

**PENGELOLAAN TRANSPORTASI RAMAH LINGKUNGAN
DI KOTA MATARAM**



TESIS
Untuk memenuhi sebagian persyaratan
Mencapai derajat Sarjana S-2 pada
Program Studi Ilmu Lingkungan

Agus Pramono
NIM L4K 007001

PROGRAM MAGISTER ILMU LINGKUNGAN
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2008

TESIS

**PENGELOLAAN TRANSPORTASI RAMAH LINGKUNGAN
DI KOTA MATARAM**

Disusun Oleh

Agus Pramono
NIM L4K 007001

Mengetahui,
Komisi Pembimbing

Pembimbing Utama



Prof. Sudharto P. Hadi, MES, Ph.D

Pembimbing Kedua



Ir. Syafrudin, CES, MT

Ketua Program
Magister Ilmu Lingkungan



Prof. Sudharto P. Hadi, MES, Ph.D

LEMBAR PENGESAHAN
PENGELOLAAN TRANSPORTASI RAMAH LINGKUNGAN
DI KOTA MATARAM

Disusun Oleh

Agus Pramono
NIM L4K 007001

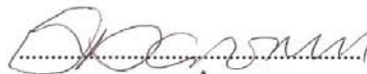
Telah Dipertahankan didepan Tim Penguji
pada tanggal 4 Agustus 2008
dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima.

Ketua :

Tanda Tangan

Prof. Sudharto P. Hadi, MES,Ph.D

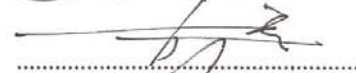
:



Anggota :

1. Ir. Syafrudin, CES, MT

:



2. Ir. Bambang Pujianto, MT

:



3. Ir. Danny Soetrisnanto, M.Eng.

:



P E R N Y A T A A N

Dengan ini saya menyatakan bahwa tesis ini adalah hasil pekerjaan saya sendiri dan didalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu lembaga perguruan tinggi dan lembaga pendidikan lainnya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan maupun yang belum / tidak diterbitkan sumbernya dijelaskan didalam tulisan dan daftar pustaka.

Semarang, 5 Juni 2008

Agus Pramono

KATA PENGANTAR

Assalamu alaikum Wr. Wb.

Selesainya penulisan Tesis ini merupakan Rahmat dari Alloh SWT. Untuk itulah dalam kesempatan yang berbahagia ini penulis mengucapkan syukur Alhamdulillah, karena telah diberikan kelapangan jalan selama menempuh pendidikan Program Magister Ilmu Lingkungan Pascasarjana Universitas Diponegoro (UNDIP), sehingga penulisan Tesis ini dapat memenuhi harapan sebagaimana yang diinginkan.

Penulisan ini dilakukan dalam rangka memenuhi persyaratan akademik dalam mencapai gelar Magister Ilmu Lingkungan di Program Pascasarjana Universitas Diponegoro. Tesis ini merupakan hasil Penelitian ilmiah di bidang Manajemen Perencanaan Lingkungan terhadap Pengelolaan Transportasi Ramah Lingkungan di Kota Mataram.

Penulisan Tesis ini sebagaimana yang telah ada bukanlah sebuah kerja pribadi semata, melainkan tidak terlepas dari sumbangsih dan dukungan beberapa pihak, oleh karena itulah pada kesempatan yang berbahagia ini penulis sampaikan termakasih yang setulusnya kepada :

- a. Bapak Sekretaris Menteri PPN/Sekretaris Utama Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, yang telah memberikan kesempatan untuk mengikuti pendidikan Program Magister Ilmu Lingkungan di Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.
- b. Bapak Profesor Sudharto P. Hadi, MES,Ph.D, sebagai Ketua Program Magister Ilmu Lingkungan dan sebagai pembimbing utama yang telah memberi perhatian dan memotivasi untuk dapat segera menyelesaikan Tesis ini.
- c. Bapak Ir. Syafrudin, CES, MT, sebagai pembimbing kedua yang selalu memberikan motivasi dan wawasan keilmuan. Atas segala perhatian beliau dalam penulisan dan bimbingan Tesis yang sangat bersemangat.
- d. Bapak dan Ibu Pengelola, di Program Magister Ilmu Lingkungan yang telah membantu dan memberikan kesempatan kepada saya untuk menyelesaikan pendidikan di Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.

- e. Bapak dan Ibu Pengampu di Program Magister Ilmu Lingkungan yang telah banyak memberikan pembinaan keilmuan selama ini kepada saya, sehingga suasana perkuliahan sangat mengesankan dan penuh arti.
- f. Teristimewa untuk istriku Yanti Rusilawati, S.Sos. dan anak-anakku yang tersayang Aligh Prya Lesmana dan Prianza Rahmat Pambudi yang dalam penelitian mau mengerti dan istriku mau membantu mendampingi serta berdo'a yang menjadikan motivasi tak ternilai dalam keseluruhan proses belajar di Program Magister Ilmu Lingkungan Pascasarjana Universitas Diponegoro.
- g. Kepada FKRRKC, Dinas Perhubungan, Dinas Lingkungan Hidup, Bappeda, Bagian Kepegawaian Walikota Mataram, Kantor Perikanan Kota Mataram dan semua pihak, yang tidak dapat disebutkan satu persatu, saya mengucapkan terimakasih semoga Allah SWT., memberikan limpahan Rahmat kepada kita semua.

Wassalamu Alaikum Wr. Wb.

Semarang, 5 Juni 2008

Agus Pramono

D A F T A R I S I

LEMBARAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
DAFTAR SINGKATAN	xiii
DAFTAR ISTILAH	xiv
ABSTRAK	xviii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	5
BAB II KAJIAN PUSTAKA	6
2.1 Inisiatif Transportasi Ramah Lingkungan di Asia	6
2.2 Transportasi Ramah Lingkungan	6
2.3 Perlunya Kegiatan Transportasi Ramah Lingkungan	22
2.4 Partisipasi Masyarakat dan Tata Kelola Transportasi.....	23
2.5 Otonomi Daerah	24
2.6 Transportasi Ramah Lingkungan dan <i>Global Warming</i>	26
BAB III METODE PENELITIAN	30
3.1 Tipe Penelitian	30
3.2 Alur Pikir Penelitian	31
3.3 Ruang Lingkup Penelitian	32
3.4 Sumber dan Jenis Data	32
3.5 Lokasi Penelitian	32
3.6 Narasumber Penelitian	33
3.7 Teknik Pengumpulan Data	33
3.8 Peralatan yang Digunakan	35
3.9 Teknik Analisis	35
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	36
4.1 Wilayah Administratif	36
4.1.1 Lokasi Penelitian	36
4.2 Iklim dan Curah Hujan	38
4.3 Demografi	38
4.4 Perekonomian.....	39

4.5	Identitas Informan	40
4.5.1	Informan Berdasarkan Jenis Kelamin	40
4.5.2	Umur Informan.....	41
4.5.3	Pendidikan Informan.....	43
4.5.4	Pekerjaan Informan.....	46
4.6	Gambaran Umum Transportasi Kota Mataram	49
4.7	Kendaraan Tidak Bermotor (KTB)	58
4.7.1	Aspek Legal Kendaraan Tidak Bermotor (KTB).	58
4.7.2	Aspek Legal Kebijakan	59
4.7.3	Jalur Angkutan Tradisional (“ <i>cidomo</i> ”)	59
4.7.4	Tenaga Kerja Terserap	61
4.7.5	Tingkat Pendidikan Kusir “ <i>cidomo</i> ”	61
4.7.6	Status Sosial Kusir “ <i>cidomo</i> ”	62
4.7.7	Penerimaan Pengeluaran Kusir “ <i>cidomo</i> ” di Kota Mataram.	62
4.7.8	Persyaratan Teknis Kendaraan Tidak Bermotor (KTB).....	63
4.7.9	Perkembangan Teknologi	68
4.8	Arah Pengembangan.....	70
4.8.1	Pelayanan Transportasi “ <i>cidomo</i> ”	71
4.8.2	Analisis Potensi Sebagai Transportasi Ramah Lingkungan..	73
4.8.3	Pelayanan Transportasi di Kota Mataram.....	80
4.8.3.1	Pelayanan “ <i>Cidomo</i> ” Dan Harapan Penumpang	82
4.8.3.2	Tanggapan Kebersihan Jalan Raya pada Pelayanan “ <i>Cidomo</i> ”	83
4.8.3.3	Keluhan dan Harapan Kusir “ <i>cidomo</i> ”	85
4.8.3.4	Pengelolaan <i>cidomo</i> Sehari hari dan Kebiasaan Kusir “ <i>cidomo</i> ”	86
4.9	Alternatif Kebijakan.....	102
4.10	Analisis Kebijakan.....	105
4.11	Usulan Perencanaan Pengelolaan TRL di Kota Mataram.....	110
a.	Ketua Koordinator Kusir “ <i>cidomo</i> ”	126
b.	Pembentukan FKRKKC di tingkat kelurahan	127
c.	Fasilitasi Lembaga Pengolah Limbah	128
d.	Pemasangan Gendongan Kotoran Kuda 5 cm dari <i>femur</i>	129
e.	Pelarangan Kusir di Bawah Umur	130
f.	Pemberlakuan trayek khusus untuk transportasi “ <i>cidomo</i> ” dari luar Kota Mataram	130
g.	Pelaksanaan Razia Gabungan oleh DLLAJR	130
4.12	Dampak Positif dan Dampak Negatif dari “ <i>Cidomo</i> ”	131
BAB VI	Kesimpulan dan Rekomendasi	135
6.1	Kesimpulan	135
6.2	Rekomendasi	136
DAFTAR PUSTAKA	137

D A F T A R T A B E L

Tabel	1. Jumlah Penduduk Perkecamatan	39
Tabel	2. Jumlah rata rata Anggota Keluarga Perkecamatan	39
Tabel	3. Prosentase Responden Penumpang Berdasarkan Umur (tahun).	41
Tabel	4. Umur Responden Kusir	42
Tabel	5. Tingkat Pendidikan Responden Penumpang	43
Tabel	6. Tingkat Pendidikan Responden Kusir	45
Tabel	7. Komposisi Pekerjaan Responden Penumpang	47
Tabel	8. Jenis Moda dan jumlah pertahun 2000 s/d 2005	50
Tabel	9. Jumlah Unit transportasi “ <i>cidomo</i> ” Perkecamatan	53
Tabel	10. Jumlah Unit “ <i>cidomo</i> ” Kecamatan Cakranegara	53
Tabel	11. Jumlah Unit transportasi “ <i>cidomo</i> ” Kecamatan Mataram	54
Tabel	12. Jumlah Unit transportasi “ <i>cidomo</i> ” Kecamatan Ampenan	54
Tabel	13. Jenis Moda dan Persentase Penggunaan	57
Tabel	14. Jumlah Tenaga Kerja Terserap	61
Tabel	15. Tingkat Pendidikan Kusir “ <i>cidomo</i> ”	62
Tabel	16. Status Sosial Kusir “ <i>cidomo</i> ”	62
Tabel	17. Jenis Bantuan dan Sumber Bantuan	69
Tabel	18. Pencegahan Pencemaran CO2 ke Atmosfir bila Menggunakan Moda Transportasi “ <i>cidomo</i> ”.	74
Tabel	19. Potensi “ <i>cidomo</i> ” Menghasilkan <i>Biogas</i> dari Limbah Padat kotoran kuda.....	75
Tabel	20. Alternatif Kebijakan yang diusulkan FKRKKC	104
Tabel	21. Matriks Analisis SWOT	117
Tabel	22. Keterkaitan Antara Pertanyaan untuk Informan Kusir <i>Cidomo</i> .	140
Tabel	22. Keterkaitan Antara Pertanyaan untuk Informan Penumpang “ <i>cidomo</i> ”	140

D A F T A R G A M B A R

Gambar	1.	Alur Pikir Penelitian	4
Gambar	2.	Konsep dan Unsur unsur TRL	7
Gambar	3.	Hubungan Dimensi Lingkungan, Sosial dan Ekonomi	8
Gambar	4.	Delapan tangga Partisipasi Masyarakat	10
Gambar	5.	Target TRL dan <i>Backcasting Methode</i>	18
Gambar	6.	Diagram Alir Penelitian	31
Gambar	7.	Peta Pemekaran Kota Mataram	37
Gambar	8.	Grafik Penumpang Menurut Jenis Kelamin	40
Gambar	9.	Grafik Komposisi Umur Informan Penumpang	42
Gambar	10.	Grafik Komposisi Umur Informan Kusir	43
Gambar	11.	Grafik Pendidikan Informan Penumpang	44
Gambar	12.	Wawancara Dengan Penumpang	44
Gambar	13.	Proses Wawancara Dengan Kusir	45
Gambar	14.	Grafik Tingkat Pendidikan Informan Kusir	46
Gambar	15.	Grafik Kepemilikan " <i>cidomo</i> "	47
Gambar	16.	Grafik Mata Pencaharian Informan Penumpang	48
Gambar	17.	Peta Jumlah " <i>cidomo</i> " di Masing masing Kecamatan	52
Gambar	18.	Mencari Data Sekunder dan Wawancara dengan Dishub	55
Gambar	19.	Grafik Jenis Moda dan jumlah pertahun 2000 s/d 2005	57
Gambar	20.	" <i>Cidomo</i> " Menunggu Penumpang	64
Gambar	21.	Dokar Model Jaman Dahulu di Musium Propinsi NTB	65
Gambar	22.	Muatan " <i>cidomo</i> " yang Melebihi Kapasitas Angkut	66
Gambar	23.	Kondisi kandang kumpul yang kumuh dan kotor	68
Gambar	24.	Kondisi Instalasi Biogas Kotoran Kuda Yang Masih Baik dan Belum Termanfaatkan	70
Gambar	25.	Wawancara dengan Penumpang Perhatikan Belanjaan yang Banyak	78
Gambar	26.	" <i>Cidomo</i> " Angkutan Material Khusus Balok Kayu	78
Gambar	27.	" <i>Cidomo</i> " Angkutan Material Khusus Batu Bata	79
Gambar	28.	Plang Peringatan Bagi " <i>cidomo</i> "	82
Gambar	29.	Grafik Penumpang yang pernah melihat kotoran kuda jatuh dijalanan	83
Gambar	30.	Grafik pernyataan penumpang bahwa kotoran kuda dijalanan adalah kotor	84
Gambar	31.	Kandang Kumpul dan Perumahan Penduduk	85
Gambar	32.	Kandang Kumpul yang becek dan Perumahan Penduduk	85
Gambar	33.	Potensi tempat menyabit rumput di pinggiran Kota Mataram ..	87
Gambar	34.	Kusir Memeriksa Kelengkapan " <i>cidomo</i> " Sebelum Mencari Nafkah	88
Gambar	35.	Grafik Pernyataan Harapan untuk dapat bekerja sebagai kusir " <i>cidomo</i> "	91
Gambar	36.	Grafik Upaya mencari pekerjaan sampingan	92
Gambar	37.	Peta Rencana Pelayanan Angkot sampai tahun 2016	93
Gambar	38.	Peta Jalur Angkot dan " <i>cidomo</i> " tahun 2008	94

