagai berikut.

Tabel 6.1. Klasifikasi Ukuran Kota Rencana Pengembangan Trayek AKAP

No.	Kabupaten	Prediksi Jumlah Penduduk Tahun 2023	Ukuran Kota
1	Kotawaringin Barat	279.940	Kota Sedang
2	Kotawaringin Timur	443.360	Kota Sedang
3	Sukamara	66.630	Kota Kecil
4	Lamandau	102.100	Kota Kecil
5	Ketapang	592.521	Kota Besar
6	Pontianak	675.470	Kota Besar
7	Palangka Raya	305.907	Kota Sedang

Sumber: Usulan Rencana Pengembangan, Tahun 2024

Tabel 6.2. Penentuan Jenis dan Jumlah Moda Rencana Pengembangan Trayek AKAP

No.	Trayek	Klasifikasi Trayek	Ukuran Kota	Jenis Moda	Jumlah Moda
1	Pangkalan Bun – Sukamara – Ketapang – Pontianak pp.	Utama	Kota Sedang - Kota Besar	Bus Besar	3
2	Pangkalan Bun – Lamandau – Ketapang pp.	Utama	Kota Sedang - Kota Besar	Bus Besar	3
3	Palangka Raya – Sampit – Pangkalan Bun – Nanga	Utama	Kota Sedang - Kota Besar	Bus Besar	3

No.	Trayek	Klasifikasi Trayek	Ukuran Kota	Jenis Moda	Jumlah Moda
	Bulik – Pontianak pp.				
4	Pangkalan Bun – IKN pp.	Utama	Kota Sedang	Bus Sedang	3

Sumber: Usulan Rencana Pengembangan, Tahun 2024

Trayek Aktif AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi)

1. Pangkalan Bun – Palangka Raya pp.

Berikut ini usulan rencana pengembangan trayek AKDP dengan konsep dasar pengembangan berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi kebutuhan konektivitas antar wilayah kabupaten di Provinsi Kalimantan Tengah.

Usulan Rencana Pengembangan Trayek AKDP

1. Pangkalan Bun – Kasongan pp.
2. Pangkalan Bun – Sampit pp.
3. Pangkalan Bun – Kuala Pembuang pp.
4. Pangkalan Bun – Nanga Bulik pp.
5. Pangkalan Bun – Sukamara pp.
6. Pangkalan Bun – Kuala Kapuas pp.
7. Pangkalan Bun – Buntok pp.
8. Pangkalan Bun – Muara Teweh pp.
9. Pangkalan Bun – Kasongan pp.
10. Pangkalan Bun – Kuala Kurun pp.
11. Pangkalan Bun – Tamiang Layang pp.
12. Pangkalan Bun – Pusuk Cahu pp.

Jenis Moda Pengembangan Trayek AKDP

Usulan rencana moda pengembangan trayek AKDP sebagai berikut.

Tabel 6.3. Klasifikasi Ukuran Kota Rencana Pengembangan Trayek AKDP

No.	Kabupaten	Ibukota Kabupaten/Kota	Prediksi Jumlah Penduduk Tahun 2023	Ukuran Kota
1	Kotawaringin Barat	Pangkalan Bun	279.940	Kota Sedang
2	Kotawaringin Timur	Sampit	443.360	Kota Sedang
3	Seruyan	Kuala Pembuang	171.300	Kota Kecil
4	Lamandau	Nanga Bulik	102.100	Kota Kecil
5	Sukamara	Sukamara	66.630	Kota Kecil
6	Kapuas	Kuala Kapuas	425.190	Kota Sedang
7	Barito Selatan	Buntok	134.700	Kota Kecil
8	Barito Utara	Muara Teweh	160.610	Kota Kecil

No.	Kabupaten	Ibukota Kabupaten/Kota	Prediksi Jumlah Penduduk Tahun 2023	Ukuran Kota
9	Katingan	Kasongan	169.360	Kota Kecil
10	Gunung Mas	Kuala Kurun	142.840	Kota Kecil
11	Barito Timur	Tamiang Layang	117.310	Kota Kecil
12	Murung Raya	Puruk Cahu	116.620	Kota Kecil

Sumber: Usulan Rencana Pengembangan, Tahun 2024

Tabel 6.4. Penentuan Jenis dan Jumlah Moda Rencana Pengembangan Trayek AKDP

No.	Trayek	Klasifikasi Trayek	Ukuran Kota	Jenis Moda	Jumlah Moda
1	Pangkalan Bun – Kasongan pp.	Utama	Kota Kecil	Bus Sedang	3
2	Pangkalan Bun – Sampit pp.	Utama	Kota Sedang	Bus Sedang	3
3	Pangkalan Bun – Kuala Pembuang pp.	Utama	Kota Kecil	Bus Sedang	3
4	Pangkalan Bun – Nanga Bulik pp.	Utama	Kota Kecil	Bus Sedang	3
5	Pangkalan Bun – Sukamara pp.	Utama	Kota Kecil	Bus Sedang	3
6	Pangkalan Bun – Kuala Kapuas pp.	Utama	Kota Sedang	Bus Sedang	3
7	Pangkalan Bun – Buntok pp.	Utama	Kota Kecil	Bus Sedang	3
8	Pangkalan Bun – Muara Teweh pp.	Utama	Kota Kecil	Bus Sedang	3
9	Pangkalan Bun – Pulang Pisau pp.	Utama	Kota Kecil	Bus Sedang	3
10	Pangkalan Bun – Kuala Kurun pp.	Utama	Kota Kecil	Bus Sedang	3
11	Pangkalan Bun – Tamiang Layang pp.	Utama	Kota Kecil	Bus Sedang	3
12	Pangkalan Bun – Pusuk Cahu pp.	Utama	Kota Kecil	Bus Sedang	3

Sumber: Usulan Rencana Pengembangan, Tahun 2024

Berikut ini usulan rencana pengembangan trayek angkutan perkotaan dengan konsep dasar pengembangan berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi kebutuhan konektivitas di wilayah perkotaan Pangkalan Bun.

Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Perkotaan

1. Pasar Indra Sari – Korindo pp.
2. Pasar Indra Sari – Bamban pp.
3. Pasar Indra Sari – SMPN 2 pp.
4. Pasar Indra Sari – Desa Natai Raya pp.
5. Pasar Indra Sari – DBTN Bumi Asih pp.

Jenis Moda Pengembangan Trayek Angkutan Perkotaan

Usulan rencana moda pengembangan trayek angkutan perkotaan sebagai berikut.

Tabel 6.5. Penentuan Jenis dan Jumlah Moda Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Perkotaan

No.	Trayek	Klasifikasi Trayek	Ukuran Kota	Jenis Moda	Jumlah Moda
1	Pasar Indra Sari – Korindo pp.	Ranting	Kota Sedang	Mobil Penumpang Umum	3
2	Pasar Indra Sari – Bamban pp.	Ranting	Kota Sedang	Mobil Penumpang Umum	3
3	Pasar Indra Sari – SMPN 2 pp.	Ranting	Kota Sedang	Mobil Penumpang Umum	3
4	Pasar Indra Sari – Desa Natai Raya pp.	Ranting	Kota Sedang	Mobil Penumpang Umum	3
5	Pasar Indra Sari – DBTN Bumi Asih pp.	Ranting	Kota Sedang	Mobil Penumpang Umum	3

Sumber: Usulan Rencana Pengembangan, Tahun 2024

Trayek Aktif Angkutan Pedesaan Keperintisan

1. Pangkalan Bun – Sebuai pp.
2. Pangkalan Bun – Pangkut pp.

Berikut ini usulan rencana pengembangan trayek angkutan pedesaan dengan konsep dasar pengembangan berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi kebutuhan konektivitas antar kecamatan di Kabupaten Kotawaringin Barat.

Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Pedesaan

1. Pangkalan Bun – Kubu (Kec. Kumai) – Sebuai (Kec. Kumai) pp.
2. Pangkalan Bun – Kecamatan Arut Selatan – Sebuai (Kec. Kumai) pp.
3. Pangkalan Bun – Pandu Sanjaya (Kec. Pangkalan Lada) pp.
4. Pangkalan Bun – Amin Jaya (Kec. Pangkalan Benteng) pp.
5. Pangkalan Bun – Pangkut (Kec. Arut Utara) pp.
6. Pangkalan Bun – Kecamatan Kotawaringin Lama pp.
7. Pangkalan Bun – Runtu (Kec. Arut Selatan) pp.

Jenis Moda Pengembangan Trayek Angkutan Perdesaan

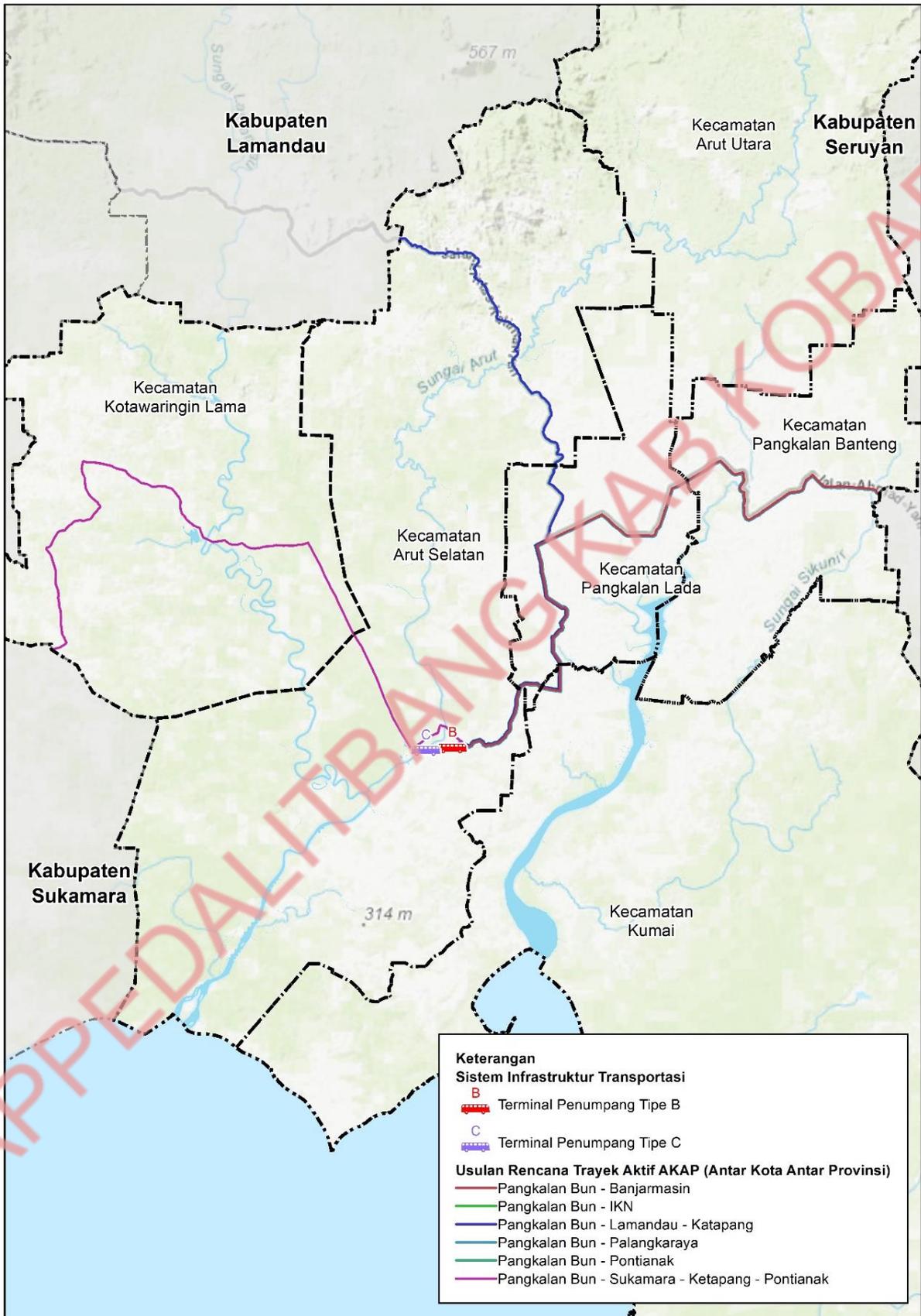
Usulan rencana moda pengembangan trayek angkutan perdesaan sebagai berikut.

Tabel 6.6. Penentuan Jenis dan Jumlah Moda Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Pedesaan

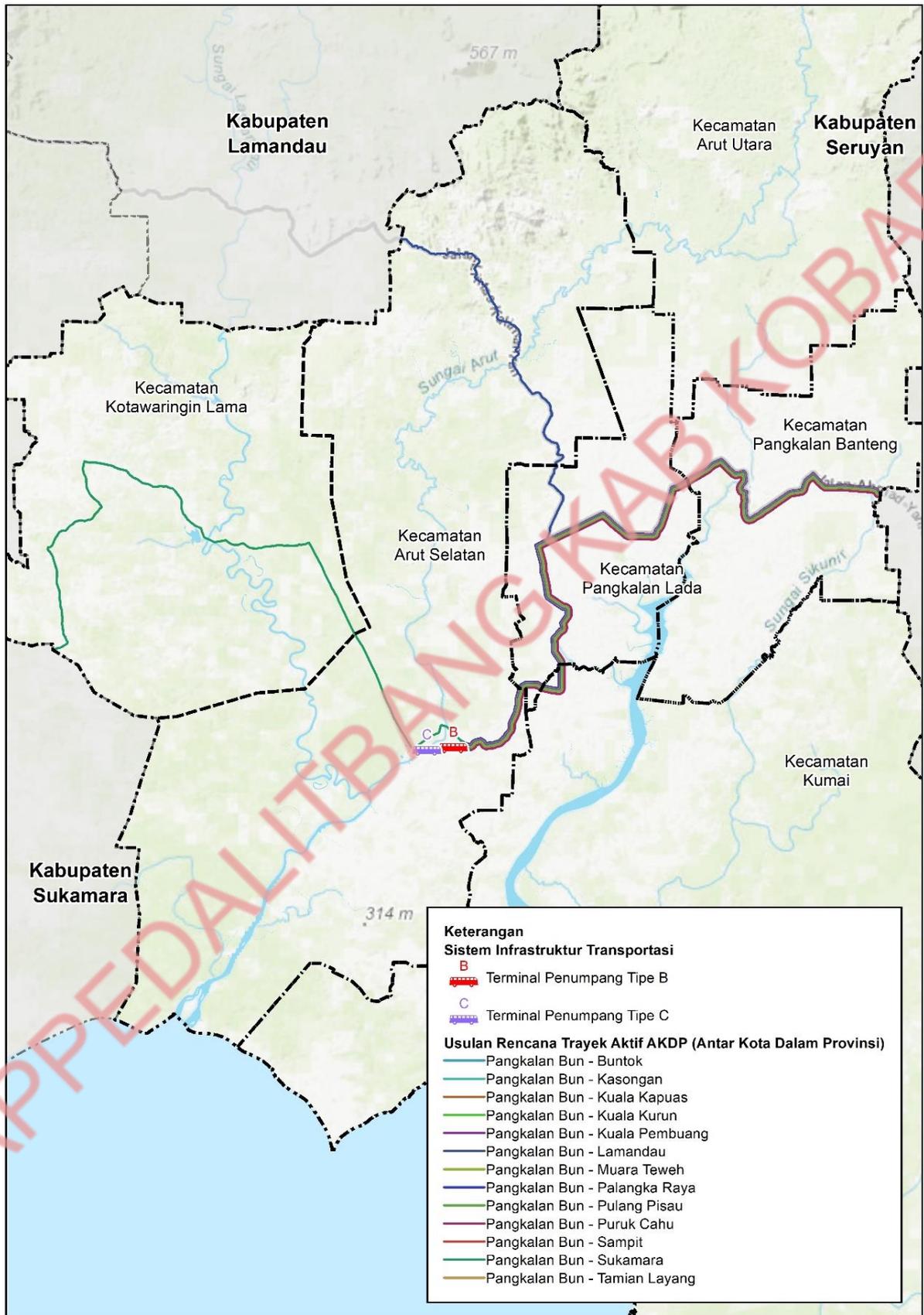
No.	Trayek	Klasifikasi Trayek	Ukuran Kota	Jenis Moda	Jumlah Moda
1	Pangkalan Bun – Kubu (Kec.	Cabang	Kota Sedang	Bus Kecil	3

No.	Trayek	Klasifikasi Trayek	Ukuran Kota	Jenis Moda	Jumlah Moda
	Kumai) – Sebuai (Kec. Kumai) pp.				
2	Pangkalan Bun – Kecamatan Arut Selatan – Sebuai (Kec. Kumai) pp	Cabang	Kota Sedang	Bus Kecil	3
3	Pangkalan Bun – Pandu Sanjaya (Kec. Pangkalan Lada) pp.	Cabang	Kota Sedang	Bus Kecil	3
4	Pangkalan Bun – Amin Jaya (Kec. Pangkalan Benteng) pp.	Cabang	Kota Sedang	Bus Kecil	3
5	Pangkalan Bun – Pangkut (Kec. Arut Utara) pp.	Cabang	Kota Sedang	Bus Kecil	3
6	Pangkalan Bun – Kecamatan Kotawaringin Lama pp.	Cabang	Kota Sedang	Bus Kecil	3
7	Pangkalan Bun - Runtu (Kec. Arut Selatan) pp.	Cabang	Kota Sedang	Bus Kecil	3

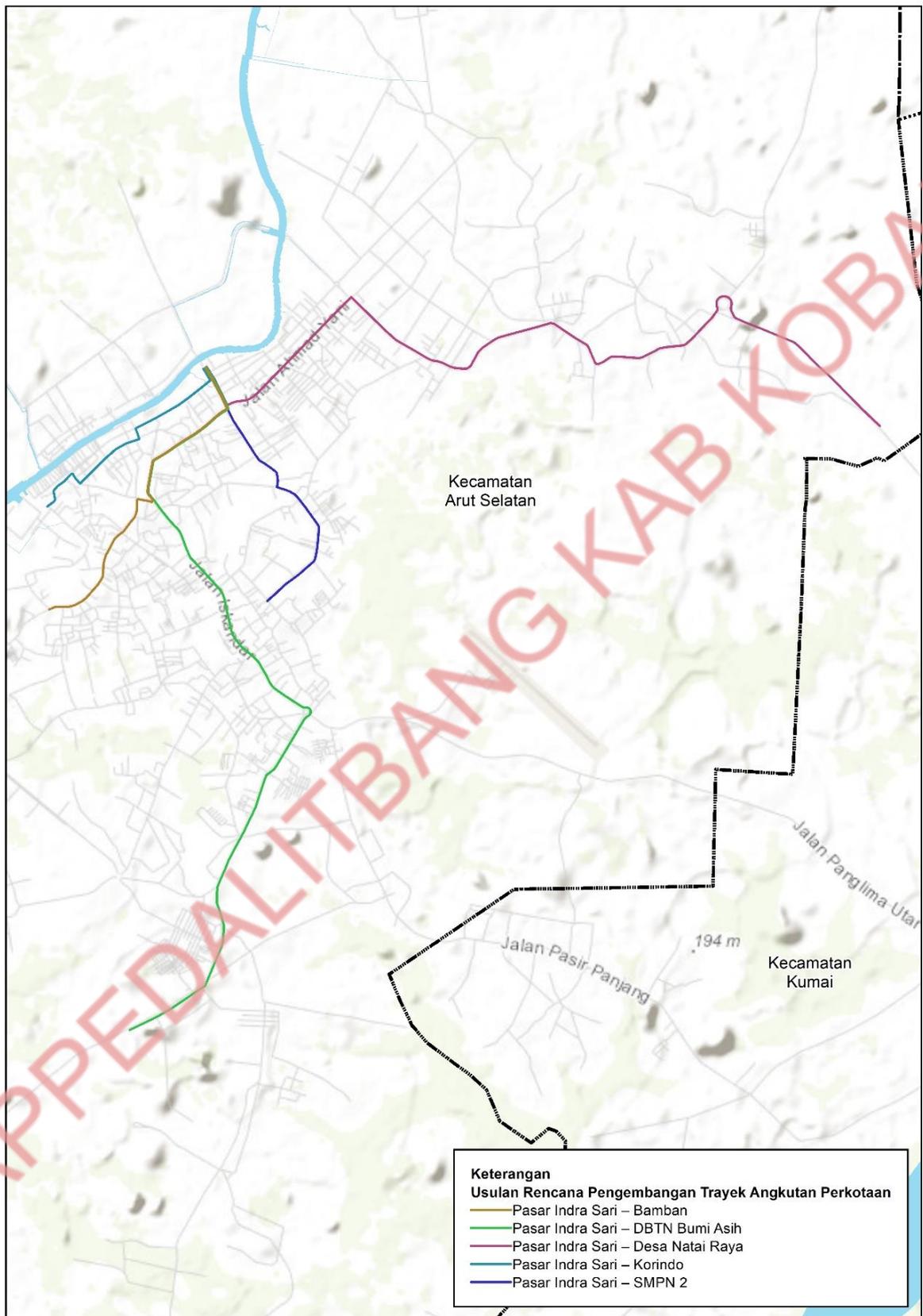
Sumber: Usulan Rencana Pengembangan, Tahun 2024