Gambar	39. Peta Overlay Rencana Pelayanan Angkot tahun 2016 dan “ <i>cidomo</i> ” tahun 2008.....	95
Gambar	40. Grafik Kepatuhan Kusir Memasang GKK	96
Gambar	41. Grafik Jarak Pemasangan GKK	97
Gambar	42. Grafik Sifat Pembuangan Limbah setelah Penuh GKK	97
Gambar	43. Tong Khusus Kotoran Kuda dan Papan Anjuran Penggunaan GKK di Pasar Sindu	98
Gambar	44. Memasang GKK tetapi Hanya Terlihat dan Tidak Berfungsi ...	100
Gambar	45. Grafik Tingkat Pendidikan Responden Kusir “ <i>cidomo</i> ”	101
Gambar	46. Pelaksanaan <i>Group Interfew</i>	103
Gambar	47. Suasana Pelaksanaan <i>Group Interfew</i> Peranserta Aktif ditunjukkan dalam <i>Group Interfew</i>	103
Gambar	48. Contoh “ <i>cidomo</i> ” Memotong Arus Lalulintas Tanpa Memperhatikan Pengguna Jalan yang lain	105
Gambar	49. Peta Kotoran Kuda di Jalan Kota Mataram (Tahun 2008)	107
Gambar	50. Kotoran Kuda yang jatuh saat Parkir	108
Gambar	51. Pelanggaran lampu merah oleh “ <i>cidomo</i> ”	108
Gambar	52. Tempat Pembuangan Kotoran Kuda dipinggir Jalan yang Kompak Namun Terkesan Tanpa Pengelolaan	132
Gambar	53. Contoh Kemacetan Lalulintas Jalan Raya di Pasar Sindu	133
Gambar	54. Tempat Parkir “ <i>cidomo</i> ” yang Memadai di Pasar Pagesangan	134
Gambar	55. Tempat Parkir “ <i>cidomo</i> ” yang Memadai di Pasar Kebonroek Mengurangi Kemacetan Lalulintas Jalan Menuju Bandara	134

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Tabel 23. Keterkaitan Pertanyaan Informan Kusir
- Lampiran 2. Tabel 24. Keterkaitan Pertanyaan Informan Penumpang
- Lampiran 3. Tabel Penentuan Tarif Kendaraan Kelas Ekonomi
- Lampiran 4. Daftar Panduan Wawancara
- Lampiran 5. Daftar Hadir undangan *Group Interfew*
- Lampiran 6. Data Hasil Wawancara

DAFTAR SINGKATAN

ADB	:	<i>Asian Development Bank</i>
Angkot	:	Angkutan Perkotaan
BBM	:	Bahan Bakar Minyak
BPS	:	Badan Pusat Statistik
BAPPEDA	:	Badan Perencanaan Pemerintah Daerah
BT	:	Bujur Timur
CO₂	:	<i>Carbon Dioksida</i>
CIDOMO	:	Cikar Dokar Motor
DPRD	:	Dewan Perwakilan Rakyat Daerah
Dishub	:	Dinas Perhubungan
EST	:	<i>Environmentally Sustainable Transport</i>
FKRKKC	:	Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “ <i>Cidomo</i> ”
KKKC	:	Ketua Koordinator Kusir “ <i>Cidomo</i> ”
GKK	:	Gendongan Kotoran Kuda
GRK	:	Gas Rumah Kaca
Km	:	Kilo meter
Kg	:	Kilo gram
KTB	:	Kendaraan Tidak Bermotor
LS	:	Lintang Selatan
LLAJR	:	Lalu Lintas Jalan Raya
KAB. LOBAR	:	Kabupaten Lombok Barat
NKRI	:	Negara Kesatuan Republik Indonesia
NMT	:	<i>Non-Motorized Transportation</i>
Nox	:	Nitrogen Oksida
OECD	:	<i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>
O	:	<i>Oppurtinity</i> (Peluang)
RAN	:	Rencana Aksi Nasional
SDM	:	Sumber Daya Manusia
S	:	<i>Strength</i> (Kekuatan)
SIM	:	Surat Ijin Mengemudi
UNEP	:	<i>United Nations Environment Programme</i>
UNCRD	:	<i>United Nations Centre for Regional Development</i>
T	:	<i>Threat</i> (Ancaman)
TRL	:	Transportasi Ramah Lingkungan (“ <i>cidomo</i> ”)
W	:	<i>Weakness</i> (Kelemahan)
WHO	:	<i>World Health Organization</i>
WRI	:	<i>World Resource Institute</i>

DAFTAR ISTILAH

- Bom = Adalah bagian dari “*cidomo*” untuk mengaitkan baju kuda dan berfungsi sebagai bagian rangka dari kendaraan tradisional “*cidomo*”. Istilah Bom di Kota Mataram dan di Kota Semarang memiliki arti yang sama.
- Cemeti*
“*Cidomo*” = Atau cambuk (bahasa Jawa dan Sasak disebut *pecut*)
= Adalah merupakan alat angkutan tradisional di Kota Mataram yang ditarik oleh kuda dengan jumlah satu ekor, kata “*cidomo*” merupakan singkatan yang berasal dari kata ***Cikar***, ***DOKar*** dan ***MOntor*** yang artinya *cikar* adalah grobaknya, *Dokar* adalah nama lama asal mula “*cidomo*” yang kuno dan ***Montor*** adalah adanya komponen mobil pada “*cidomo*” yakni salah satunya ban bekas. Kendaraan tradisional ini di daerah lain di Indonesia ada yang menyebutnya *Andong*, *Delman* dan dalam bahasa Inggris disebut *Horsecars*
- CO₂ = Karbon Dioksida
Salah satu dari enam Gas Rumah Kaca (GRK) yang diperhitungkan. Merupakan Gas Rumah Kaca utama yang dijadikan sebagai referensi Gas Rumah Kaca yang lain sehingga potensi sebagai penyebab perubahan iklim diberi nilai 1. Gas Rumah Kaca banyak dihasilkan oleh pembakaran BBM fosil.
- CH₄ = Metana
Salah satu dari enam Gas Rumah Kaca (GRK) yang diperhitungkan, dalam penelitian ini berasal dari limbah padat organik kotoran kuda.
- Diaret = Digembalakan
Adalah kegiatan menggembalakan ternak dalam penelitian ini kuda sebagai hewan penarik, kuda ditali pada platok di daerah yang rumputnya hijau dan dibiarkan merumput, kegiatan ini bisa berlangsung dua sampai tiga jam biasanya dilapangan terbuka, kegiatan ini biasa dilakukan oleh anak anak mulai umur 12 tahun sambil bermain sesama pengembala.
- Femur = Paha
Adalah istilah biologi untuk paha bagian atas pada hewan/binatang dalam penelitian ini hewan kuda yang berkaitan dengan pemasangan gendongan kotoran kuda pada bagian belakang femur.
- Grenengan = Adalah istilah bahasa *sasak* untuk krincingan yang terbuat dari kuningan dengan diameter 4 cm.
- Menyabit = Adalah kegiatan mencari rumput dengan menggunakan arit/awis (bahasa Jawa)

- Non Motorized Transportation* = Adalah merupakan sarana untuk berpindah dari satu tempat ketempat yang lain, yang intinya sarana transportasi ini tidak menggunakan penggerak dari hasil pembakaran BBM atau motor dari listrik. Contoh yang paling gampang adalah sepeda, berjalan kaki, kendaraan *becak*, *andong*/*“cidomo”*/*delman*, *skate board*, sepatu roda atau semua kendaraan yang ditarik oleh binatang sering juga disingkat KTB (Kendaraan Tidak Bermotor)
- Pedicabs* = *pedicabs*/sepeda roda tiga dipergunakan untuk pelayanan transportasi umum, banyak terdapat di Kota Indian telah mencapai 100.000 unit, banyak terdapat di Manila dan merupakan sarana transportasi umum yang populer
- Sepeda Motor Ojek = Adalah jasa pelayanan angkutan dengan menggunakan sepeda motor (roda dua) di Kota Mataram secara resmi belum di golongkan sebagai angkutan umum namun keberadaanya melayani transportasi berkembang pesat.

“KATA MUTIARA”

BILA BISNIS PERNIAGAAN SUDAH MENGALAMI HAMBATAN DALAM TRANSPORTASI PAKAILAH KERETA KUDA

*BILA PEBISNIS MENINGGAL DUNIA TAK LUPA MENINGGALKAN PESAN ...
GUNAKAN TRANSPORTASI YANG RAMAH LINGKUNGAN (TAPAL KUDA)
BUMI DENGAN LINGKUNGAN YANG BERKELANJUTAN ITULAH SATU SATUNYA
WARISAN YANG BERTAMBAH NILAI UNTUK GENERASI BERIKUTNYA
(AGUS PRAMONO : 2008)*

*HEWAN TERCEPAT DALAM SEJARAH YANG PERNAH DIKENDARAI MANUSIA
ADALAH KUDA (ANONIMOUSE)*

- DENGAN NAMA ALLOH YANG MAHA PENGASIH, MAHA PENYAYANG*
1. *DEMI KUDA PERANG YANG BERLARI KENCANG TERENGAH ENGAH*
 2. *DAN KUDA YANG MEMERCIKKAN BUNGA API (DENGAN PUKULAN KUKU KAKINYA)*
 3. *DAN KUDA YANG MENYERANG (DENGAN TIBA TIBA) PADA WAKTU PAGI*
 4. *SEHINGGA MENERBANGKAN DEBU*
 5. *LALU MENYERBU KE TENGAH TENGAH KUMPULAN MUSUH*
 6. *SUNGGUH, MANUSIA ITU SANGAT INGKAR, (TIDAK BERSUKUR) KEPADA TUHANNYA*
 7. *DAN SESUNGGUHNYA DIA (MANUSIA) MENYAKSIKAN (MENGAKUI) KEINGKARANNYA*
 8. *DAN SESUNGGUHNYA CINTANYA KEPADA HARTA BENAR BENAR BERLEBIHAN*
 9. *MAKA TIDAKLAH DIA MENGETAHUI APABILA APA YANG DI DALAM KUBUR TELAH DIKELUARKAN*
 10. *DAN APA YANG TERSIMPAN DI DALAM DADA DILAHIRKAN*
 11. *SUNGGUH, TUHAN MEREKA PADA HARI ITU MAHATELITI TERHADAP KEADAAN MEREKA.*
- (AL-QUR'AN SURAH KE -100 (AL-'ĀDIYĀT) : 11 AYAT)*

BIODATA

AGUS PRAMONO, S.Pi di lahirkan di Kota Praya, tanggal 24 April 1969, dari pasangan Bapak Sumali (Alm.) dan Ibu Tuty Hartaty, BA. Pendidikan Taman Kanak-kanak dimulai dari TK Bhayangkari Praya, pendidikan dasar pada SDN 2 Praya (1982), melanjutkan di SMPN 1 Praya (1984), di SMAN 1 Praya (1988), kemudian yang bersangkutan merantau mendalami Ilmu Perikanan di Universitas DR. Soetomo lulus tahun 1996 dengan skripsi berjudul “Pengaruh Panjang dan Lebar Jaring Purse Saine terhadap Hasil Tangkapan Ikan Lemuru (*Sardinella SP*) di Perairan Muncar Banyuwangi”. Tahun 1988 berkesempatan mengikuti simulasi lingkungan ruang hampa pada Lembaga Kesehatan Penerbangan Antariksa Saryanto di Jakarta. Dengan gelar Sarjana Perikanan (S.Pi) bekerja pada PT. BUMI milik mantan Menteri Sosial Nany Soedharsono, SH., dari tahun 1998 sampai tahun 2000. Kemudian bekerja sebagai tenaga honorer Proyek SPL-OECF INP 23 di Dinas Perikanan dan Kelautan Propinsi NTB, berkesempatan mengikuti pertukaran pemuda Indonesia–Jepang, *Youth Invitation Program JICA 21st Century* dan terpilih sebagai *Vice President Program Agricultur* selama satu bulan, pada tahun yang sama memulai karier sebagai dosen Fakultas Perikanan Universitas 45 Mataram sampai sekarang dengan mata kuliah *Oceanografi I & II*, Daerah Penangkapan Ikan, Fisiologi Hewan Air, Navigasi, Pemupukan. Pada tahun 2001 sampai 2003 sebagai honorer di Proyek Pesisir dan Pulau-pulau Kecil, sebagai guru kontrak di SMA Kelautan Lombok Barat dari tahun 2002 sampai 2003 dengan mata pelajaran Navigasi dan Daerah Penangkapan Ikan, *Alhamdulillah* pada bulan Desember 2003 lulus seleksi penerimaan CPNS Kota Mataram, ditugaskan pada Kantor Perikanan dan Kelautan Kota Mataram bagian perencanaan sampai sekarang, mendapat tugas sebagai ketua koordinator Pusat Informasi Spasial Kota Mataram, berkesempatan mengikuti pelatihan *Geographic Information System* pada tahun 2004, 2005 dan 2006. Mendapat tugas tambahan mengajar di SMP 17 Mataram pada mata pelajaran Muatan Lokal Perikanan untuk kelas 7 dan 8 selama satu tahun (2005 s/d 2006). Pendidikan lanjutan S2 di Magister Ilmu Lingkungan Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro dengan dana bantuan Beasiswa Bappenas tahun anggaran 2007/2008 dengan konsentrasi Perencanaan Lingkungan.

ABSTRAK

Kemudahan dan kelancaran transportasi merupakan salah satu indikator pembangunan yang berkelanjutan. Transportasi ramah lingkungan adalah transportasi yang tidak membahayakan keselamatan manusia dan lingkungan dalam pemenuhan kebutuhan sehari-hari dan generasi yang akan datang. Transportasi jarak dekat di Kota Mataram dilayani “*cidomo*” yang tergolong *Non-Motorised Transport* menggunakan tenaga penarik kuda dan tidak menghasilkan gas buang berupa CO₂ dan NO_x. Pemerintah Kota Mataram dalam situasi krisis energi saat ini memfungsikan “*cidomo*” sebagai transportasi jarak dekat pinggiran Kota Mataram.