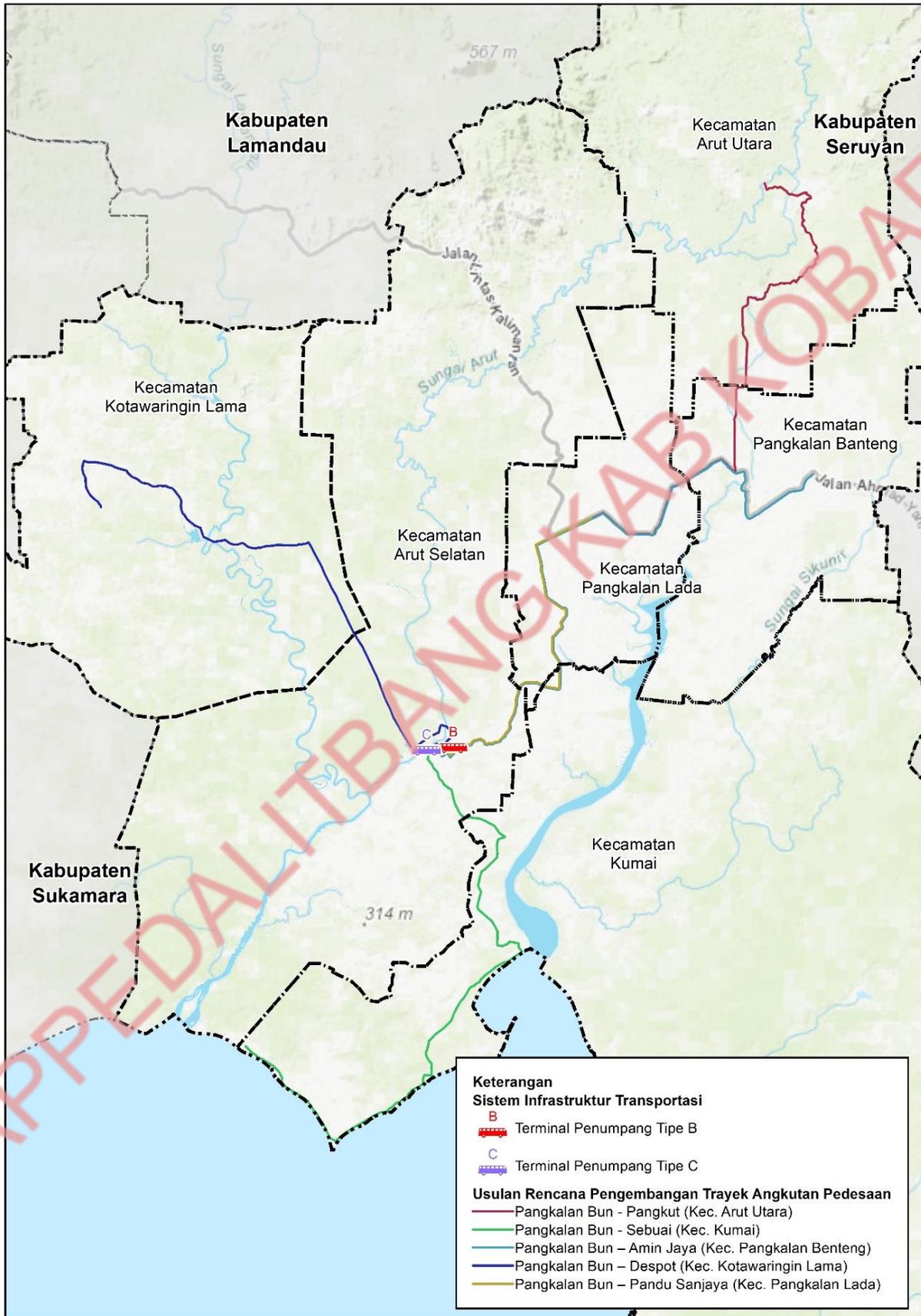
Gambar 6.3. Usulan Rencana Pengembangan Trayek AKAP (Antar Kota Antar Provinsi)



Gambar 6.4. Usulan Rencana Pengembangan Trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi)



Gambar 6.5. Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Perkotaan



Gambar 6.6. Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Perdesaan

6.2.2 Transportasi Berbasis Jalan Rel

Berikut ini rencana pengembangan sistem jaringan jalan kereta api berdasarkan rencana induk perkeretaapian nasional.

Sistem Jaringan Jalan Kereta Api Utama Provinsi

1. Jalur kereta api Tumbang Samba – Rantau Pulut – Nanga Bulik – Pangkalan Bun – Kumai
2. Jalur kereta api Kudangan – Nangan Bulik – Kumai

Sistem Jaringan Jalur Kereta Api Antar Kota dengan Prioritas Rendah

1. Jalur kereta api Buntok – Palangka Raya – Sampit – Pangkalan Bun – Sanggau

6.2.3 Transportasi Berbasis Sungai

Trayek Aktif Angkutan Sungai

1. Sungai Arut : a. Pasar Saik – Raja Seberang
b. Pasar Indra Sari – Raja Seberang
2. Sungai Kumai : a. Kumai – Tanjung Putting
b. Pasar Cempaka – Kumai Seberang

Berikut ini usulan rencana pengembangan trayek angkutan sungai dan danau dengan konsep dasar pengembangan berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi kebutuhan konektivitas antar daerah yang terpisah oleh sungai.

Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Sungai dan Danau

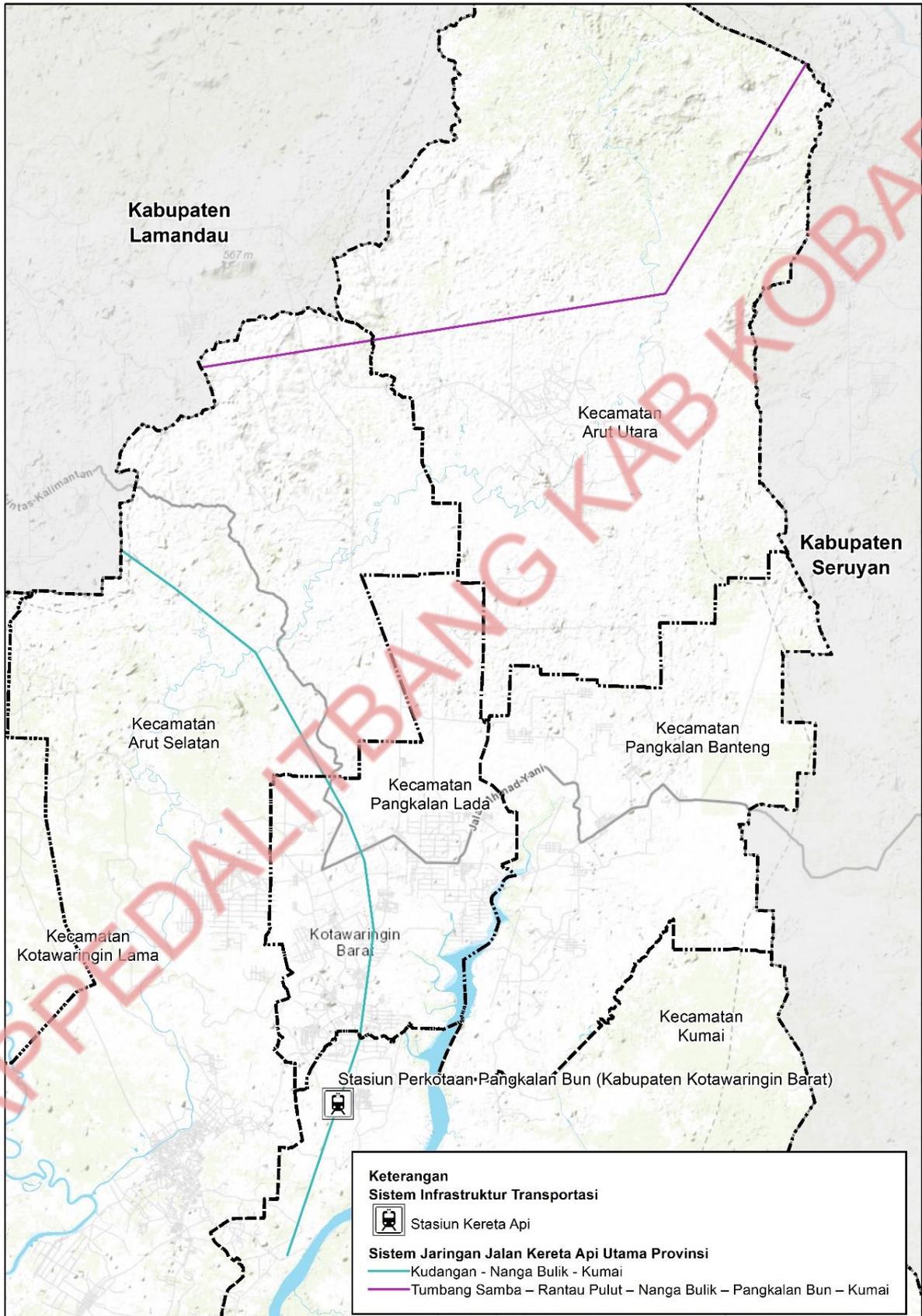
1. Sungai Arut : Raja/Pangkalan Bun – Mendawai Seberang – Tanjung Putri
2. Sungai Kumai : Kumai – Pangkalan Banteng
3. Sungai Kumai : Kumai – Sekonyer – Sungai Cabang – Teluk Pulai
4. Sungai Kumai : Dermaga Kubu – Tanjung Keluang
5. Sungai Kumai : Dermaga Kubu – Gosong Senggora

Jenis Moda Pengembangan Trayek Angkutan Sungai dan Danau

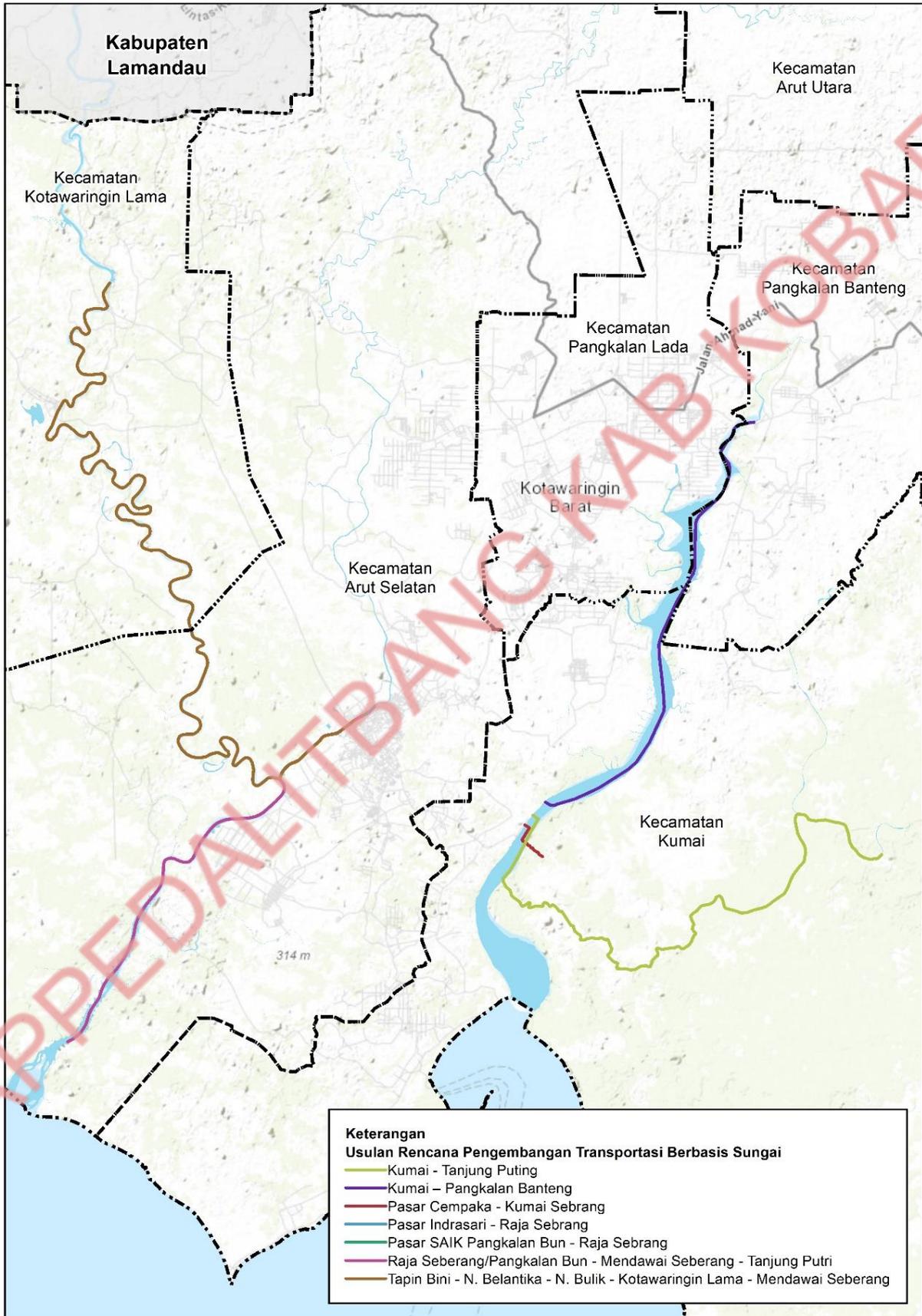
Tabel 6.7. Penentuan Jenis dan Jumlah Moda Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Sungai dan Danau