Dalam pelaksanaan dilapangan transportasi “*cidomo*” menimbulkan limbah organik kotoran kuda serta pelanggaran lalu lintas oleh kusir “*cidomo*”. Untuk mengantisipasi hal tersebut Pemerintah Kota mengeluarkan larangan masuk “*cidomo*” pada jalan tertentu (Keputusan Walikota Nomor 31/KPTS/2005). Penelitian ini bertujuan untuk mencari solusi pengelolaan transportasi ramah lingkungan yakni “*cidomo*” yang melayani transportasi pinggiran kota. Penelitian ini merupakan penelitian kaji tindak (*action reseach*). Teknik pengumpulan data dengan pendekatan *Key Informant Interview* dengan penumpang “*cidomo*”, kusir, staf Bappeda, Dinas Perhubungan dan Dinas Lingkungan Hidup. Disamping ini juga *Group Interview* dengan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*”.

Hasil wawancara menunjukkan setiap hari “*cidomo*” menempuh jarak 28 kilometer. “*Cidomo*” lebih sempurna menekan penggunaan bensin 2.065.717,50 liter/tahun dan penurunan CO₂ dari kegiatan transportasi jarak dekat (4.792 CO₂ ton/tahun). “*Cidomo*” dapat menjangkau pemenuhan kebutuhan sosial untuk mengurangi kesenjangan bidang transportasi. Secara ekonomi “*cidomo*” menopang masyarakat kurang mampu kemudian secara *ecoefisiensi* sudah memanfaatkan limbah penggilingan padi dan memanfaatkan tumbuhan rumput. Ketiga hal tersebut diatas dengan unsur lingkungan, sosial dan ekonomi merupakan komponen transportasi yang berkelanjutan.

Pengembangan jaringan transportasi “*cidomo*” menurut Dinas Perhubungan Kota Mataram (2010 sampai dengan 2020) berpedoman pada keberlanjutan lingkungan. Pengelolaan yang relevan dari “*cidomo*” menuju transportasi ramah lingkungan yang belum diterapkan dan harus diimplementasikan adalah: pertama aspek kelembagaan yaitu dibentuknya Ketua Koordinator Kusir “*Cidomo*” di setiap pangkalan “*cidomo*”, membentuk kepengurusan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” ditingkat kelurahan, kelembagaan pengolah limbah kotoran kuda terpusat dengan pola pengelolaan *Pollution Prevention Pays*, yang kedua aspek aturan/hukum dengan mematuhi ketentuan Gendongan Kotoran Kuda dengan jarak 5 cm dari *femur*, pelarangan kusir cilik, usulan pemberlakuan trayek khusus untuk “*cidomo*” dari luar Kota Mataram serta pelaksanaan razia gabungan, sosialisasi dan desiminasi oleh Dinas Perhubungan Kota Mataram yang terprogram.

Kata kunci:

Transportasi Ramah Lingkungan, Rute Terbatas, Tidak Terkelola dengan Baik, Usulan pengelolaan “cidomo”.

A B S T R A C T

Accessibility and reliability of public transportation is one indicator of sustainable development. Environmentally Sustainable Transportation (EST) is transportation that does not endanger public health or ecosystems to meet their own needs to next generation. Short-distance travel in Mataram City delivered by “*cidomo*” as *Non-Motorised Transport* powered by horse with no pollution such as CO₂ and NO_x. During energy crisis situation the government of Mataram city facilitate the urban transport for short distance namely “*cidomo*”.

The horsecars creates organic waste and traffic congestion. To prevent these problems the government strictly prohibit “*cidomo*” to enter some road area as stipulated by Mayor Decree 31/KPTS/2005. The research identifies management of Environmentally Sustainable Transportation called “*cidomo*” offering an alternative transportation of suburban area. The type of research used is *action research*, by interviewing with kusir “*cidomo*”, passenger “*cidomo*”, Staff of Bappeda, Staff of Dinas Lingkungan Hidup, staff of Dinas Perhubungan as a *key informant interview*. In addition Group Interview followed by 10 participant members of Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” is employed.

The result of research show that every days “*cidomos*” travel over \pm 28 kilometers. Practically 2.065.717,50 liters/year save of gasoline and about 4.792 CO₂ ton/year have been reduced. Horsecars minimize transportation gap in Mataram and city. Economically it supports poor people to meet there are transportation need. Ecoefficiency show that “*cidomo*” uses the grass and rice waste called dedak. Three category of sustainable transportation such as environmentally, social and economic in practice they often overlap.

The long term project of Dinas Perhubungan (2010-2020) with sustainable transport programme should be practice by kusir “*cidomo*”. It should concern with regulation aspect and organization aspect. Organization aspect including : implementation of Chip Coordinator on each area of “*cidomos*” terminal, implementation of Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*” in subdistrict and facilitation of biogas infrastructure and organic fertilize managed by NGO. futuremore the regulation aspect such as : to obey sanitation organic control maximum 5 cm from *femur*, restric kusir underage, some special regulation route for “*cidomos*” (horsecars) from another distric and integrated monitoring, socialisation and dissemination programme should manifest by Dinas Perhubungan.

Key Word :

Environmentally Sustainable Transport, Limited Service, Unmanaged by community, Proposed management of “cidomo”.

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan kebutuhan semua lapisan masyarakat baik kelas atas, menengah dan bawah. Pada kegiatan transportasi abad-21 justru diwarnai oleh ketidakramahan dari transportasi itu sendiri seperti halnya banyak menimbulkan korban jiwa, harta, waktu, kebisingan, merubah wajah kota dan lebih parah lagi kerusakan lingkungan, dalam skala besar saat ini disebut sebagai *Global Warming*.

Sebuah pembangunan berdimensi lingkungan hidup atau berwawasan lingkungan telah disepakati sebagian besar negara didunia termasuk Indonesia sebagai konsep, sebagai strategi dan model yang diharapkan mampu menjaga pelestarian fungsi lingkungan (Hadi, 2005)

Kelancaran pelayanan dan mobilitas merupakan hal yang penting dalam pembangunan berkelanjutan. Di negara negara Asia sekarang sedang terjadi kesemrawutan dan pencemaran. Kemajuan pesat jumlah kendaraan sangat mengancam keberadaan dari negara negara Asia, jumlah mobil dan sepeda motor yang tidak terkontrol telah mengancam dan mempengaruhi kesehatan masyarakat, kualitas lingkungan hidup di kota, produktifitas ekonomi dan kesejahteraan sosial pada umumnya. Kini sektor transportasi sudah dikategorikan sebagai sumber penyebab semakin cepatnya proses terbentuknya efek rumah kaca kemudian negara negara Asia diprediksi sebagai negara yang terdepan dalam gelombang peningkatan penggunaan motorisasi yang tentunya diikuti dengan meningkatnya gas emisi kendaraan bermotor (Onogawa, 2007).

Dari hasil studi *World Health Organization* (WHO) 50% sampai 80 % transportasi Kota Metro Manila telah mencemari udara perkotaan setempat. Polusi yang berasal dari kegiatan transportasi kemudian dikaitkan dengan timbulnya beberapa keluhan yang tercatat seperti gangguan saluran pernafasan dan keluhan gangguan pada jantung. Dari hasil studi epidemiologi yang berhubungan dengan pencemaran udara diketahui beberapa keluhan seperti *asma*, *bronchitis*, serangan jantung dan *stroke*, data yang lain juga menunjukkan pencemaran udara khusus dari kegiatan transportasi diperkirakan telah mengakibatkan kematian 200.000 orang sampai 570.000 orang setiap tahun di seluruh belahan Bumi (Onogawa, 2007:5). Menurut Soemarwoto (2003) di Indonesia pencemaran udara oleh mobil sebagian besar terjadi di Kota Jakarta, Bogor, Bandung,

Surabaya dan Medan. Data dari *World Bank* tahun 1994 khusus Kota Jakarta pencemarannya telah mengakibatkan kerugian kesehatan yang pada tahun 1990 sebesar US\$ 97.000.000,- (*Sembilan Puluh Tujuh Juta US dollar*) sampai US\$ 425.000.000,- (*Empat Ratus Dua Puluh Lima Juta US dollar*).

Kota kota besar didunia menghadapi permasalahan transportasi dengan skala yang berbeda, walaupun secara umum memiliki kesamaan. Menurut Wright (2005) dalam Onagawa (2007:2) sektor transportasi yang didominasi oleh moda angkutan jalan raya menyumbang 25% CO₂ pada proses *global warming*. Protokol Kyoto menjadi bukti komitmen sebagian besar negara di bumi ini mengatasi permasalahan pemanasan global termasuk Indonesia. Tetapi fakta di lapangan menunjukkan bahwa harapan tidak selalu sejalan dengan keadaan lingkungan yang ada sekarang.

Harga Bahan Bakar Minyak (BBM) fosil yang membumbung tinggi dan energi tak terbarukan (minyak, gas bumi dan batu bara) akan habis beberapa puluh tahun mendatang. Bahkan krisis BBM sudah mulai dirasakan saat ini secara global. Saat ini setiap manusia di dunia membakar (menggunakan) 10 liter minyak mentah/hari, tetapi hanya ditemukan 4 liter cadangan minyak mentah baru/hari (*carrying capacity sudah berkurang*).

KTB (Kendaraan Tidak Bermotor atau *Non-Motorized Transportation*) dalam penelitian ini adalah "*cidomo*" mempunyai potensi sebagai Transportasi Ramah Lingkungan (TRL) adapun kriteria yang dimiliki "*cidomo*" dan merupakan kriteria untuk transportasi yang ramah lingkungan antara lain : tidak menghasilkan gas buang berupa CO₂, NO_x dari pembakaran BBM yang berarti tidak menimbulkan pencemaran udara dari kegiatan transportasi dan meningkatkan kualitas udara dari kegiatan jalan raya serta tidak tergantung BBM, tidak menimbulkan kebisingan, tergolong transportasi yang aman dan nyaman, dapat sebagai alat transportasi massal, keberadaannya dapat diterima terutama di Kota Mataram, bagi kaum ibu ibu yang berbelanja kepasar "*cidomo*" merupakan sebuah pilihan untuk mengangkut belanjaan yang banyak sementara bagi kaum yang kurang mampu "*cidomo*" adalah sarana angkutan dengan tarif paling murah di Kota Mataram serta mengantar sampai tujuan yang diinginkan.

Dalam upaya menurunkan dan menghemat penggunaan bahan bakar pemerintah Kota Mataram berupaya memfungsikan "*Transportasi Ramah Lingkungan*" sebagai angkutan alternatif untuk mempertahankan kelancaran distribusi barang dan jasa maupun

penumpang, memantapkan jaringan trayek dalam mendukung kelancaran proses produksi, distribusi barang dan penumpang. Tersedianya angkutan alternatif Kendaraan Tidak Bermotor memberikan dampak positif seperti terlayannya transportasi masyarakat diluar trayek Angkutan Perkotaan dimana jasa perdagangan umum perlu pembinaan terus menerus (Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005).

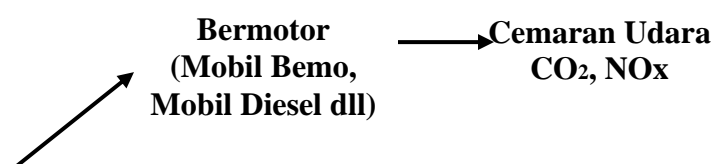
Terlepas dari "*cidomo*" yang memiliki potensi sebagai transportasi yang ramah lingkungan beberapa permasalahan juga timbul dalam memfungsikan transportasi "*cidomo*" diantaranya jalan di Kota Mataram penuh dengan limbah padat kotoran kuda (Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005:14). Untuk mengantisipasi permasalahan tersebut Pemerintah Kota Mataram mengeluarkan larangan masuk transportasi "*cidomo*" pada jalan tertentu di Kota Mataram. Dengan semakin mahalnya harga BBM fosil keberadaan Transportasi Ramah Lingkungan ("*cidomo*") merupakan alternatif pilihan dalam transportasi pinggiran Kota Mataram tetapi hal ini diikuti dengan peningkatan polusi limbah kotoran kuda disepanjang jalur trayek "*cidomo*".

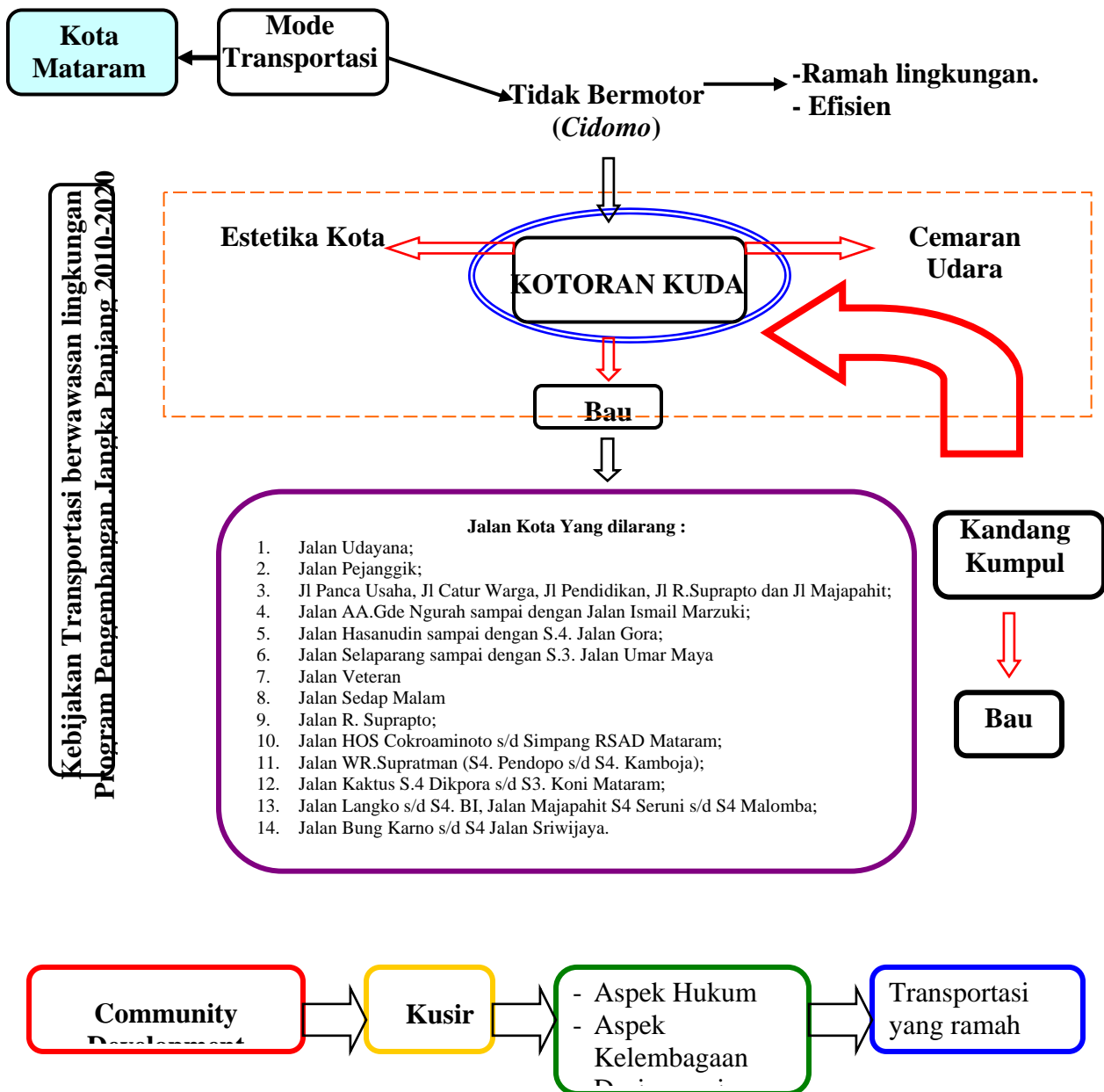
Jumlah transportasi "*cidomo*" yang beroperasi di Kota Mataram \pm 2.156 unit meliputi 1.156 unit berasal dari dalam Kota Mataram dan 1.000 unit berasal dari Kabupaten Lombok Barat, dalam jumlah tersebut tentunya juga menghasilkan limbah padat kotoran kuda dengan jumlah yang banyak.