No.	Trayek	Jenis Moda	Jumlah Moda
1	Sungai Arut : Raja/Pangkalan Bun – Mendawai Seberang – Tanjung Putri	Kapal Klotok/Getek	3
2		Speedboat	3
3	Sungai Kumai : Kumai – Pangkalan Banteng	Kapal Klotok/Getek	3
4		Speedboat	3
5	Sungai Kumai : Kumai – Sekonyer – Sungai Cabang – Teluk Pulai	Kapal Klotok/Getek	3
6		Speedboat	3
7	Sungai Kumai : Dermaga Kubu – Tanjung Keluang	Kapal Klotok/Getek	3
8		Speedboat	3
9	Sungai Kumai : Dermaga Kubu – Gosong Senggora	Kapal Klotok/Getek	3
10		Speedboat	3

Sumber: Usulan Rencana Pengembangan, Tahun 2024



Gambar 6.7. Usulan Rencana Pengembangan Trayek Kereta Api



Gambar 6.8. Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Sungai

6.2.4 Transportasi Berbasis Laut

Trayek Aktif Angkutan Penyeberangan

1. Kumai – Surabaya dan sekitarnya pp.
2. Kumai – Semarang pp.
3. Kumai – Kendal pp.

Berikut ini usulan rencana pengembangan angkutan penyeberangan dengan konsep dasar pengembangan berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi kebutuhan konektivitas Kabupaten Kotawaringin Barat dengan Pulau Jawa.

Usulan Rencana Pengembangan Angkutan Penyeberangan

1. Kumai – Jakarta pp.

6.2.5 Transportasi Berbasis Udara

Trayek Aktif Angkutan Udara

1. Iskandar (PKN) – Juanda (SUB)
2. Iskandar (PKN) – Jendral Ahmad Yani (SRG)
3. Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG)
4. Iskandar (PKN) – Sepinggan (BPN)
5. Iskandar (PKN) – Tjilik Riwut (PKY)

Berikut ini usulan rencana pengembangan angkutan udara dengan konsep dasar pengembangan berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi kebutuhan konektivitas antar wilayah yang memiliki potensi wisata nasional maupun internasional, dari dan menuju Kabupaten Kotawaringin Barat.

Usulan Rencana Pengembangan Angkutan Udara

1. Iskandar (PKN) – Syamsudin Noor (BDJ)
2. Iskandar (PKN) – Ngurah Rai (DPS)
3. Iskandar (PKN) – Hang Nadim (BTH)
4. Iskandar (PKN) – Kuching (KCH)
5. Iskandar (PKN) – Brunei Darussalam (BWN)



Gambar 6.9. Usulan Layanan Trayek Transportasi Berbasis Udara

6.2.6 Transportasi Intermoda

Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Pemadu Moda

Usulan rencana pengembangan trayek angkutan pemadu moda dengan konsep dasar pengembangan berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi kebutuhan konektivitas dan integrasi antarmoda di Kabupaten Kotawaringin Barat.

Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Pemadu Moda

1. Bandara Iskandar Muda – Pangkalan Bun pp.
2. Bandara Iskandar Muda – Dermaga Tanjung Puting pp.
3. Pelabuhan Panglima Utar – Pangkalan Bun pp.
4. Pelabuhan Kumai – Pangkalan Bun pp.

Jenis Moda Pengembangan Trayek Angkutan Pemadu Moda

Usulan rencana moda pengembangan trayek angkutan pemadu moda sebagai berikut.

Tabel 6.8. Penentuan Jenis dan Jumlah Moda Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Pemadu Moda

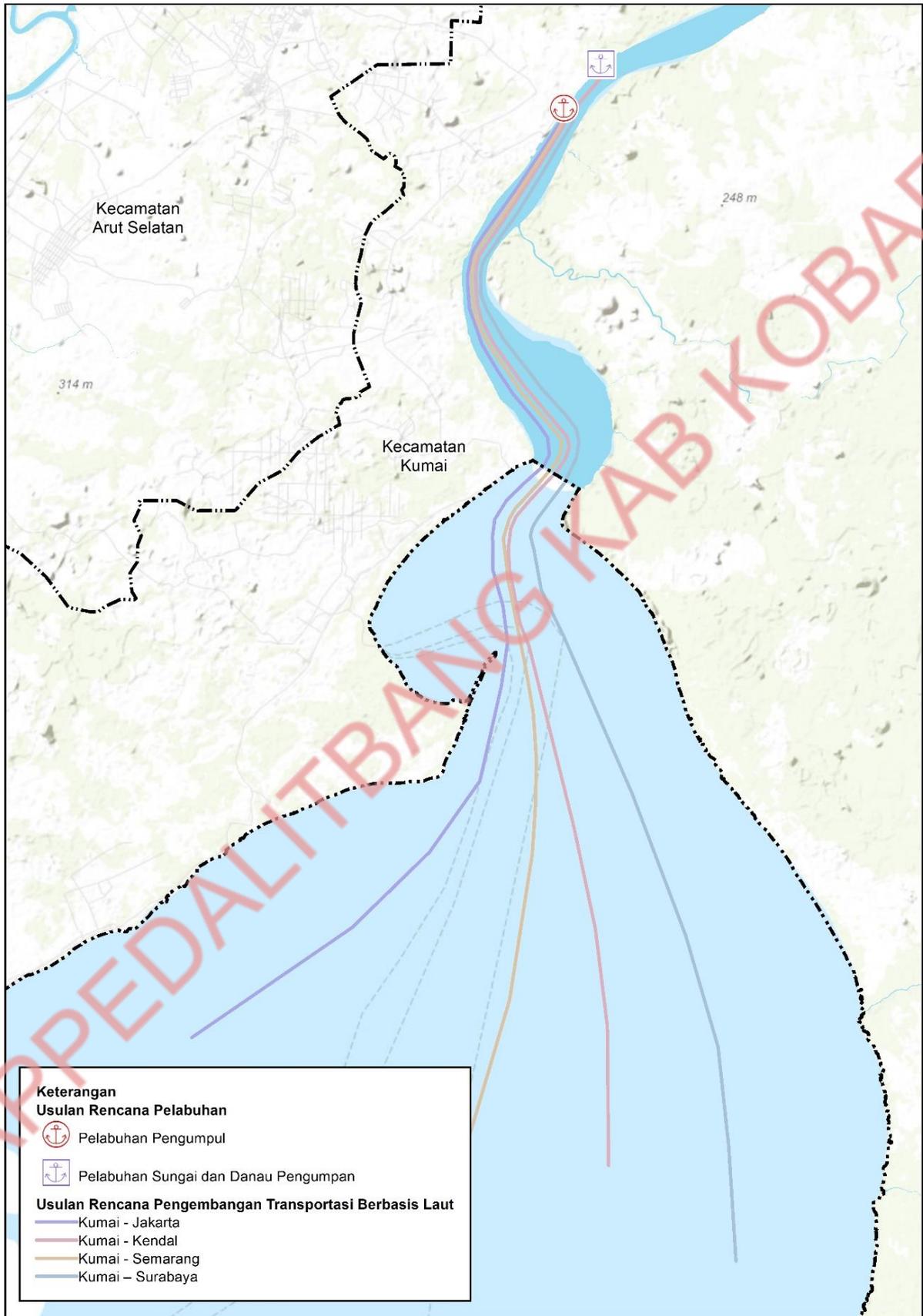
No.	Trayek	Klasifikasi Trayek	Ukuran Kota	Jenis Moda	Jumlah Moda
1	Bandara Iskandar Muda – Pangkalan Bun pp.	Cabang	Kota Sedang	Bus Sedang	3
2	Bandara Iskandar Muda – Dermaga Tanjung Puting pp.	Cabang	Kota Sedang	Bus Sedang	3

No.	Trayek	Klasifikasi Trayek	Ukuran Kota	Jenis Moda	Jumlah Moda
3	Pelabuhan Panglima Utar – Pangkalan Bun pp.	Cabang	Kota Sedang	Bus Sedang	3
4	Pelabuhan Kumai – Pangkalan Bun pp.	Cabang	Kota Sedang	Bus Sedang	3

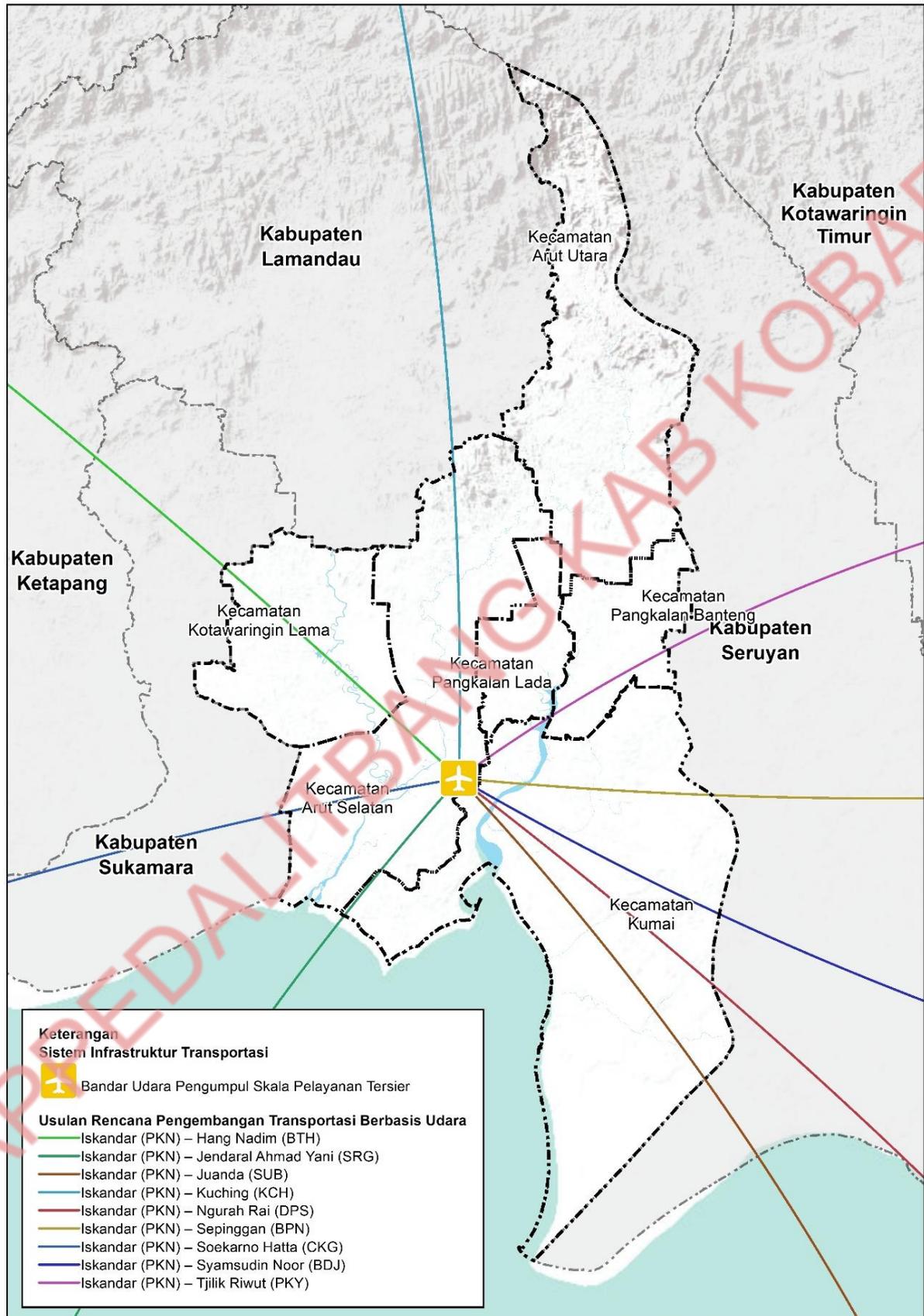
Sumber: Usulan Rencana Pengembangan, Tahun 2024

Pengembangan transportasi intermoda dapat dilakukan dengan beberapa program sebagai berikut.

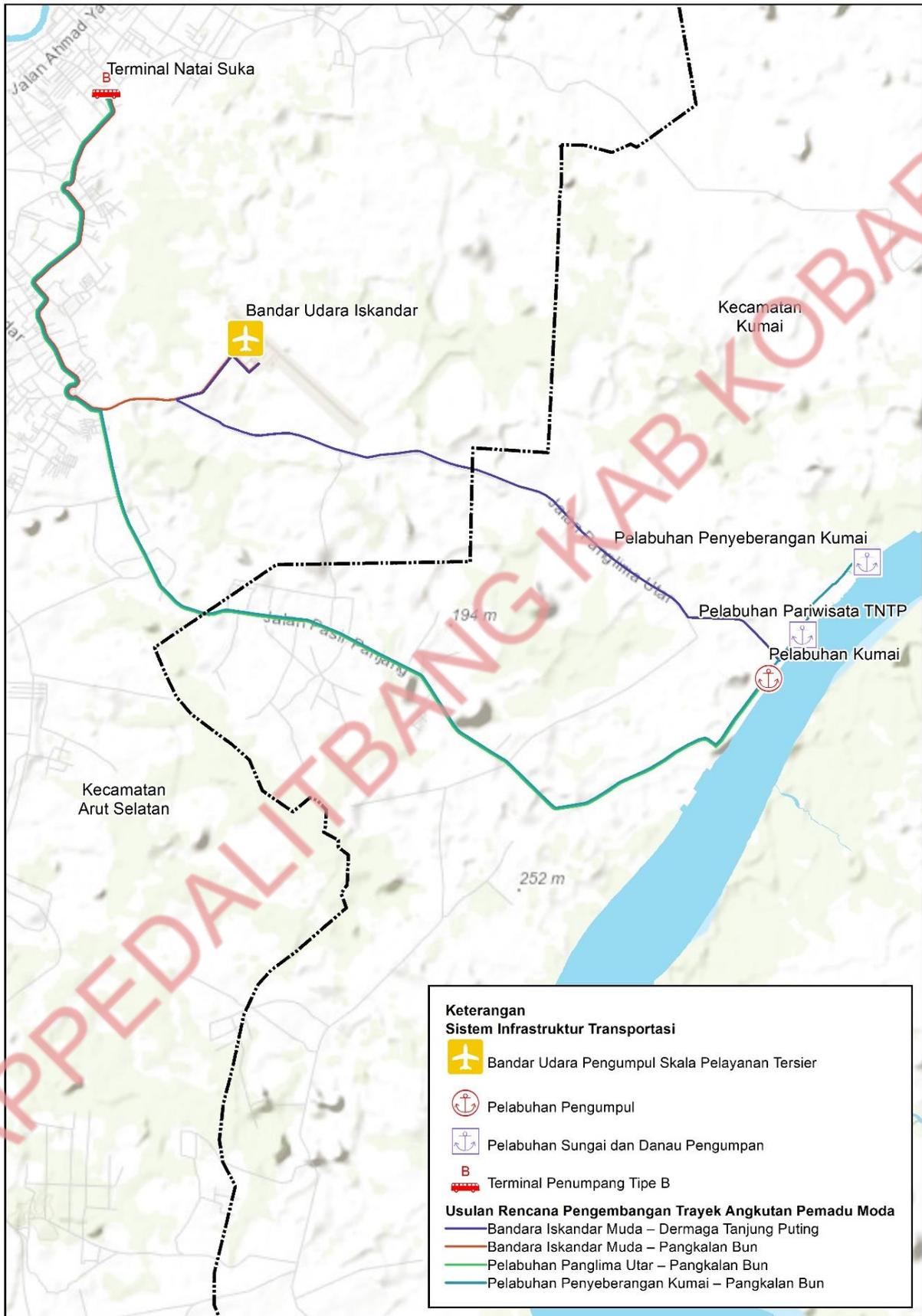
1. Penyediaan **sistem tiket terusan**, yaitu pembelian tiket untuk 2 atau lebih jenis moda dengan sekali bayar.
2. Penyediaan **aplikasi digital** pembelian tiket sehingga masyarakat dapat dengan mudah membeli tiket untuk semua moda yang ada di Kabupaten Kotawaringin Barat. Informasi yang bisa didapatkan dari aplikasi tersebut antara lain:
 - Jenis moda yang tersedia
 - Trayek
 - Rute Perjalanan
 - Jadwal Perjalanan
 - Lama Perjalanan
 - Tarif
 - Lokasi keberangkatan dan pemberhentian



Gambar 6.10. Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Laut



Gambar 6.11. Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Udara



Gambar 6.12. Usulan Rencana Pengembangan Trayek Angkutan Pemadu Moda

6.3. Usulan Rencana Pengembangan Fasilitas Transportasi Umum

Berdasarkan hasil analisis, wawancara, dan diskusi dengan berbagai pihak pemangku kepentingan, serta kebijakan pemerintah daerah di Kabupaten Kotawaringin Barat, terdapat usulan rencana pengembangan fasilitas transportasi umum di Kabupaten Kotawaringin Barat sebagai berikut.

6.3.1 Terminal

Berikut ini rencana rehabilitasi, pemeliharaan, dan pengembangan terminal berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi standar pelayanan minimum.

Rehabilitasi, Pemeliharaan, dan Pengembangan

1. Terminal Penumpang Tipe A Kotawaringin Barat pada Bundaran GM Arsyad Pangkalan Bun
2. Terminal Penumpang Tipe B Natai Suka
3. Terminal Penumpang Tipe C Sei Rangit
4. Terminal Penumpang Tipe C Sei Kapitan
5. Terminal Penumpang Tipe C Amin Jaya
6. Terminal Penumpang Tipe C Kotawaringin Hilir
7. Terminal Penumpang Tipe C di Pangkut
8. Terminal Penumpang Tipe C di Simpang Runtu
9. Terminal Penumpang Tipe C di Kumai

6.3.2 Halte

Berikut ini rencana rehabilitasi, pemeliharaan, dan pengembangan halte berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi standar pelayanan minimum.

Rehabilitasi, Pemeliharaan, dan Pengembangan

1. Bangunan halte pasar pelanggan sari di Jl. Lijo
2. Bangunan halte simpang sebukat di Jl. A. Yani Desa Karang Mulya
3. Bangunan halte depan MAN Pangkalan Bun di Jl. A. Yani
4. Bangunan halte depan Terminal Kumai di Jl. P. Antasari
5. Bangunan halte depan SMKN 2 Pangkalan Bun di Jl. Pasir Panjang
6. Bangunan halte depan SMAN 2 Pangkalan Bun di Jl. Pasanah
7. Bangunan halte depan SMPN 2 Pangkalan Bun di Jl. Pasanah
8. Bangunan halte depan kuburan muslim sekip di Jl. P. Diponegoro
9. Bangunan halte simpang 3 Desa Sei Hijau di Sei Hijau
10. Bangunan halte depan Kantor Kec. P. Lada di Jl. A. Yani Kecamatan P. Lada

11. Bangunan halte depan SDN 3 Kel. Baru di P. Sukma Arianingrat
12. Bangunan halte depan SMPN 1 Pangkalan Bun di Jl. P. Diponegoro
13. Bangunan halte depan RSUD Pangkalan Bun di Jl. Sutan Syahrir
14. Bangunan halte depan TK Pembina P. Bun di Jl. Cilik Riwut II
15. Bangunan halte depan SMPN 1 Bumiharjo di Jl. A. Yani
16. Bangunan halte depan SMAN 1 Bumiharjo di Jl. A. Yani
17. Bangunan halte depan SMKN 1 Pangkalan Bun di Jl. Pasanah
18. Bangunan halte depan SMPN 11 Pangkalan Bun di Jl. Ahmad Wongso
19. Bangunan halte KM 42 desa Pandu Sanjaya di Jl. Jendral Sudirman
20. Bangunan halte depan SMAN 1 Kumai di Jl. Padat Karya Sei. Kapitan
21. Bangunan halte depan SMPN 7 Pangkalan Bun di Jl. Pasir Panjang
22. Bangunan halte depan SMKN 4 Pangkalan Bun di Jl. Ahmad Shaleh Kel. Raja Seberang
23. Bangunan halte depan SMK Muhammadiyah P. Bun di Jendral Sudirman Kel. Sidorejo
24. Bangunan halte depan Kantor Kec. P. Banteng di Jl. A. Yani Desa Karang Mulya
25. Bangunan halte depan Pasar Indrasari

6.3.3 Stasiun

Berikut ini rencana pembangunan stasiun berdasarkan rencana induk perkeretaapian nasional.

Pembangunan

1. Stasiun Perkotaan Pangkalan Bun
2. Stasiun Kumai

6.3.4 Dermaga

Berikut ini rencana rehabilitasi, pemeliharaan, dan pengembangan dermaga berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi standar pelayanan minimum.