Penelitian mengenai Pengelolaan Transportasi Ramah Lingkungan dirasa masih kurang banyak dilakukan berhubung kesadaran Dunia akan perlunya Transportasi Ramah Lingkungan baru tercetus setelah dunia mengalami musibah yang beruntun akibat *global warming*, di Kota Mataram keberadaan pelayanan angkutan perkotaan (Angkot) sangat terbatas hanya melayani jalur resmi Pasar Kebon Roek – terminal Mandalika pulang pergi sedangkan untuk jalan arteri dan jalan kecil (jalan gang) yang menghubungkan antara pemukiman dan pasar pasar tradisional yang tersebar di setiap kecamatan hanya dilayani transportasi "*cidomo*".

Untuk mengusulkan pengelolaan Transportasi Ramah Lingkungan di Kota Mataram diperlukan langkah langkah relevan yang bisa diterapkan oleh para kusir sebagai pengelola langsung transportasi "*cidomo*".

ALUR PIKIR PENELITIAN





Gambar 1.
Alur Pikir Penelitian

1.2. Perumusan Masalah

Permasalahan pengelolaan transportasi "*cidomo*" di Kota Mataram meliputi :

1. Apakah bermanfaat "*cidomo*" dari aspek lingkungan dan sosial.
2. Bagaimana menanggulangi masalah yang timbul dari "*cidomo*" (estetika, bau dan penumpukan kotoran kuda).

1.3. Tujuan Penelitian

Dari permasalahan tersebut diatas maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi potensi *Non-Motorized Transport (NMT)* berupa “*cidomo*”.
2. Mengidentifikasi masalah lingkungan dan sosial dari pengoperasian “*cidomo*” serta mengajukan usulan pengelolaan *Non-Motorized Transport* (“*cidomo*”).

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Terwujudnya pengelolaan Transportasi Ramah Lingkungan (TRL) yang berkelanjutan.
2. Terwujudnya dukungan masyarakat dan pemerintah dalam memfungsikan Transportasi Ramah Lingkungan.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1. Inisiatif Transportasi Ramah Lingkungan di Asia

Global warming merupakan fenomena perubahan alam yang banyak dipicu dengan keberadaan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) di atmosfer, berbagai sektor yang merupakan penghasil GRK harus disikapi secermat mungkin untuk mengurangi jumlah GRK sampai batas konsentrasi yang aman. Sektor transportasi yang merupakan salah satu sumber

GRK berupa CO₂ yang cukup besar 25% konsentrasi CO₂ di atmosfer berasal dari kegiatan transportasi. Untuk mengurangi sumbangan CO₂ di terapkanlah Transportasi Ramah Lingkungan (TRL).

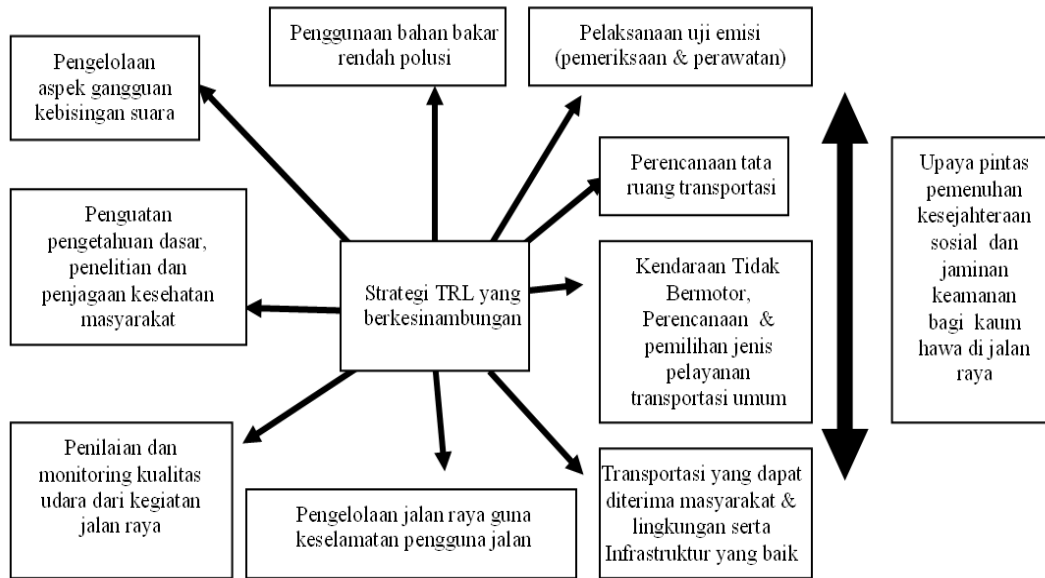
Transportasi Ramah Lingkungan dapat diterapkan seperti penentuan kebijaksanaan untuk jumlah transportasi yang ada di suatu daerah dengan melihat daya dukung lingkungan untuk menerima polusi dari kendaraan bermotor. Selanjutnya menjalin kerjasama antara Kementerian Lingkungan Hidup, Departemen Perhubungan, Menteri Kesehatan dan semua departemen yang ada hubungannya dengan kegiatan transportasi. Kerja sama juga dapat diterapkan pada stakeholder lokal dan nasional serta berbagai kegiatan dan program dari organisasi internasional (Onogawa, 2007:1).

2.2. Transportasi Ramah Lingkungan

Kondisi transportasi di negara Asia pada awal abad-21 merupakan hal yang sangat utama dalam kegiatan pembangunan, namun keutamaan ini harus diimbangi dengan sebuah kebutuhan untuk melindungi lingkungan alam sekitarnya jangan sampai terjadi pencemaran dan kerusakan, pernyataan inilah yang menjadi inti dari pengelolaan Transportasi Ramah Lingkungan (Onogawa, 2007:1).

Sebuah pengelolaan yang baik dan berkelanjutan tentunya dibutuhkan pengelolaan yang berorientasi pada kebutuhan masyarakat transportasi dimasa yang akan datang. Menurut Soejachmoen (2005:69) sebenarnya masyarakat Kota tidak hanya membutuhkan transportasi kota yang aman, nyaman dan efisiensi saja, tetapi yang bersahabat dengan lingkungan. Semua tahu hanya itulah warisan yang terbaik yang dapat diberikan kepada anak cucu dimasa depan.

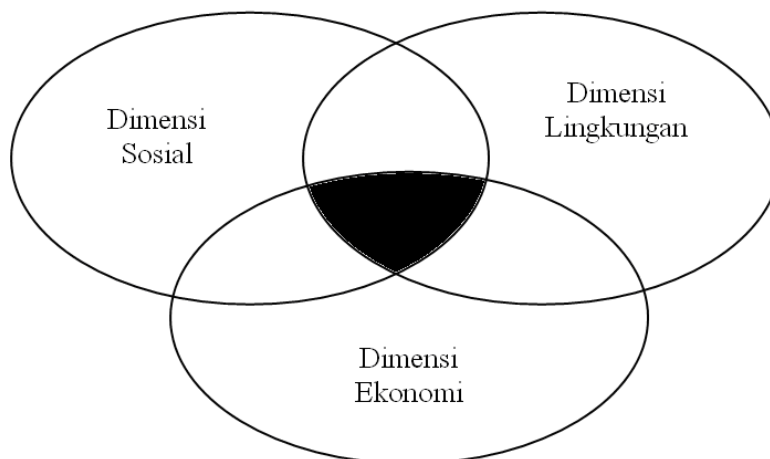
Secara umum pengertian TRL oleh *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD) dalam Onogawa (2007:1) adalah pemenuhan kebutuhan transportasi dimasa sekarang tanpa merugikan generasi dimasa yang akan datang dalam hal pemenuhan kebutuhan hidup masyarakat. Walaupun sebenarnya tidak ada sebuah definisi yang khusus dalam TRL, namun yang terpenting dari TRL adalah sistem transportasi dan aktifitas transportasi dimana lingkungan dan manusia (anak anak, para ibu ibu dan wanita, orang cacat, orang tua jompo, masyarakat miskin dan masyarakat umum) dapat berjalan selaras dan bermanfaat untuk memenuhi kebutuhan sosial, ekonomi dan kegiatan lainnya.



Gambar 2.
Konsep dan Unsur Transportasi Ramah Lingkungan

Sumber : Onogawa (2007:1)

Permasalahan transportasi semakin hari semakin parah pada berbagai kota dibelahan bumi ini. Karena itu agenda yang ada lebih mengembangkan sebuah manajemen transportasi yang menjadi bagian dari *sustainable urban development* (Soejachmoen, 2005). Pembangunan berkelanjutan menurut World Resouce Institute (1998) dalam Five Winds International (2001:6); Burwell (2006:334) merupakan hubungan dimensi lingkungan, sosial dan ekonomi yang saling berinteraksi dan mempengaruhi satu dan lainnya untuk lebih jelasnya seperti gambar dibawah ini :



Gambar 3

Hubungan Dimensi Lingkungan, Sosial dan Ekonomi dalam Pembangunan Berkelanjutan

Sumber Five Winds International (2001:6); Burwell (2006:334)

Sistem transportasi berkelanjutan dengan judul asli *A Community Action Guide to People Centred, Equitable and Sustainable Urban Transport* oleh Soejachmoen (2005:77) dikutip dalam AR. Barter dan Tamim Raad mengemukakan 10 hal utama yaitu :

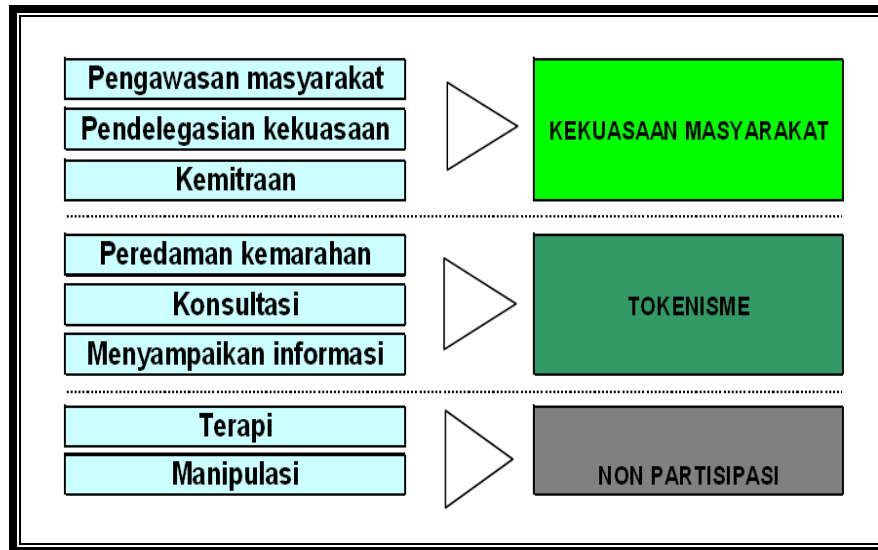
1. Aksesibilitas untuk semua orang sistem transportasi yang berkelanjutan harus dapat menjamin adanya akses bagi seluruh lapisan masyarakat termasuk para penyandang cacat, kanak-kanak dan lansia, paling tidak kebutuhan dasarnya.
2. Kesetaraan sosial, sistem transportasi selayaknya tidak hanya diperuntukkan bagi masyarakat tingkat atas yaitu pembangunan jalan raya dan jalan tol semata, penyediaan sarana angkutan yang terjangkau dan memiliki jaringan yang baik merupakan bentuk pemenuhan kesetaraan sosial sehingga masyarakat dapat merasakan pelayanan transportasi
3. Keberlanjutan lingkungan sistem transportasi harus seminimal mungkin memberikan dampak negatif terhadap lingkungan sistem transportasi yang berkelanjutan harus mempertimbangkan jenis bahan bakar yang efisien dari kinerja kendaraan itu sendiri
4. Merupakan upaya untuk mempertahankan keberlanjutan lingkungan dengan meminimalkan dampak lingkungan, kesehatan dan keselamatan sistem transportasi harus dapat menekan dampak terhadap kesehatan dan keselamatan. Secara umum sekitar 70 persen pencemaran udara dihasilkan oleh kegiatan transportasi dan ini secara langsung maupun tidak langsung memberikan dampak terhadap kesehatan terutama terhadap sistem pernafasan. Disisilain kecelakaan di jalan raya mengakibatkan 500.000 orang pertahun meninggal dan 50 juta orang lainnya cacat seumur hidupnya, hal ini akan berarti semakin meningkatnya aktifitas transportasi dan lalu lintas akan semakin bertambah pula korban kecelakaan lalu lintas.
5. Partisipasi masyarakat dan transparansi sistem transportasi disediakan untuk memberikan pelayanan untuk masyarakat, dengan demikian masyarakat

umum haruslah diberikan porsi yang cukup untuk ikut menentukan bentuk dari moda transportasi yang digunakan serta terlibat dalam proses penyediaannya. Bukan hanya masyarakat yang telah memiliki kendaraan dan mobil saja, namun juga yang tidak memiliki kendaraan tetap memerlukan transportasi dalam keseharian, dengan demikian partisipasi juga merupakan sumbangan bagi proses perencanaan implementasi dan pengelolaan dari sistem transportasi kota.

Sebuah transparansi merupakan suatu yang tidak boleh ditinggalkan dan hal ini merupakan faktor yang penting. Ketersediaan informasi dan sifat terbuka selama proses merupakan penjamin terlaksananya sistem yang baik dan memihak pada masyarakat umum. Menurut Suhartini, Halim, Khambali dan Basyid (2005) bahwa salah satu ciri dari sebuah pemberdayaan masyarakat berbasis komunitas ialah penumbuhan partisipasi masyarakat.