Rehabilitasi, Pemeliharaan, dan Pengembangan

1. Pelabuhan Indrasari
2. Dermaga Pasar Saik
3. Pelabuhan Kumai Hulu
4. Dermaga Ponton Pasar Cempaka Kumai
5. Pelabuhan Kotawaringin Lama
6. Dermaga Sebukat
7. Dermaga Karang Sari
8. Dermaga Kotawaringin Lama

9. Pelabuhan Pangkalan Bun
10. Dermaga Rungun
11. Dermaga Nangamua
12. Dermaga Pandau
13. Dermaga Sei Cabang
14. Dermaga Tanjung Putri
15. Dermaga Teluk Pulai
16. Dermaga Sungai Sekonyer
17. Pelabuhan Sei Kapitan
18. Pelabuhan Kumai Hilir Seberang
19. Pelabuhan Pariwisata TNTP
20. Dermaga Sebuai
21. Dermaga Kubu
22. Dermaga Tanjung Keluang
23. Dermaga Gosong Senggora

6.3.5 Pelabuhan

Berikut ini rencana rehabilitasi, pemeliharaan, dan pengembangan pelabuhan berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi standar pelayanan minimum berdasarkan RIPNAS.

Rehabilitasi, Pemeliharaan, dan Pengembangan

1. Pelabuhan Panglima Utar
2. Pelabuhan Kumai
3. Pelabuhan di Sebuai
4. Pelabuhan Pangkalan Bun
5. Pelebaran dan perbaikan akses jalan eksisting menuju Pelabuhan Panglima Utar
Pembangunan akses jalan baru menuju Pelabuhan Panglima Utar melalui Jalan Padat Karya
6. Pemasangan PJU dan rambu-rambu lalu lintas di akses jalan menuju Pelabuhan Panglima Utar
7. Pengerukan alur pelayaran di Sungai Kumai

6.3.6 Bandara

Berikut ini rencana rehabilitasi, pemeliharaan, dan pengembangan bandara berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi standar pelayanan minimum.

Rehabilitasi, Pemeliharaan, dan Pengembangan

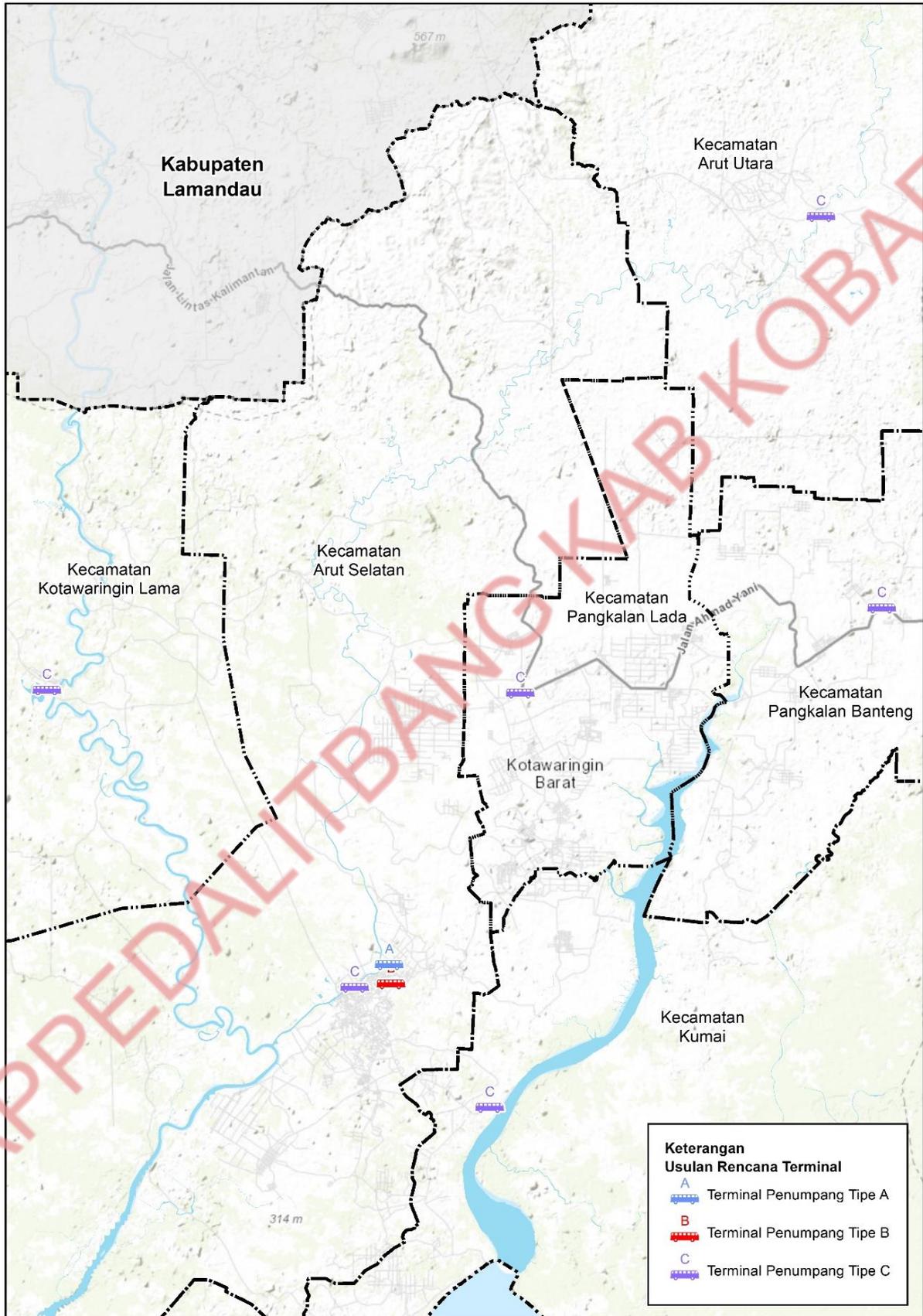
1. Bandara Iskandar di Pangkalan Bun
2. Bandara Nasional di Desa Sebuai

6.3.7 Intermoda

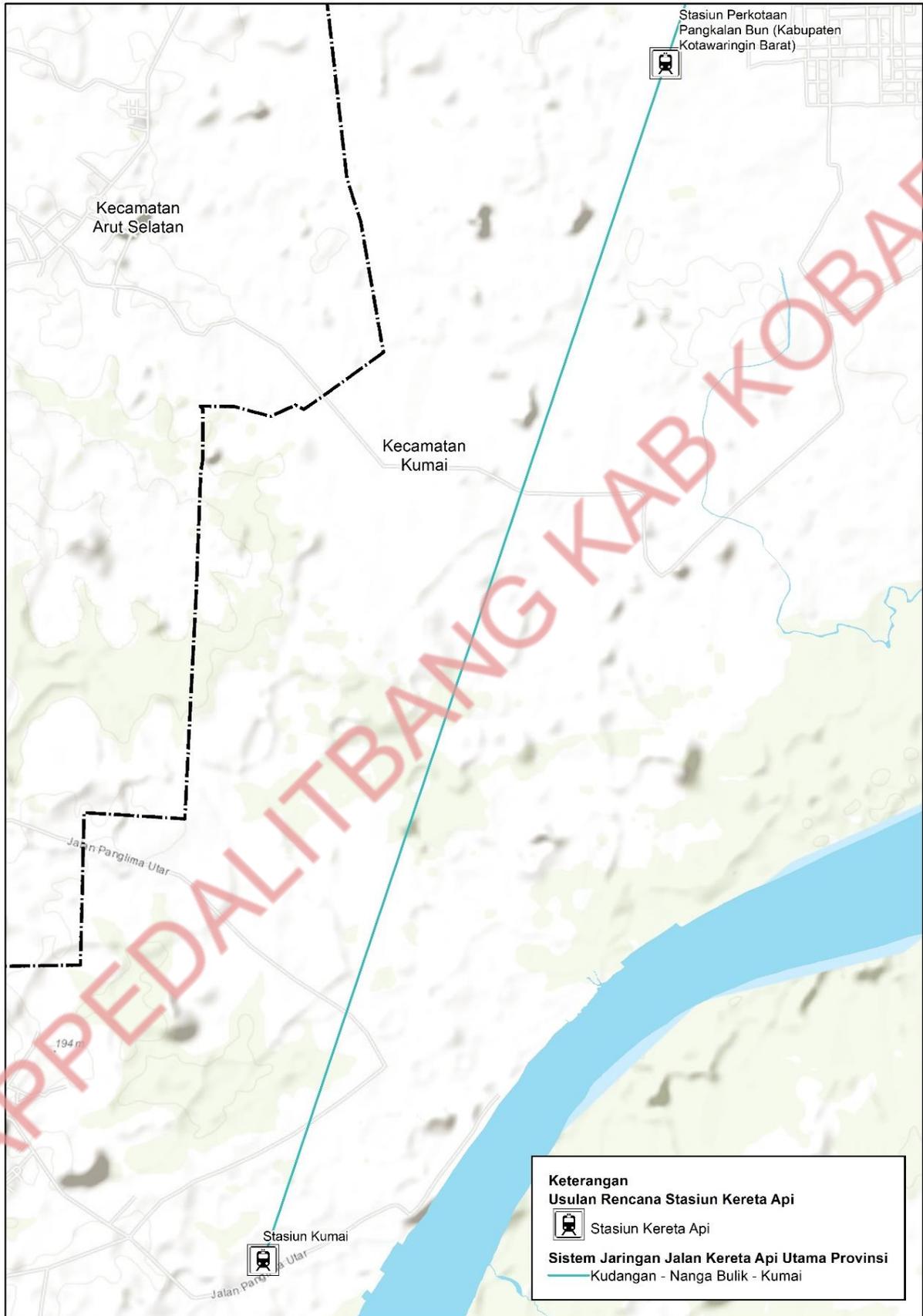
Berikut ini usulan rencana pengembangan fasilitas intermoda berdasarkan kondisi saat ini yang belum memenuhi kebutuhan integrasi antarmoda di Kabupaten Kotawaringin Barat.

1. Penyediaan fasilitas parkir di terminal, bandara, dermaga, dan pelabuhan
2. Penyediaan area *drop off* di terminal, bandara, dermaga, dan pelabuhan
3. Penyediaan halte untuk angkutan pemuat moda.