Partisipasi atau peran serta masyarakat pada dasarnya ialah usaha untuk menumbuhkan rasa memiliki dan semangat terhadap kegiatan pembangunan masyarakat yang dilihat atas keterlibatannya mulai proses perencanaan, implementasi dan evaluasi pembangunan. Hal utama dalam partisipasi yakni *self conciusnes* (penyadaran diri) dan penumbuhan semangat dalam berbagai kegiatan pemberdayaan masyarakat.

Ditambahkan Ulistiyani (2004:125) peran serta masyarakat akhirnya akan terjadi pentahapan dimana peran dan fungsi pemerintah serta peran agen pembaharu akan bergerak secara logis masing masing bergeser menurut pola kekuasaan dominan. Tahap pertama pemerintah cenderung lebih dominan tanpa memperhitungkan stakeholder maupun pihak luar pemerintah menurut Arnstein disebut *non partisipasi*. Kondisi kedua mulai terdapat ruang partisipasi masyarakat secara logika akan masuk peran pihak di luar pemerintah yang hanya sebatas sebagai pelaksana pembangunan dengan cakupan partisipasi yang sangat terbatas, belum ada penghargaan ide dan Arnstein mengelompokkan pada tingkat tokenisme dan kondisi yang terakhir adalah dominan masyarakat, telah terjadi kemitraan yang sebenarnya dan memberikan keleluasaan bagi rakyat oleh Arnstein merupakan sebuah manifestasi dan untuk lebih jelasnya lihat gambar dibawah ini.



Gambar 4
Delapan tangga Partisipasi Masyarakat

Sumber : Arnstein, 1969 dalam Ulistiyani (2004:125)

Jenjang partisipasi dalam kehidupan sehari-hari digambarkan pada gambar diatas. Arnstein mengungkapkan tingkat partisipasi masyarakat dapat digambarkan menjadi delapan tingkat partisipasi sebagai berikut :

- a. Tangga pertama yaitu manipulasi atau penyalahgunaan serta tangga yang kedua terapi (perbaikan) tidak termasuk dalam konteks partisipasi yang sebenarnya. Pada kasus ini masyarakat ikut dalam program tetapi tidak sepenuh hati baik secara psikologi, mental dan disertai konsekwensi keikutsertaan yang memberikan kontribusi dalam program tersebut. Dalam hal ini masyarakat dilibatkan hanya untuk mendapatkan dukungan publik semata dan oleh Arnstein menyebutnya sebagai ketidak pedulian.
- b. Tangga selanjutnya adalah tangga ketiga yaitu pemberian informasi, tangga keempat konsultasi dan tangga yang kelima penentraman adalah sarana untuk menampung saran, masukan dan ide dari masyarakat guna meredam keresahan. Hal tersebut dikategorikan sebagai “tokenisme”.

Pada dasarnya penyampaian informasi merupakan suatu bentuk pendekatan kepada masyarakat untuk mendapat legitimasi publik, atas segala program yang telah dicanangkan hal ini kenyataanya merupakan bentuk dari komunikasi *top down*. Sementara konsultasi dalam sebuah forum adalah untuk mengundang ketertarikan publik tidak sampai pada memperhatikan keberatan publik. Kemudian tangga kelima peredaman. Pada ketiga tangga

yang dimaksud sesungguhnya masyarakat sudah mulai diberi kesempatan untuk berpartisipasi dengan bentuk menyampaikan pendapat, saran dan keberatan tetapi sifatnya formalitas. Arnstein menyebutnya sebagai tingkat penghargaan atau formalitas (Ulistiyani 2004:125).

- c. Menurut Arnstein pada tingkat tangga keenam mulai dapat terdeteksi apa yang disebut sebuah partisipasi dan kemitraan dengan masyarakat dalam hal ini masyarakat sudah mendapat tempat pada sebuah program pembangunan, tingkat yang ketujuh telah terjadi pelimpahan kewenangan oleh pemerintah kepada masyarakat. Selanjutnya yang terakhir tangga kedelapan masyarakat telah mampu melakukan kontrol. Ketiga kelompok tingkatan disebutkan diatas merupakan kategori tingkat kekuasaan masyarakat (Ulistiyani 2004:125).
6. Biaya rendah dan ekonomis tidak boleh terfokus pada kendaraan bermotor saja melainkan terfokus pada seluruh lapisan masyarakat. dengan demikian transportasi yang baik harus berbiaya rendah ekonomis dan terjangkau, tetapi bukan berarti pelayanan transportasi memiliki kualitas yang sama, beberapa tingkatan kelas pelayanan diatasnya dapat diberikan dengan mempertimbangkan biaya operasi dan keterjangkauan kelas masyarakat yang dituju, berarti biaya rendah bukan merupakan kunci semata melainkan suatu nilai ekonomis dan keterjangkauan bagi seluruh lapisan masyarakat.
7. Informasi – masyarakat harus terlibat secara aktif dalam perencanaan dan pelaksanaan serta pengelolaan transportasi. Masyarakat harus memahami latar belakang memilih sistem transportasi dan kebijaksanaan tersebut. Dengan demikian hal tersebut merupakan bagian untuk menjamin sebuah proses transparansi dalam perencanaan, implementasi dan pengelolaan transportasi kota yang berkelanjutan.
8. Advokasi – advokasi merupakan komponen penting untuk memastikan terlaksananya sistem transportasi yang tidak memihak pada pengguna kendaraan bermotor semata melainkan memihak pada kepentingan orang banyak, dinegara maju seperti London, Tokyo, Toronto, Perth advokasi masyarakat mengenai sistem transportasi berkelanjutan mampu mengubah sistem transportasi kota sejak tahapan awal perencanaan. Advokasi dapat

dilakukan oleh berbagai pihak dan dalam berbagai bentuk penguatan bagi penggunaan angkutan umum misalnya, akan sangat membantu dalam mengelola transportasi umum yang aman dan nyaman.

9. Peningkatan kapasitas – membuat kebijakan dalam sektor transportasi perlu mendapatkan kapasitas untuk dapat memahami paradigma baru dalam pengadaan sistem transportasi yang lebih bersahabat, memihak pada kepentingan masyarakat dan tidak lagi tergantung pada pemanfaat kendaraan bermotor pribadi semata.
10. Jejaring kerja – jejaring kerja dari berbagai stake holder sangat diperlukan terutama sebagai ajang bertukar informasi dan pengalaman untuk dapat menerapkan sistem transportasi kota yang berkelanjutan.

Transportasi Ramah Lingkungan dapat juga berarti kumpulan dari bentuk transportasi dengan model yang lebih berkelanjutan menuju perkembangan lingkungan yang dapat diterima oleh masyarakat perkotaan dengan ciri khas akan meningkatkan produktifitas dan keuntungan dari penerapan model yang dimaksud. Selanjutnya menurut Onogawa (2007:4) Transportasi Ramah Lingkungan dapat juga berarti pencegahan (mitigasi) dimana usaha pencegahan dianggap sebagai usaha yang lebih ringan dan murah daripada usaha untuk memperbaiki kondisi lingkungan yang sudah rusak. Sebagai contoh kepeloporan Transportasi Ramah Lingkungan yang diterapkan dalam berbagai bentuk dan kondisi di Bogota, Curitiba dan Seoul.

Upaya pencegahan merupakan kode praktik pengelolaan lingkungan hidup sukarela yang berupaya untuk melepaskan perasaan diri dari jepitan peraturan pemerintah yang cenderung kaku dalam hal ini pihak yang bermasalah ingin menggunakan teknologi lingkungan hidup yang sifatnya *cost effectif* (contoh perusahaan 3 M telah membuktikan bahwa teknologi *preventif* adalah *cost effectif* untuk menangani pencemaran, perusahaan tersebut memelestikan PPP yang berarti “*Polluter Pay Principle*” menjadi “*Pollution Prevention Pays*” yang pertama berarti “prinsip pencemar membayar” dan yang kedua “usaha *preventif* pencemaran menguntungkan” (Sumarwoto, 2001:110).

Peduli akan lingkungan dengan respon yang besar terhadap perubahan iklim global akan terus dimaksimalkan, Rencana Aksi Nasional (RAN) yang lebih difokuskan pada usaha mitigasi dan adaptasi. Usaha mitigasi intinya mengupayakan penanggulangan

untuk mencegah terjadinya perubahan iklim yang semakin buruk selanjutnya adaptasi merupakan upaya penyesuaian pola hidup dan sarananya terhadap perubahan iklim.

Upaya mitigasi yang bertujuan untuk menurunkan jumlah laju emisi GRK skala global yang akhirnya GRK di atmosfer bumi berada pada tingkat yang dapat ditolerir (Kementrian Lingkungan Hidup, 2007:39). Kondisi negara Indonesia yang belum termasuk negara yang harus menurunkan emisi GRK dihadapkan pada perkiraan ancaman naiknya muka air laut yang akhirnya akan menenggelamkan kota besar yang berada di daerah pesisir Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Dari sektor transportasi jarak dekat "*cidomo*" yang tidak menghasilkan CO₂ memiliki peluang pada upaya mitigasi dengan berpedoman pada *Think Globaly Act Localy*.

Upaya penurunan emisi GRK sektor transportasi bisa dicapai melalui standard emisi, inspeksi dan perawatan serta sistem transportasi berkelanjutan (Onogawa, 2007:20). Langkah pembangunan transportasi massal yang ramah lingkungan, contohnya kereta listrik atau bus ber-bahan bakar gas. Perlu diketahui berjalan kaki sejauh 1 km dapat menekan emisi CO₂ sekitara 222 gram dibandingkan dengan menggunakan mobil (Kementrian Lingkungan Hidup, 2007).

Menurut pemaparan Hadi (2008) dalam seminar Nasional Strategi Mitigasi dan Adaptasi Perubahan Iklim yang diadakan di Hotel Patra Semarang pada tanggal 24 Juni 2008 (Suara Merdeka, 25 Juni 2008) mengingatkan kembali bahwa 1 liter bensin berdasarkan *simple carbon calculator* memiliki faktor konversi bahan bakar berubah ke CO₂ setara 2.32 CO₂ Kg (ekuivalen).

Upaya lain dalam menurunkan gas rumah kaca (GRK) adalah menerapkan *carbon tax*, menurut Nordhaus (2007) dalam Kementrian Lingkungan Hidup (2007:41) menyarankan besaran *carbon tax* sebesar US\$ 30 per-ton emisi CO₂.

Menurut Wahyono (2003:16) pemusatan pembuangan limbah di Singapura telah mampu menghasilkan listrik 1.158 juta kWh listrik atau sekitar 3% dari total listrik yang dihasilkan oleh Singapura. Sedangkan *scrap metal* yang berhasil dikumpulkan sebanyak 24.000 ton hal ini menunjukkan sistem pemusatan pembuangan limbah akan dapat memiliki nilai ekonomi dalam kapasitas besar seperti halnya listrik tersebut diatas.

Menurut Anis (2006:19) manajemen berbasis lingkungan terdiri dari empat simpul. Simpul 1 adalah sumber, simpul 2 adalah komponen lingkungan, simpul 3 adalah

variabel penduduk seperti tingkat pendidikan dan perilaku sedangkan simpul 4 adalah penduduk yang sedang mengalami sakit.

Menurut *United Nations Environment Programme* (UNEP) dalam Onogawa (2007:4) ada 12 komponen yang berkenaan dengan program Transportasi Ramah Lingkungan meliputi :

1. Kesehatan Masyarakat

Dari segi kesehatan transportasi "*cidomo*" tidak menghasilkan CO₂ yang sangat membahayakan kesehatan masyarakat. Menurut Onogawa (2007:5) kondisi polusi di negara Asia berada pada kondisi yang memprihatinkan dengan polusi udara meliputi partikel debu, *nitrogen oxides*, dan *carbon monoxide*, 50% sampai 80 % polusi di Metro Manila disebabkan kendaraan bermotor.

Polusi udara dapat menyebabkan beberapa keluhan seperti gangguan kerja jantung dan gangguan saluran pernafasan, hasil studi menunjukkan polusi udara juga menyebabkan keluhan asma, *bronchitis*, gangguan hati dan *stroke*, hasil survey membuktikan akibat polusi udara secara global telah mengakibatkan kematian 200.000 sampai 570.000 orang meninggal (WRI, 1998) dalam Onogawa (2007:5)

2. Keselamatan Pengguna Jalan.

Dari segi keselamatan penumpang merupakan transportasi yang aman berhubung transportasi "*cidomo*" berkecepatan rendah dan dipandang lebih aman. Menurut WHO (2003) dalam Onogawa (2007:6) secara global 1,2 juta manusia meninggal karena kecelakaan lalu lintas. Dari angka tersebut diatas 750.000 orang meninggal setiap tahun dan berasal dari negara-negara Asia sedangkan 4,7 juta mengalami cacat karena kecelakaan. Kemudian *Asian Development Bank* memperkirakan kerugian tragedi telah merugikan US\$ 15.100.000.000 setiap tahun.

3. Pengelolaan Aspek Gangguan Kebisingan Suara

Kebisingan suara yang semakin meningkat akan dipandang sebagai penyebab gangguan kesehatan dan secara ekonomi juga dapat menurunkan kualitas lingkungan sekitarnya seperti sekolah di pinggir jalan yang ramai tentunya akan menurunkan minat murid untuk memilih sekolah tersebut, selain kebisingan akan diikuti dengan tingkat pencemaran udara yang tinggi. Menurut Onogawa (2007:7) bahwa suara yang ditimbulkan akibat kerja dari kendaraan bermotor, bel dan bunyi alarm mobil dapat

mengakibatkan efek negatif terhadap kesehatan. Dari dokumen *World Health Organization* (2005) dalam Onogawa (2007:7) mengenai gangguan yang diakibatkan oleh kebisingan diantaranya gangguan pada alat pendengaran, *aggressive*, gangguan susah tidur, gangguan kerja jantung, stress yang dapat merambat pada gangguan metabolisme dan sistem kekebalan tubuh serta pengaruh negatif pada pekerjaan dan aktifitas belajar. Salah satu kebijaksanaan untuk mengurangi kebisingan menurut Onogawa (2007:7) adalah dengan mempromosikan ketenangan, menerapkan *Non- Motorized Transport* seperti halnya berjalan kaki dan bersepeda merupakan kebijaksanaan yang dapat langsung diterapkan. Langkah pembuatan peredam suara di jalanan ternyata lebih mahal daripada usaha untuk mencegah kebisingan suara langsung dari sumbernya.

4. Kesejahteraan dan Jaminan Keamanan Bagi Kaum Hawa.

Dari pengalaman perjalanan di negara asia menunjukkan kaum wanita dan orang orang tua sulit untuk menggunakan fasilitas transportasi. Menurut Onogawa (2007:8) kontinuitas pelayanan transportasi setiap hari dengan kondisi yang baik serta ongkos biaya yang murah akan membantu perjalanan dan aktifitas kaum ibu seperti halnya perlindungan dalam membawa anak harus dirancang sedemikian rupa. Wanita dalam aktifitasnya selalu dibayangi ketakutan saat bepergian seorang diri dengan kendaraan umum untuk mengurangi ketakutan tersebut maka tempat tempat umum dan terminal perlu dilengkapi dengan penerangan yang cukup, staf keamanan, kamera pengawas keamanan yang akan membuat para kaum hawa merasa nyaman dalam perjalanan.

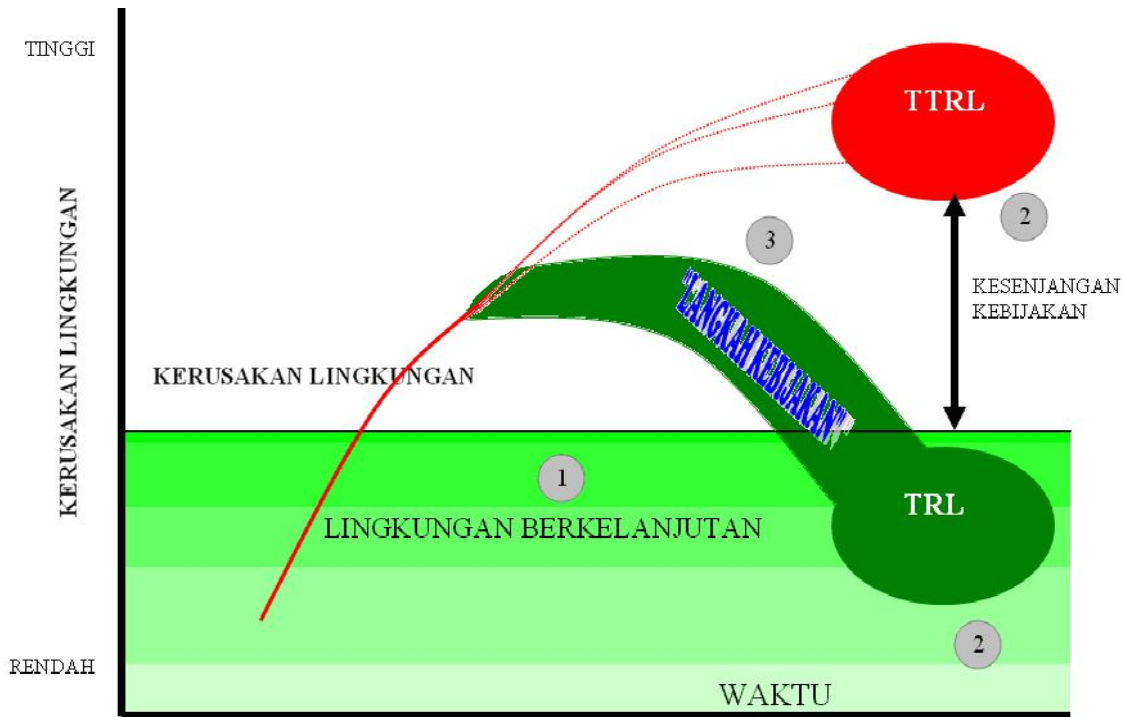
5. Manajemen Perencanaan Transportasi dan Tuntutan Transportasi

Penduduk miskin Kota Mataram dengan jumlah 37.971 orang (BPS Prop. NTB, 2007:6) membutuhkan transportasi yang murah dan terjangkau. Menurut Onogawa (2007:9) kondisi transportasi umum di Indonesia lebih banyak bersifat bertahan dari pada untuk lebih dihargai. Dalam banyak hal kebutuhan transportasi perorangan maupun keluarga banyak diakomodasi dengan sepeda motor dan mobil pribadi sementara kondisi pelayanan transportasi umum menunjukkan ketidak nyamanan seperti halnya menunggu lama sampai penuh penumpang, bila dilihat secara pribadi kurang aman serta keterbatasan dalam pelayanan ketempat tempat penting. Beberapa negara menurut Onogawa (2007:10) seperti Bogota di Amerika Latin dan Curitiba sudah mengaplikasikan kehandalan dari *Bus Rapid Transport* sistem. Meskipun demikian

negara negara di Asia juga sudah mulai membangun *Bus Rapid Transport* seperti halnya di kota Bijing, Jakarta, Nagoya, Hangzhou, Seoul dan Taipei.

Untuk meningkatkan penggunaan sistem transportasi umum sebuah kota harus memperhatikan orientasi pelayanan yang baik seperti halnya membuat *network* pelayanan yang terintegrasi, menyediakan stasiun dan terminal yang nyaman dan aman dari perubahan cuaca, penyediaan papan trayek pelayanan dan tarif rata rata untuk masing masing perjalanan (Onogawa, 2007:10). Menurut *Organisation for Economic Co-operation and Development* (2004:130); *Weiderkehr* (2004:13) *back casting* atau penerawangan ke masa depan merupakan salah satu konsep yang digunakan untuk menerangkan Transportasi Ramah Lingkungan (TRL) yakni dengan membayangkan Transportasi Ramah Lingkungan (TRL) di masa depan dan dibandingkan dengan membludaknya penggunaan kendaraan bermotor pribadi atau Transportasi Tidak Ramah Lingkungan (TTRL) kemudian kembali kemasa sekarang untuk melihat langkah kebijakan yang akan diterapkan.

Proses kebijakan dapat dilihat pada gambar 4, dijelaskan pada gambar proses penerawangan dimulai dengan keterangan 1 (satu) berawal dari keadaan lingkungan yang berkelanjutan dengan penerapan Transportasi Ramah Lingkungan dan grafik semakin keatas adalah kondisi lingkungan yang semakin rusak dengan penggunaan Transportasi yang Tidak Ramah Lingkungan (TTRL), nomor 2 (dua) adalah dua kondisi yakni menerapkan Transportasi Ramah Lingkungan (TRL) dan menerapkan Transportasi Tidak Ramah Lingkungan (TTRL) yang keduanya pada posisi yang sangat berbeda dan berlawanan, nomor 3 (tiga) adalah gambaran kebijakan yang mengarah pada peningkatan kebijakan penggunaan Transportasi Ramah Lingkungan (TRL) guna mencapai kondisi yang ramah lingkungan dengan pembatas garis horizontal dan warna hijau.



Gambar 5.
Target Transportasi Ramah Lingkungan dan Backcasting Methode

Sumber OECD (2004:130); Weiderkehr (2004:13)

6. Kendaraan Tidak Bermotor (KTB/NMT)

“*cidomo*” merupakan *Non-Motorized Transport* yang merupakan salah satu komponen Transportasi Ramah Lingkungan. Menurut Onogawa (2007:13) Transportasi Ramah Lingkungan kini dalam kondisi yang kurang didukung oleh infrastruktur, seperti kegiatan berjalan kaki. Kondisi sarana pejalan kaki di kota kota Asia termasuk Indonesia sangat rendah kualitasnya dan terpisah pisah oleh pemukiman, adapun kondisi yang ada sebagai berikut:

- Sarana pejalan kaki belum banyak divaping blok/diaspal bahkan kondisinya dapat dikatakan bukan sarana untuk pejalan kaki.
- Belum ada sarana fisik yang membatasi antara jalan raya padat lalu lintas dan jalan raya untuk keperluan kecepatan tinggi.
- Kurangnya sarana penyeberangan jalan
- Kurangnya sarana peneduh seperti pohon dan naungan saat musim hujan.
- Kurangnya sarana penerangan jalan raya
- Pejalan kaki yang padat dibeberapa tempat melebihi kapasitas luasan trotoar.
- Banyak kejadian pencopetan, perampokan dan kejahatan yang menimpa pejalan kaki.

Perhatian terhadap peningkatan sarana berjalan kaki akan meningkatkan implementasi dari Transportasi Ramah Lingkungan. Jalan Nanjing di Shanghai merupakan jalanan tersibuk bagi pejalan kaki didunia dilengkapi dengan sarana perbelanjaan *mall* (Onogawa, 2007:13). Langkah maju transportasi ramah lingkungan dalam bentuk *Non-Motorized Transport* yaitu ditetapkannya tanggal 22 September sebagai hari bebas polusi kendaraan bermotor sedunia yang artinya hari tersebut kendaraan bermotor tidak beroperasi. Kemudian mulai tahun 2007 Tokyo dan Bogota menerapkan hari minggu sebagai hari bebas kendaraan bermotor dengan menutup beberapa jalan kota guna memberikan kesempatan warga berjalan jalan santai.

Sejarah penggunaan sepeda merupakan sejarah yang penting dalam pertumbuhan negara negara di Asia tetapi ironisnya pada saat kondisi lingkungan membutuhkan model transportasi bersepeda yang ramah lingkungan namun kebijakan kota di negara Asia kurang mendukung untuk bersepeda seperti halnya tidak tersedianya jalan khusus untuk bersepeda. Penyediaan parkir khusus untuk bersepeda dan penyediaan jalan khusus untuk pengendara sepeda akan memiliki daya tarik tersendiri untuk memanfaatkan transportasi sepeda. Menurut Onogawa (2007:14) promosi untuk menggunakan sepeda adalah strategi prioritas menuju Transportasi Ramah Lingkungan. Penggunaan *pedicabs*/sepeda roda tiga untuk pelayanan umum di Kota Indian telah mencapai 100.000 unit sedangkan di Manila kendaraan *pedicabs* sudah lama digunakan untuk pelayanan transportasi masyarakat.

7. Bentuk Infrastruktur yang Tidak Mengganggu Lingkungan dan Masyarakat

Infrastruktur jalan raya dan jalan tol merupakan kebutuhan utama mobil, dengan dibangunnya infrastruktur jalan telah merubah wajah kota di Indonesia. Jalan raya secara tidak sadar telah memisahkan habitat satu dengan habitat yang lainnya dan dapat berarti mengganggu mahluk hidup yang ada di daerah tersebut. Sementara keberadaan kendaraan bermotor di jalan raya selama ini sudah menimbulkan pencemaran udara dan kebisingan suara dengan artian mulai mengganggu manusia itu sendiri. Transportasi "*cidomo*" dapat diterima oleh lingkungan dan tidak mengganggu kehidupan masyarakat Kota Mataram bila dikelola dengan baik.

8. Penggunaan Bahan Bakar Rendah Polusi

Upaya dunia untuk menurunkan emisi GRK salah satunya dengan menggunakan BBM rendah polusi dalam hal ini *timbal*, beberapa contoh BBM rendah polusi yang sudah ada seperti : *Bio-diesel*, *Liquid Petroleum Gas (LPG)*, *Compressed Natural Gas*

(CNG), Energi Listrik, *Ethanol*, *Hybrid – elektrik* dan hidrogen cair (2007:18). Transportasi “*cidomo*” yang tergolong *Non-Motorized Transport* tentu tidak membutuhkan bahan bakar sehingga memenuhi persyaratan Transportasi Ramah Lingkungan. Menurut Onogawa (2007:18) kemajuan teknologi seperti mobil elektrik hibrid, *biofuels (etanol dan biodiesel)*, serta energi surya akan mengambil peran penting dalam kegiatan transportasi dinilai dari segi ekonomi dan pengurangan emisi.

9. Peningkatan Kualitas Udara dari Kegiatan Jalan Raya.

Pembangunan yang pesat dinegara negara Asia termasuk Indonesia disisi lain telah menimbulkan kabut asap dan meracuni udara perkotaan. Transportasi “*cidomo*” dapat menjaga kualitas udara seperti yang diketahui transportasi “*cidomo*” tergolong *Non-Motorized Transport* yang tidak menghasilkan sisa pembakaran BBM berupa CO₂. Menurut onogawa (2007:20) pengujian emisi gas buang merupakan suatu keharusan baik untuk kendaraan baru dan kendaraan tua.

10. Pelaksanaan Uji Emisi (Pemeriksaan dan Perawatan)

“*Cidomo*” yang tergolong *Non-Motorized Transport* tentunya tidak membutuhkan uji emisi karena sama sekali tidak ada aktifitas pembakaran BBM fosil. Menurut Onogawa (2007:20) bahwa uji emisi merupakan sebuah keharusan untuk kendaraan lama dan baru.

11. Perencanaan Tata Ruang untuk Transportasi

Menurut Onogawa (2007:20) ketergantungan penggunaan kendaraan bermotor akan lebih meningkat bila bentuk kota tersebar (*sprawl*). Tataguna lahan merupakan sebaran aktifitas dan tujuan di kota. Tataguna lahan biasanya dikenal dengan singkatan 3 “*D*” 1. *Density*, 2. *Diversity*, dan 3. *Design*.

12. Penguatan Pengetahuan Dasar, Kesiapan Masyarakat Serta Partisipasinya.

Menurut Onogawa (2007:22) kepala daerah yang mempunyai komitmen untuk Transportasi Ramah Lingkungan tidak dapat bekerja sendirian dalam hal mewujudkan transportasi ramah lingkungan.

Pada permulaan, pertengahan dan ahir dari abad 20 telah terjadi perubahan yang dramatis pada kegiatan transportasi dengan membawa dampak yang cukup luas, namun kegiatan ini terus dilanjutkan, kemudian untuk pengembangan transportasi kedepan menurut Baewarld (1976:555) akan lebih banyak mempertimbangkan :

1. Kegiatan transportasi lebih banyak mengakomodasi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan.
2. Fasilitas transportasi akan dirancang untuk menghilangkan efek negatif pada manusia dan lingkungan.
3. Semua dampak yang ditimbulkan oleh alat transportasi yang baru, harus dapat diterima oleh lingkungan.
4. Sistem transportasi harus merupakan bagian usaha untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat kota.

Masalah lingkungan hidup adalah masalah moral , masalah perilaku manusia yang akan menjadi kurang tepat bila masalah lingkungan hanya masalah teknis. Menurut Chiras (1985) dalam Anis (2007:165) etika yang merupakan etika masyarakat moderen saat ini *Sustainable Ethics*, memiliki anggapan dasar bahwa :

- (a.) Bumi merupakan sumber persediaan yang memiliki batas.
- (b.)Mendaur ulang dan menggunakan sumberdaya alam yang dapat diganti akan mencegah terjadinya kepunahan persediaan sumberdaya alam tersebut.
- (c.) Nilai hidup tidak diukur dari besarnya uang di bank.
- (d.)Harga setiap usaha, bukan hanya penggunaan energi, tenaga kerja dan materi namun harga *eksternal* seperti kerusakan lingkungan dan menurunnya derajat kesehatan masyarakat, harus diperhitungkan.
- (e.) Manusia harus memahami dan berkerja sama dengan alam
- (f.) Usaha usaha individu dalam mengatasi masalah yang sangat menekan harus disertai dengan hukum yang kuat dan teknologi yang tepat.
- (g.)Manusia adalah bagian dari alam, manusia dikuasai hukum alam sehingga harus menghormati komponen komponen hukum tersebut.
- (h.)Limbah sama sekali tidak dapat ditolerir sehingga setiap limbah harus memiliki nilai guna.