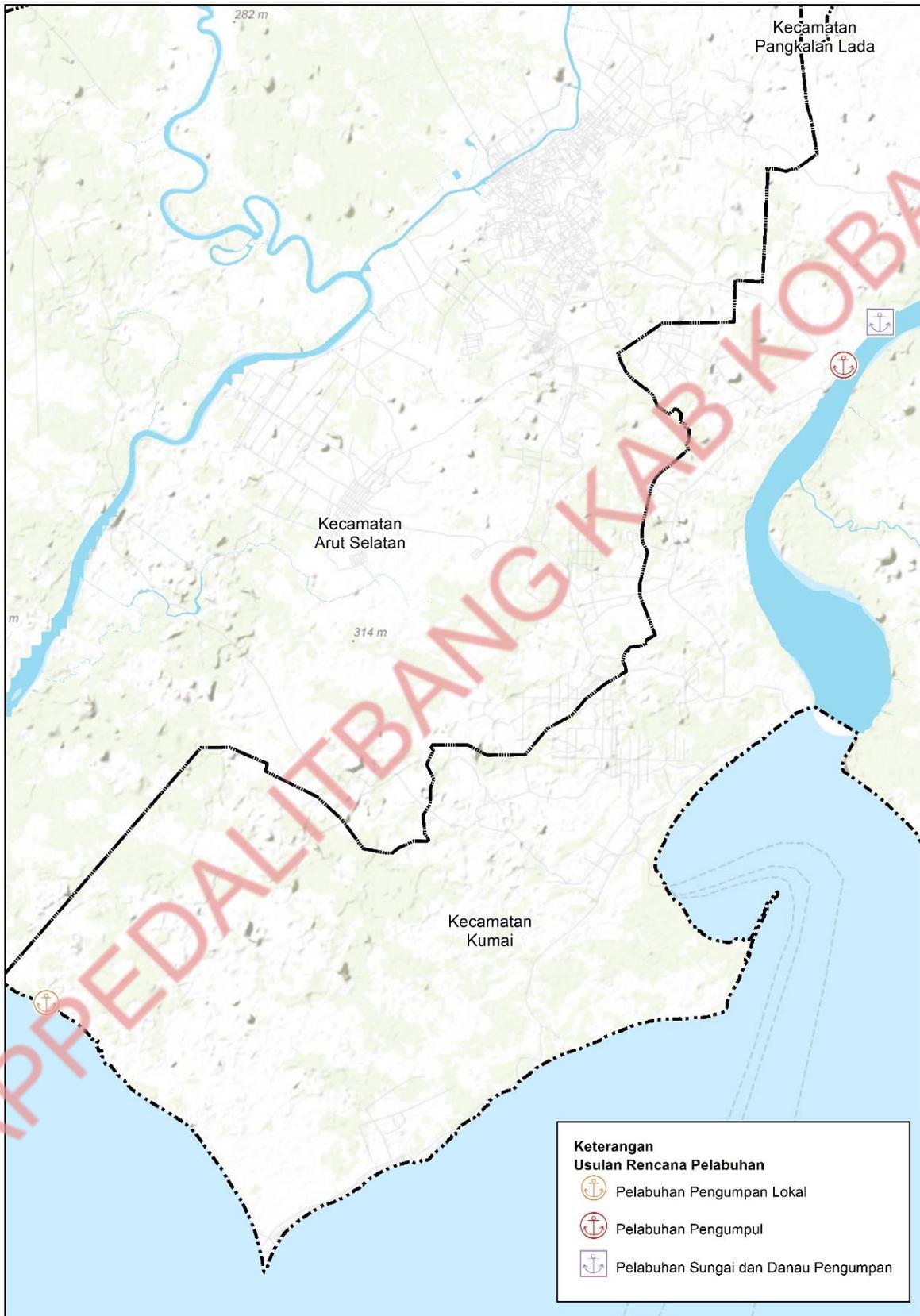
BAPPEDALITBANG KAB KOBAR



Gambar 6.13. Usulan Rencana Pengembangan Terminal Angkutan Umum Penumpang



Gambar 6.14. Usulan Rencana Pengembangan Stasiun Kereta Api



Gambar 6.15. Usulan Rencana Pengembangan Pelabuhan



Gambar 6.16. Usulan Rencana Pengembangan Bandar Udara

6.4. Rencana Indikasi Program

Rencana indikasi program pengembangan dibagi menjadi 3 tahapan yaitu; jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Jangka pendek dilaksanakan pada Tahun 2025-2029, jangka menengah pada Tahun 2030-2034, dan jangka panjang dilaksanakan pada Tahun 2035-2044.

BAPPEDALITBANG KAB KOBAR

Tabel 6.9. Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum di Kabupaten Kotawaringin Barat

No.	Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum	Tahun Pelaksanaan			Pelaksana			
		Tahap I	Tahap II	Tahap III	Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah	Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat	Pemangku Kepentingan Lain
		2025-2029	2030-2034	2035-2044				
I	Penyusunan Dokumen Studi Perencanaan							
1	Review Tatralok (Tataran Transportasi Lokal) atau Masterplan Transportasi	√					Bappedalitbang, Dinas Perhubungan	
2	Rencana Rincian Teknis Jaringan Jalan	√					Bappedalitbang, Dinas PUPR	
3	Rencana Rincian Teknis Jaringan Lintas Angkutan Barang	√					Bappedalitbang, Dinas Perhubungan	
4	Rencana Rincian Teknis Penataan Jaringan Trayek Pengumpan (Feeder) dan Rerouting	√					Bappedalitbang, Dinas Perhubungan	
5	Rencana Rincian Teknis Penetapan Tarif dan Pemberian Subsidi Angkutan Umum	√					Bappedalitbang, Dinas Perhubungan	
6	Rencana Rincian Teknis Jaringan Angkutan Perkotaan	√					Bappedalitbang, Dinas Perhubungan	
7	Rencana Rincian Teknis Jaringan Angkutan Pedesaan	√					Bappedalitbang, Dinas Perhubungan	
8	Rencana Rincian Teknis Jaringan Angkutan Pedesaan	√					Bappedalitbang, Dinas Perhubungan	
9	Rencana Rincian Teknis Jaringan Angkutan Sungai	√					Bappedalitbang, Dinas Perhubungan	
10	Rencana Rincian Teknis Jaringan Angkutan Laut	√					Bappedalitbang, Dinas	

No.	Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum	Tahun Pelaksanaan			Pelaksana			
		Tahap I	Tahap II	Tahap III	Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah	Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat	Pemangku Kepentingan Lain
		2025-2029	2030-2034	2035-2044				
							Perhubungan	
11	Rencana Rincian Teknis Jaringan Angkutan Udara	√					Bappedalitbang, Dinas Perhubungan	
12	Rencana Rincian Teknis Pengembangan Pelabuhan Panglima Utar	√					Bappedalitbang, Dinas Perhubungan	
13	Sosialisasi Masyarakat dan Pemangku Kepentingan (Stake holder)	√					Bappedalitbang, Dinas Perhubungan	
14	DED Terminal, Halte, Dermaga, Pelabuhan, dan Bandara	√					Bappedalitbang, Dinas Perhubungan, Dinas PUPR	
II	Pengembangan Trayek AKAP (Antar Kota Antar Provinsi)							
1	Pangkalan Bun – Banjarmasin pp.	√			Kementerian Perhubungan			
2	Pangkalan Bun – Pontianak pp.	√			Kementerian Perhubungan			
3	Pangkalan Bun – Sukamara – Ketapang – Pontianak pp.	√	√		Kementerian Perhubungan			
4	Pangkalan Bun – Lamandau – Ketapang pp.		√		Kementerian Perhubungan			
5	Palangka Raya – Sampit – Pangkalan Bun – Nanga Bulik – Pontianak pp.		√		Kementerian Perhubungan			
6	Pangkalan Bun – IKN pp.		√		Kementerian Perhubungan			
III	Pengembangan Trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi)							
1	Pangkalan Bun – Palangka Raya pp.	√				Dinas Perhubungan		
2	Pangkalan Bun – Kasongan pp.		√			Dinas Perhubungan		

No.	Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum	Tahun Pelaksanaan			Pelaksana			
		Tahap I	Tahap II	Tahap III	Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah	Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat	Pemangku Kepentingan Lain
		2025-2029	2030-2034	2035-2044				
3	Pangkalan Bun – Sampit pp.		√			Dinas Perhubungan		
4	Pangkalan Bun – Kuala Pembuang pp.		√			Dinas Perhubungan		
5	Pangkalan Bun – Nanga Bulik pp.		√			Dinas Perhubungan		
6	Pangkalan Bun – Sukamara pp.		√			Dinas Perhubungan		
7	Pangkalan Bun – Kuala Kapuas pp.		√			Dinas Perhubungan		
8	Pangkalan Bun – Buntok pp.		√			Dinas Perhubungan		
9	Pangkalan Bun – Muara Teweh pp.		√			Dinas Perhubungan		
10	Pangkalan Bun – Pulang Pisau pp.		√			Dinas Perhubungan		
11	Pangkalan Bun – Kuala Kurun pp.		√			Dinas Perhubungan		
12	Pangkalan Bun – Tamiang Layang pp.		√			Dinas Perhubungan		
13	Pangkalan Bun – Pusuk Cahu pp.		√			Dinas Perhubungan		
IV	Reaktivasi Trayek Angkutan Perkotaan							
1	Pasar Indra Sari – Korindo pp.	√					Dinas Perhubungan	
2	Pasar Indra Sari – Bamban pp.	√					Dinas Perhubungan	
3	Pasar Indra Sari – SMPN 2 pp.	√					Dinas Perhubungan	
4	Pasar Indra Sari – Desa Natai Raya pp.	√					Dinas Perhubungan	
5	Pasar Indra Sari – DBTN Bumi Asih pp.	√					Dinas	

No.	Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum	Tahun Pelaksanaan			Pelaksana			
		Tahap I	Tahap II	Tahap III	Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah	Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat	Pemangku Kepentingan Lain
		2025-2029	2030-2034	2035-2044				
							Perhubungan	
V	Pengembangan Trayek Angkutan Pedesaan							
1	Pangkalan Bun – Kubu (Kec. Kumai) – Sebuai (Kec. Kumai) pp	√					Dinas Perhubungan	
2	Pangkalan Bun – Kecamatan Arut Selatan – Sebuai (Kec. Kumai) pp	√					Dinas Perhubungan	
3	Pangkalan Bun – Pandu Sanjaya (Kec. Pangkalan Lada) pp.	√					Dinas Perhubungan	
4	Pangkalan Bun – Amin Jaya (Kec. Pangkalan Benteng) pp.	√					Dinas Perhubungan	
5	Pangkalan Bun – Pangkut (Kec. Arut Utara) pp.	√					Dinas Perhubungan	
6	Pangkalan Bun – Kecamatan Kotawaringin Lama pp.	√					Dinas Perhubungan	
7	Pangkalan Bun - Runtu (Kec. Arut Selatan) pp.	√					Dinas Perhubungan	
VI	Pengembangan Jaringan Jalan Kereta Api							
	Sistem Jaringan Jalan Kereta Api Utama Provinsi							
1	Jalur kereta api Tumbang Samba – Rantau Pulut – Nanga Bulik – Pangkalan Bun – Kumai		√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
2	Jalur kereta api Kudangan – Nangan Bulik – Kumai		√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
	Sistem Jaringan Jalur Kereta Api Antar Kota dengan Prioritas Rendah							
1	Jalan kereta api Buntok – Palangka Raya – Sampit – Pangkalan Bun – Sanggau		√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
VII	Pengembangan Trayek Angkutan Sungai							
1	Sungai Arut: Pasar Saik - Raja Seberang	√				Dinas Perhubungan		
2	Sungai Arut: Pasar Indra Sari - Raja Seberang	√				Dinas Perhubungan		
3	Sungai Kumai: Kumai - Tanjung Putting	√				Dinas		

No.	Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum	Tahun Pelaksanaan			Pelaksana			
		Tahap I	Tahap II	Tahap III	Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah	Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat	Pemangku Kepentingan Lain
		2025-2029	2030-2034	2035-2044				
						Perhubungan		
4	Sungai Kumai: Pasar Cempaka - Kumai Seberang	√				Dinas Perhubungan		
5	Sungai Arut: Raja/Pangkalan Bun – Mendawai Seberang – Tanjung Putri	√				Dinas Perhubungan		
6	Sungai Kumai: Kumai – Pangkalan Banteng	√				Dinas Perhubungan		
7	Sungai Kumai : Kumai – Sekonyer – Sungai Cabang – Teluk Pulai	√				Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
8	Sungai Kumai : Dermaga Kubu – Tanjung Keluang	√				Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
9	Sungai Kumai : Dermaga Kubu – Gosong Senggora	√				Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
VIII	Pengembangan Trayek Angkutan Laut							
1	Kumai – Semarang pp.	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
2	Kumai – Surabaya dan sekitarnya pp.	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
3	Kumai – Kendal pp.	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
4	Kumai – Jakarta pp.		√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
IX	Pengembangan Trayek Angkutan Udara							
1	Iskandar (PKN) – Juanda (SUB)	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
2	Iskandar (PKN) – Jenderal Ahmad Yani (SRG)	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
3	Iskandar (PKN) – Soekarno Hatta (CKG)	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
4	Iskandar (PKN) – Sepinggan (BPN)	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
5	Iskandar (PKN) – Tjilik Riwut (PKY)	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	

No.	Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum	Tahun Pelaksanaan			Pelaksana			
		Tahap I	Tahap II	Tahap III	Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah	Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat	Pemangku Kepentingan Lain
		2025-2029	2030-2034	2035-2044				
					Perhubungan	Perhubungan	Perhubungan	
6	Iskandar (PKN) – Syamsudin Noor (BDJ)		√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
7	Iskandar (PKN) – Ngurah Rai (DPS)		√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
8	Iskandar (PKN) – Hang Nadim (BTH)		√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
9	Iskandar (PKN) – Kuching Malaysia (KCH)			√	Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
10	Iskandar (PKN) – Brunei Darussalam (BWN)							
X	Pengembangan Sarana dan Prasarana Terminal							
1	Terminal Penumpang Tipe A di Kotawaringin Barat	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
2	Terminal Tipe B Natai Suka	√				Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
3	Terminal Tipe C Sei Rangit	√					Dinas Perhubungan	
4	Terminal Tipe C Sei Kapitan	√					Dinas Perhubungan	
5	Terminal Tipe C Amin Jaya	√					Dinas Perhubungan	
6	Terminal Tipe C Kotawaringin Lama	√					Dinas Perhubungan	
7	Terminal Tipe C Pangkut	√					Dinas Perhubungan	
8	Terminal Tipe C Simpang Runtu	√					Dinas Perhubungan	
9	Terminal Tipe C Kumai	√					Dinas Perhubungan	
XI	Pengembangan Sarana dan Prasarana Halte							
1	Halte Pasar Pelanggan Sari di Jl. Lijo	√					Dinas Perhubungan	

Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat

No.	Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum	Tahun Pelaksanaan			Pelaksana			
		Tahap I	Tahap II	Tahap III	Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah	Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat	Pemangku Kepentingan Lain
		2025-2029	2030-2034	2035-2044				
2	Halte Simpang Sebukat di Jl. A. Yani Desa Karang Mulya	√					Dinas Perhubungan	
3	Halte depan MAN Pangkalan Bun di Jl. A. Yani	√					Dinas Perhubungan	
4	Halte depan Terminal Kumai di Jl. P. Antasari	√					Dinas Perhubungan	
5	Halte depan SMKN 2 Pangkalan Bun di Jl. Pasir Panjang	√					Dinas Perhubungan	
6	Halte depan SMAN 2 Pangkalan Bun di Jl. Pasanah	√					Dinas Perhubungan	
7	Halte depan SMPN 2 Pangkalan Bun di Jl. Pasanah	√					Dinas Perhubungan	
8	Halte depan Kuburan Muslim Sekip di Jl. P. Diponegoro	√					Dinas Perhubungan	
9	Halte simpang 3 Desa Sei Hijau di Sei Hijau	√					Dinas Perhubungan	
10	Halte depan Kantor Kec. P. Lada di Jl. A. Yani Kecamatan P. Lada	√					Dinas Perhubungan	
11	Halte depan SDN 3 Kel. Baru di P. Sukma Arianingrat	√					Dinas Perhubungan	
12	Halte depan SMPN 1 Pangkalan Bun di Jl. P. Diponegoro	√					Dinas Perhubungan	
13	Halte depan RSUD Pangkalan Bun di Jl. Sutan Syahrir	√					Dinas Perhubungan	
14	Halte depan TK Pembina P. Bun di Jl. Cilik Riwut II	√					Dinas Perhubungan	
15	Halte depan SMPN 1 Bumiharjo di Jl. A. Yani	√					Dinas Perhubungan	
16	Halte depan SMAN 1 Bumiharjo di Jl. A. Yani	√					Dinas Perhubungan	
17	Halte depan SMKN 1 Pangkalan Bun di Jl. Pasanah	√					Dinas Perhubungan	

No.	Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum		Tahun Pelaksanaan			Pelaksana			
			Tahap I	Tahap II	Tahap III	Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah	Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat	Pemangku Kepentingan Lain
			2025-2029	2030-2034	2035-2044				
18	Halte depan SMPN 11 Pangkalan Bun di Jl. Ahmad Wongso	√					Dinas Perhubungan		
19	Halte KM 42 desa Pandu Sanjaya di Jl. Jendral Sudirman	√					Dinas Perhubungan		
20	Halte depan SMAN 1 Kumai di Jl. Padat Karya Sei. Kapitan	√					Dinas Perhubungan		
21	Halte depan SMPN 7 Pangkalan Bun di Jl. Pasir Panjang	√					Dinas Perhubungan		
22	Halte depan SMKN 4 Pangkalan Bun di Jl. Ahmad Shaleh Kel. Raja Seberang	√					Dinas Perhubungan		
23	Halte depan SMK Muhammadiyah P. Bun di Jendral Sudirman Kel. Sidorejo	√					Dinas Perhubungan		
24	Halte depan Kantor Kec. P. Banteng di Jl. A. Yani Desa Karang Mulya	√					Dinas Perhubungan		
25	Halte Pasar Indra Sari di Jalan Pangeran Antasari	√							
XII	Pembangunan Stasiun								
1	Stasiun Perkotaan Pangkalan Bun		√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan		
2	Stasiun Kumai		√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan		
XIII	Pengembangan Sarana dan Prasarana Dermaga								
1	Pelabuhan Indrasari	√					Dinas Perhubungan		
2	Dermaga Pasar Saik	√					Dinas Perhubungan		
3	Pelabuhan Kumai Hulu	√					Dinas Perhubungan		
4	Dermaga Ponton Pasar Cempaka Kumai	√					Dinas Perhubungan		
5	Pelabuhan Kotawaringin Lama	√					Dinas Perhubungan		
6	Dermaga Sebukat	√					Dinas		

Rencana Induk Pembangunan Transportasi Umum Kabupaten Kotawaringin Barat

No.	Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum	Tahun Pelaksanaan			Pelaksana			
		Tahap I	Tahap II	Tahap III	Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah	Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat	Pemangku Kepentingan Lain
		2025-2029	2030-2034	2035-2044				
							Perhubungan	
7	Dermaga Karang Sari	√					Dinas Perhubungan	
8	Dermaga Kotawaringin Lama	√					Dinas Perhubungan	
9	Pelabuhan Pangkalan Bun	√					Dinas Perhubungan	
10	Dermaga Rungun	√					Dinas Perhubungan	
11	Dermaga Nangamua	√					Dinas Perhubungan	
12	Dermaga Pandau	√					Dinas Perhubungan	
13	Dermaga Sei Cabang	√					Dinas Perhubungan	
14	Dermaga Tanjung Putri	√					Dinas Perhubungan	
15	Dermaga Teluk Pula	√					Dinas Perhubungan	
16	Dermaga Sungai Sekonyer	√					Dinas Perhubungan	
17	Pelabuhan Sei Kapitan	√					Dinas Perhubungan	
18	Pelabuhan Kumai Hilir Seberang	√					Dinas Perhubungan	
19	Pelabuhan Pariwisata TNTP	√					Dinas Perhubungan	
20	Pelabuhan Sebuai	√					Dinas Perhubungan	
21	Dermaga Kubu	√					Dinas Perhubungan	
22	Dermaga Tanjung Keluang							

No.	Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum		Tahun Pelaksanaan			Pelaksana			
			Tahap I	Tahap II	Tahap III	Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah	Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat	Pemangku Kepentingan Lain
			2025-2029	2030-2034	2035-2044				
	23	Dermaga Gosong Senggora							
XIV	Pengembangan Sarana dan Prasarana Pelabuhan								
	1	Pelabuhan Panglima Utar Kumai	√	√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
	2	Pelabuhan Penyeberangan Kumai	√	√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
	3	Pelabuhan Pangkalan Bun		√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
	4	Pelabuhan Sebuai		√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
	5	Pelebaran dan perbaikan akses jalan eksisting menuju Pelabuhan Panglima Utar	√					Dinas PUPR	
	6	Pembangunan akses jalan baru menuju Pelabuhan Panglima Utar		√				Dinas PUPR	
	7	Pemasangan PJU dan rambu-rambu lalu lintas di akses jalan menuju Pelabuhan Panglima Utar	√					Dinas Perhubungan	
	8	Pengerukan alur pelayaran di Sungai Kumai	√						PELINDO
XV	Pengembangan Sarana dan Prasarana Bandara								
	1	Bandara Iskandar di Pangkalan Bun	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
XVI	Pembangunan Bandara								
	1	Bandara Nasional di Desa Sebuai		√				Dinas Perhubungan	
XVII	Pengembangan Fasilitas Intermoda								
	1	Penyediaan fasilitas parkir di terminal, bandara, dermaga, dan pelabuhan	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
	2	Penyediaan area <i>drop off</i> di terminal, bandara, dermaga, dan pelabuhan	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
	3	Penyediaan halte untuk angkutan pepadu moda	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
XVIII	Pembangunan Jalan Nasional Bukan Jalan Tol								

No.	Rencana Indikasi Program Pengembangan Transportasi Umum		Tahun Pelaksanaan			Pelaksana			
			Tahap I	Tahap II	Tahap III	Pemerintah Pusat	Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah	Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat	Pemangku Kepentingan Lain
			2025-2029	2030-2034	2035-2044				
	1	Pangkalan Bun - Sukamara - Bts.Kalbar (Ketapang Kalbar) (Akses ke Pelabuhan Sukamara)		√	√	Kementerian PUPR	Dinas PUPR	Dinas PUPR	
XIX	Pembangunan Jalan Nasional Jalan Tol								
	1	Lamandau – Pangkalan Bun			√	Kementerian PUPR	Dinas PUPR	Dinas PUPR	
	2	Pangkalan Bun – Sampit		√		Kementerian PUPR	Dinas PUPR	Dinas PUPR	
XX	Pengembangan Trayek Angkutan Pemandu Moda								
	1	Bandara Iskandar – Pangkalan Bun pp.	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
	2	Bandara Iskandar – Dermaga Tanjung Puting pp.	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
	3	Pelabuhan Panglima Utar – Pangkalan Bun pp.	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
	4	Pelabuhan Kumai – Pangkalan Bun pp.	√			Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
XXI	Pengembangan Sistem Transportasi Intermoda								
	1	Penyediaan sistem tiket terusan transportasi umum	√	√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	
	2	Penyediaan aplikasi digital transportasi umum	√	√		Kementerian Perhubungan	Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan	

Sumber: Usulan Rencana Pengembangan, Tahun 2024