2.3. Perlunya Kegiatan Transportasi Ramah Lingkungan

Di Asia pada awal abad 21 sedang mengalami pertumbuhan ekonomi yang cukup baik, seperti diketahui pertumbuhan tersebut sangat tergantung dari pelayanan transportasi dan meningkatnya jumlah sarana transportasi serta aktifitasnya yang kian meningkat dan pada akhirnya secara garis besar hal tersebut diatas membawa pengaruh pencemaran udara dari hasil pembakaran BBM fosil. Semua negara negara di Asia mengalami pencemaran yang sangat serius dari kegiatan transportasi, kemudian membawa dampak terhadap lingkungan dan sosial ekonomi.

Dampak lain dari pencemaran udara yang dihubungkan dengan kesehatan masyarakat serta dampak lingkungan seperti halnya kebisingan suara, kemacetan lalu lintas yang merugikan secara ekonomi karena waktu terhambat, ketidak efisienan dari penggunaan bahan bakar karena putaran mesin pada kecepatan rendah, penggunaan yang besar terhadap BBM yang tak terbaharukan yakni BBM fosil dan hilangnya habitat asli pada daerah tertentu.

Hasil penelitian WHO untuk standar kualitas udara pada lima belas kota besar di Asia sejak tahun 1990 sampai dengan tahun 1999 menunjukkan pencemaran udara diperkotaan telah menyebabkan kematian 800.000 orang pertahun di seluruh belahan bumi, dan menariknya 500.000 orang berasal dari negara di Asia (Onogawa, 2007:2). Ditambahkan lagi bahwa 1,2 juta orang meninggal karena kecelakaan lalu lintas diantaranya 720.000 orang korban meninggal dari negara Asia.

Manajemen lalu lintas pada dewasa ini dirasakan semakin penting dalam peningkatan pelayanan angkutan umum. Tujuan utama strategi perencanaan transportasi saat ini yakni mendorong peningkatan pelayanan angkutan umum termasuk didalamnya pelayanan parkir, khusus untuk kegiatan bisnis waktu parkir minimal 3 (tiga) jam (Suprpto dan Waldijono, 1995: 282). Di Kota Mataram jenis angkutan yang terpenting adalah angkutan perkotaan (Angkot) dan transportasi "*cidomo*".

2.4. Partisipasi Masyarakat dan Tata Kelola Transportasi

Masyarakat merupakan tujuan utama dari pembangunan yang berkelanjutan dengan menjiwai kerakyatan yang dipimpin oleh hikmah kebijaksanaan dalam permusyawaratan/perwakilan dalam sila ke empat dari Pancasila telah memaparkan bahwa partisipasi masyarakat merupakan hal yang esensi dalam pembangunan yang berkelanjutan. Dalam kegiatan transportasi peranserta masyarakat dalam merumuskan

dan merencanakan kegiatan yang berhubungan dengan transportasi sangat diharapkan lebih lanjut menurut Soejachmoen (2005:68) tata kelola transportasi kota yang baik perlu diletakkan pada nilai-nilai dasar dari tatakelola yang baik. Dengan demikian perlu sebuah penyederhanaan, kemudian dirumuskan menjadi enam nilai dasar dari tata kelola transportasi yang baik.

Pertama, transportasi kota harus dikelola dengan bertanggung jawab atau akuntabel dalam konteks kebaikan dan mutu, dan dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat sebagai pengguna sekaligus pemilik.

Kedua, penyelenggaraannya harus transparan sehingga semua orang dapat ikut memantau dan mengontrol proses penyelenggaraannya secara proporsional.

Ketiga, transportasi publik harus responsif terhadap kebutuhan masyarakat kota, termasuk diantaranya terhadap kemungkinan masalah yang muncul maupun terhadap kemungkinan peluang mengembangkan tata transportasi yang baru dan lebih baik.

Keempat, pengelolaan harus berdasarkan prinsip kewajaran atau *fairness* dimana pengelolaan tidak boleh merugikan atau memperoleh subsidi yang berlebihan, namun tidak boleh dibebani untuk mencari laba yang sebesar-besarnya. Dengan demikian harus diterapkan *key performance indicators*-nya

Kelima, menjadi kesetaraan dasar dari setiap pengguna, artinya pelayanan yang baik dan bermutu tidak membedakan kepada siapa pelayanan tersebut diberikan

Keenam, masyarakat harus berpartisipasi untuk menjamin bahwa pelayanan transportasi kota berjalan dengan baik dan bermutu baik dalam menjaga dan memelihara infrastrukturnya, yang pada akhirnya masyarakat dapat menjadi pemelihara, investor atau pengelolanya

2.5. Otonomi Daerah

Berkenaan dengan era otonomi daerah yang memberikan kemungkinan lebih besar bagi pengelolaan lingkungan hidup yang lebih baik.

1. Dengan mendekatkan pengambilan kebijakan dan keputusan publik dengan rakyat di daerah. Asumsinya sulit dipahami bahwa kebijakan dan keputusan publik itu bertentangan dengan kenyataan mengenai kondisi lingkungan hidup di daerah.
2. Ada kontrol lebih langsung dan lebih cepat bahkan lebih murah dari masyarakat dan berbagai kelompok kepentingan di daerah. Kontrol ini yang memungkinkan

pemerintah daerah menggunakan kewenangannya demi kepentingan masyarakat dan bukan demi kepentingan sendiri atau kelompok tertentu. Akhirnya diasumsikan bahwa kebijakan dan keputusan dibidang lingkungan hidup akan lebih mengakomodasi kenyataan dilapangan

3. Dengan otonomi daerah kepentingan masyarakat lokal yang terkait dengan lingkungan hidup, khususnya masyarakat adat akan lebih bisa diperhatikan dan diakomodasi. Dengan artian aparat adalah orang yang mengenal masyarakatnya sehingga kepentingan masyarakat akan lebih bisa diperhatikan dan diakomodasi.
4. Nasib setiap daerah itu ditentukan oleh daerah itu sendiri. Maka masa depan daerah itu juga menjadi tanggung jawab pemerintah dan masyarakat setempat. Dalam kaitan dengan itu, lingkungan hidup harus menjadi salah satu faktor penting yang harus dipertimbangkan secara serius dalam setiap perencanaan pembangunan didaerah tersebut. Ada asumsi cukup kuat bahwa pemerintah daerah dan masyarakat setempat tidak seperti pemerintah pusat sebelumnya akan lebih serius mengantisipasi setiap kemungkinan yang terkait dengan lingkungan hidup.

Menurut Samekto (2007: 17) era otonomi daerah cenderung berpacu pada peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) ternyata makin memperburuk kondisi lingkungan. Dalam hal menjaga dan melindungi lingkungan untuk sebuah keberlanjutan kehidupan, ternyata belum menjadi sebuah kepedulian daerah apalagi namanya prioritas. Menurut (Samekto, 2007: 17) bahwa permasalahan lingkungan di masing masing daerah cenderung meningkat dan mendekati kondisi konflik (perselisihan) antara daerah.

Menurut Budihardjo (1991:106) permasalahan kota kota di Bumi Pertiwi bercirikan populasi lebih padat dengan mata pencarian sektor informal dan rata rata penghasilan rendah, apakah adil bila perencana kota mengambil kebijakan membatat tanpa ampun kegiatan kegiatan sumber kehidupannya!! Pantaskah kalau wahana dan kegiatan kehidupan kota khusus untuk kelompok strata atas yang mampu dan merupakan golongan minoritas?.

Negara barat yang telah dicap sebagai negara borjuis kapitalis, ternyata dalam hal perkotaan justru memperhatikan kesan kebersamaannya. Sebagai contoh kebijakan transportasi di Inggris, pemerintah mempromosikan dan menggalakkan penggunaan transportasi umum (*public transport*) dengan konsep konsep penunjang yang mantap,

misalnya konsep “*kiss and ride*” untuk transportasi antar kota pekerja atau pegawai yang tinggal di kota satelit tetapi bekerja di kota induk (*central city*).

Disamping itu ditambahkan Budihardjo (1991:107) “*Park and Ride*” untuk transportasi pusat kota. Konsep ini diberlakukan pada pusat pusat perkantoran, perdagangan atau pertokoan di pusat kota. Peraturannya adalah hanya kendaraan umum boleh masuk, sedangkan yang membawa kendaraan pribadi dilarang masuk dan harus parkir di *car park* yang telah disediakan di *pheri pheri* untuk kemudian bersama sama menggunakan kendaraan umum ketempat tujuan masing masing.

2.6. Transportasi Ramah Lingkungan dan *Global Warming*

Bumi semakin panas yang sudah dapat dirasakan di kota Jakarta selain akibat kurangnya tumbuhan peneduh, berkembangnya pabrik skala besar dan yang lebih jelas dan berlalu lalang adalah akibat meningkatnya penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan cenderung mengakibatkan kemacetan, dari kemacetan lalu lintas jalan raya mesin terus tetap hidup dengan putaran yang tidak stabil menambah tingginya emisi pencemaran dari sumber kendaraan bermotor (sumber pencemar bergerak). Sektor transportasi yang didominasi kendaraan bermotor berpotensi menyumbang emisi gas rumah kaca berupa CO₂ sejumlah 25% pada proses *global warming* Wright (2005) dalam Onagawa (2007:2)

Puncak dari perubahan iklim pada abad ini sudah dirasakan pada tanggal 24 sampai dengan 31 Agustus 2005, menurut Rusbiantoro (2008:1) daerah Mississippi, Louisiana dan Alabama dihempas badai Katrina dengan cakupan luas daerah 200.000 km² berselang empat hari kawasan New Orleans dilanda banjir yang cukup dahsyat dengan meluluhlantahkan kota berpenduduk padat dengan korban jiwa tercatat 10.000 jiwa meninggal dan setengah juta jiwa masyarakat New Orleans kehilangan tempat tinggal akibat rumah masyarakat terhanyut gelombang air laut. Kerugian tercatat US \$ 200 milyar.

Adanya badai *Katrina* membuat pemerintah Amerika tidak berdaya mengevakuasi warganya walaupun tentara dan veteran dengan jumlah besar telah dikerahkan. Ilmu dan teknologi negara Amerika cukup diperhitungkan dalam mitigasi bencana namun dengan

adanya badai *Katrina* negara Amerika samasekali tidak berkutik. Pada kejadian bencana badai *Katrina* orang nomor satu yang disalahkan adalah Direktur Agen Federal Manajemen Bencana (FEMA) bernama Joe Allbaugh. Sang direktur tidak memiliki pengalaman dalam menangani bencana sedahsyat badai *Katrina* demikian juga pada tahun 2003 Joe Allbaugh digantikan dengan orang yang sama tidak mempunyai kemampuan yang tinggi mengatasi mitigasi bencana bernama Michael Brown dan disebut sebagai orang yang dikorbankan dalam ketidak tanggapan dari Agen Federal Manajemen Bencana (Rusbiantoro, 2008:3). *Warning* atau peringatan dini badai *Katrina* sudah didengungkan pada tahun 2001 tetapi pemerintah Amerika ada kesalahan dalam pengalokasian dana untuk keperluan yang lain seperti halnya untuk pembangunan bendungan di New Orleans dananya dihapus (Rusbiantoro, 2008:3).

Menurut Al Gore dalam Rusbiantoro (2008:4) dalam pengujian suhu temperatur tahunan yang berasal dari lapisan es di kutub *Antartika* dikorelasikan dengan tingkat CO₂ di udara selama 650.000 tahun guna menjelaskan proses mencairnya es di kutub utara dan selatan yang akan menenggelamkan kota didaerah pesisir dengan prediksi kenaikan muka air laut 6 meter dan menyebabkan 100 juta penduduk dunia terpaksa hidup dalam pengungsian. Dari dokumen pemantauan temperatur sejak 1880 menunjukkan 10 tahun terpanas telah terjadi pada 14 tahun terakhir. Selanjutnya menurut Al Gore dalam Rusbiantoro (2008:5) kerusakan terumbu karang di Bumi mengalami *Bleaching* karena perubahan iklim dilain pihak Burton menyatakan perubahan iklim bukan satu satunya penyebab, karena kegiatan *over fishing* dan polusi merupakan penyebab utama yang belum disebutkan.

Pemanasan global pada dasarnya merupakan peningkatan suhu rata rata di atmosfer, daratan dan lautan. Penyebab utama dari *global warming* karena pembakaran BBM fosil seperti batubara, minyak bumi (minyak tanah, bensin, avtur dan solar). Akibat pembakaran BBM tersebut akan menghasilkan karbondioksida, NO_x dan lebih dikenal dengan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) akan menghalangi keluar masuknya cahaya dan energi matahari di atmosfer Bumi.

Ratifikasi konvensi perubahan iklim kemudian ditindak lanjuti dengan keikutsertaan pada Protokol Kyoto melalui Undang Undang nomor 17 Tahun 2004. Protokol Kyoto pada prinsipnya mengatur kerangka kerja Konvensi Perubahan Iklim. Annex A Protokol ini mengidentifikasi jenis Gas Rumah Kaca yang harus direduksi

meliputi : CO₂, CH₄, N₂O, CFC, PFC dan SF₆ (Samekto, 2007: 14). Ada tiga mekanisme yang diatur dalam Protokol Kyoto (Samekto, 2007: 15) yaitu :

- (a). *Join Implemetation*;
- (b). *Clean Development Mechanism* (CDM);
- (c). *Emission Trading* (perdagangan emisi);

Secara konsep bangsa Indonesia banyak menerima keuntungan dari keikutsertaannya dalam Protkol Kyoto. Melalui dana yang disalurkan, Indonesia akan meningkatkan kemampuannya untuk beradaptasi dengan perubahan iklim. Lewat *Clean Development Mecanism* Indonesia memiliki potensi pengurangan emisi sampai 300 juta ton (Samekto, 2007: 15). Di Kota Mataram pengurangan emisi karbon dengan memfungsikan transportasi “*cidomo*” sebagai sarana transportasi jarak dekat memiliki potensi yang cukup cerah.

Tentang pengelolaan lingkungan hidup diatur pada UU No. 23 tahun 1997 dan menjadikan payung hukum lingkungan di Negara Indonesia. *Sustainable development* menjadi landasan konsep pengelolaan lingkungan di tingkat Nasional.

Sebuah kerusakan lingkungan (dalam kontek hukum) disebabkan oleh perbuatan manusia, dengan demikian tindakan manusia yang merusak tersebut harus dikendalikan (Samekto, 2007: 65). Perangkat pengendali adalah hukum (dalam hal ini adalah hukum lingkungan). Hukum lingkungan merupakan sekumpulan ketentuan ketentuan dan prinsip hukum yang diberlakukan untuk melindungi dan kepentingan pengelolaan lingkungan.

Pada hakekatnya hukum mengandung ide atau konsep (Samekto, 2007: 2) dan dengan demikian dapat digolongkan kepada sesuatu yang abstrak kedalam kelompok yang abstrak ini termasuk ide tentang keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial. Dengan demikian apabila berbicara mengenai penegakan hukum, maka pada hakekatnya berbicara mengenai penegakan ide atau konsep yang abstrak itu. Menurut Rahardjo (1981) dalam Samekto (2007: 2) dirumuskan secara lain, bahwa penegakan hukum adalah usaha untuk mewujudkan ide tersebut menjadi kenyataan. Ditambahkan menurut Samekto (2007: 2) penegakan hukum lingkungan sesungguhnya bukan satu satunya cara atau alat penata (*compliance tool*). Penataan dapat ditempuh melalui jalan lain seperti halnya instrumen ekonomi, *public pressure* yang efektif, *company rating*, pendekatan negosiasi dan mediasi serta perijinan.

Menurut Santoso (1994) dalam Samekto (2007: 3) bahwa program utama diundangkannya peraturan perundang undangan dibidang lingkungan hidup yaitu melindungi setiap orang atas lingkungan yang baik dan sehat serta perlindungan pelestarian daya dukung lingkungan akan berjalan efektif apabila dilaksanakan secara taat asas melalui penegakan hukum.

Menurut Suparmoko dan Suparmoko (2000:28) ekonomi lingkungan menganalisis pencemaran sebagai eksternalitas. Sebuah eksternalitas adalah sebuah dampak terhadap tingkat kesejahteraan pihak ketiga yang timbul karena tindakan seseorang tanpa dipungut kompensasi atau pembayaran.

Sebuah penegakan hukum akan memberikan hasil apabila hukum tersebut ditegakkan oleh kelembagaan yang memang benar benar siap dari segi kemampuan dan sarana fasilitas untuk menegakkan hukum lingkungan secara adil dan berdasarkan prinsip *equality before the law*, semua sama didepan hukum (Samekto, 2007: 9). Apakah Dinas Perhubungan Kota Mataram benar benar telah mempersiapkan sumberdaya manusia, fasilitas, serta dana yang mendukung? Dalam hal ini guna menegakkan ketentuan hukum pada transportasi "*cidomo*".

Setelah menyimak kesiapan dari kelembagaan tersebut diatas selanjutnya apakah kultur di Kota Mataram cukup mendukung?. Persoalan penegakan hukum lingkungan tidak sekedar penyiapan substansi hukum kelembagaan yang memadai namun sampai juga pada kultur (dalam hal ini kultur hukum) (Samekto, 2007: 11).

Transportasi "*cidomo*" yang merupakan warisan turun temurun yang sampai pada permulaan abad 21 masih dapat diandalkan untuk transportasi jarak dekat di Kota Mataram merupakan sebuah anugrah yang tidak kecil. Hal ini akan mungkin dapat terlihat manakala saat ini dunia pada berlomba menanggulangi *global warming* melalui pengurangan emisi gas karbon, pada kaitannya "*cidomo*" sebagai transportasi jarak dekat sama sekali tidak menghasilkan emisi gas karbon dan tidak tergantung pada BBM fosil. Dalam penanggulangan *global warming* Indonesia telah meratifikasi *konvensi* tentang perubahan iklim (*convention on the climate change*) dengan Undang Undang nomor 6 tahun 1994 yang mulai berlaku 23 Agustus 1994. Kesepakatan ini mengatur kesepakatan untuk kestabilan jumlah Gas Rumah Kaca di atmosfer pada tingkat kondisi yang membahayakan.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Tipe Penelitian

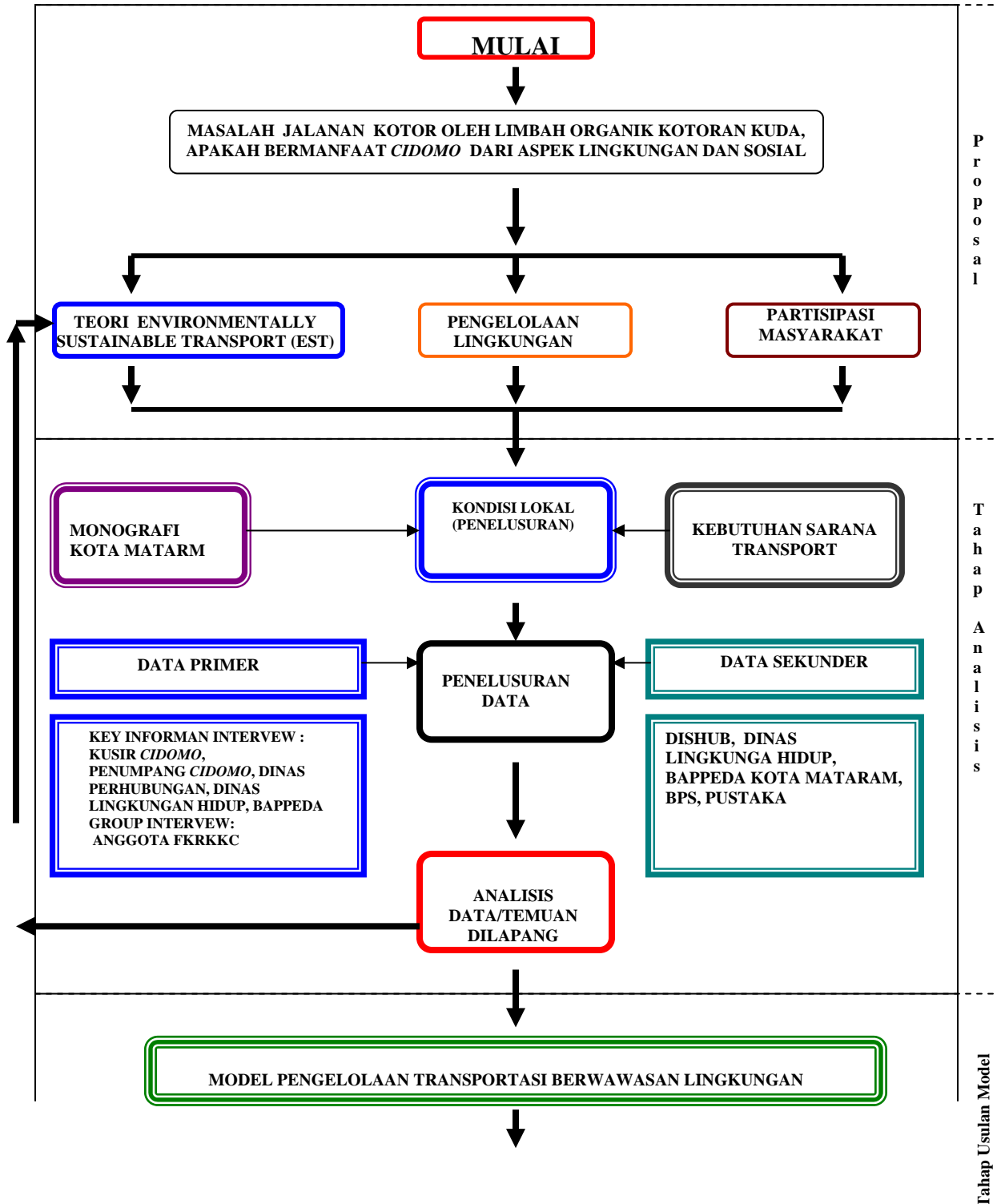
Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kaji tindak (*Action Reseach*). Menurut Hadi (2005:I-6) penelitian kaji tindak berpandangan bahwa sebuah penelitian yang baik dimana penelitan tersebut akan mampu memberikan manfaat bagi subyek penelitian. Dalam hal ini pendekatan kaji tindak atau *action reseach* mempersyaratkan bahwa peneliti harus berinteraksi dengan subyek penelitian sejak awal perumusan masalah penelitian, dalam proses perencanaan dikenal dengan tujuh tahapan perencanaan sebagai berikut :

1. Membuat perumusan masalah
2. Menetapkan tujuan
3. Analisis kondisi
4. Mencari alternatif solusi
5. Mencari alternatif yang paling baik
6. Mengimplementasikan
7. Pemantauan

Menurut Hadi (2005:IV-66) tujuh langkah tersebut diatas lebih dikenal dengan tujuh langkah perencanaan (*the seven step of magic planing*). Tahap penelitian kaji tindak berbeda dengan penelitian kualitatif dan kuantitatif meskipun pada awalnya berupa permasalahan, yang membedakan hanya pada perumusan masalah dirumuskan bersama sama subyek penelitian (Hadi 2005:IV-67). Dalam hal ini kusir "*cidomo*" menentukan permasalahannya, menentukan tujuan sampai pada alternatif kebijaksanaan. Menurut

Hadi (2005:IV-67) kaji tindak atau *action reseach* adalah program pengembangan masyarakat atau *community development*.

3.2. Alur Pikir Penelitian



Gambar 6.
Diagram Alir Penelitian

3.3. Ruang Lingkup Penelitian

Transportasi Ramah Lingkungan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah “*cidomo*” yang ditarik oleh seekor kuda jantan.

Ruang lingkup penelitian ini adalah :

1. Potensi dari “*cidomo*” dalam pembangunan yang berkelanjutan.
2. Masalah yang di timbulkan dari transportasi “*cidomo*” di Kota Mataram dari segi sosial dan lingkungan.
3. Buruknya pengelolaan limbah kotoran kuda, tingkat pendidikan atau sumberdaya manusia kusir “*cidomo*” dan kepengurusan dari Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*”.
4. Tingkat kenyamanan dari “*cidomo*”, kepuasan pelayanan sesuai tujuan penumpang, tarif penumpang, harapan penumpang, kapasitas muatan “*cidomo*”, kelancaran dan efisiensi.

3.4. Sumber dan Jenis Data

Jenis dan sumber data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh langsung dari lapangan melalui wawancara terhadap informan kusir dengan jumlah 30 orang dan penumpang “*cidomo*” sebanyak 80 orang serta dari pihak Dinas Perhubungan, Dinas Lingkungan Hidup dan Bappeda dengan menggunakan daftar panduan wawancara yang dipersiapkan, data primer juga didapatkan dari hasil *Group Interview* kemudian data sekunder berupa data dokumen yang telah dibuat oleh pihak Dinas Perhubungan, Dinas Lingkungan Hidup, Bappeda, BPS Kota Mataram dan dari studi pustaka.

3.5. Lokasi Penelitian

Kota Mataram memiliki luas wilayah lebih kurang 61,30 km² dan terletak antara 116°04' - 116°10' BT dan 08°33' – 08°38' LS merupakan daerah dataran rendah yang datar dengan ketinggian 16 m diatas permukaan laut. Secara administrative meliputi 3 (tiga) wilayah kecamatan masing masing Ampenan, Mataram dan Cakranegara yang terdiri dari 23 Kelurahan, 247 lingkungan dan 1.257 RT.

Pada bagian utara berbatasan dengan Kecamatan Gunung Sari dan Kecamatan Narmada Lombok Barat, pada bagian timur berbatasan dengan Kecamatan Narmada, pada bagian selatan berbatasan dengan Kecamatan Labu Api dan pada bagian barat berbatasan dengan Perairan Selat Lombok. Kota Mataram dalam proses pemekaran Kecamatan akan terbagi menjadi 6 Kecamatan terdiri dari 50 kelurahan (Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2007) dengan demikian data resmi yang disajikan masih dalam bentuk 3 (tiga) Kecamatan. Adapun enam Kecamatan yang dimaksud :

- a. Kecamatan Ampenan
- b. Kecamatan Sekarbela
- c. Kecamatan Selaparang
- d. Kecamatan Mataram
- e. Kecamatan Cakranegara
- f. Kecamatan Sandubaya

3.6. Narasumber Penelitian

Sesuai dengan tema penelitian ini yaitu “Pengelolaan Transportasi Ramah Lingkungan di Kota Mataram” maka perolehan data dari narasumber yang berasal dari informan kusir dengan jumlah 30 orang dan informan penumpang “*cidomo*” dengan jumlah 80 orang yang dalam kesehariannya menggunakan moda transportasi “*cidomo*” dengan harapan para informan dapat memberikan keterangan dari kegiatan transportasi “*cidomo*” di Kota Mataram.

Sifat dari sampel penumpang adalah *acak radom terpilih penumpang “cidomo”*. Penelitian hanya mengambil beberapa daerah atau kelompok kunci (*key areas*) dalam hal ini Kota Mataram dengan tiga Kecamatan merupakan daerah penelitian dengan *cluster* untuk Kecamatan Ampenan di Pasar Kebonroek, Kecamatan Mataram di Pasar Pagesangan dan Kecamatan Cakranegara di Pasar Sindu. Informasi yang diperoleh

terlebih dahulu dari pembina dan ketua Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” Kota Mataram merupakan dasar dari penetapan populasi (*previus knowledge*).

3.7. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data primer dilakukan melalui pendekatan *Key Informan Interview* dan *Group Interview*.

Teknik pengambilan data lapangan dilakukan kepada tokoh tokoh yang dipandang mengetahui masalah yang berkenaan dengan transportasi “*cidomo*” dalam hal ini untuk pendekatan. Pada studi lingkungan tokoh tokoh kunci dipilih adalah narasumber yang mengetahui tentang lingkungan yang dimaksud (Hadi, 2005: IV-69).

Data primer yang diinput untuk keperluan penelitian ini adalah :

1. **Melalui *Group Interview***, dalam kegiatan *Group Interview* fasilitasi adalah hal yang sangat penting, pada pelaksanaan *Group Interview* dengan peserta 10 orang yang terdiri dari anggota Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” Kota Mataram, data akan didapat setelah dikemukakan hasil wawancara pendahuluan dengan kusir “*cidomo*” dan penumpang “*cidomo*” yang telah dilaksanakan dari tanggal 29 Maret 2008 sampai dengan 5 April 2008 kemudian forum *Group Interview* merumuskan masalah yang ada lapangan berkenaan dengan pengelolaan transportasi “*cidomo*”, selanjutnya menentukan tujuan, analisis kondisi, alternatif kebijakan dan pilihan alternatif.
2. **Melalui *Key Informan Interview***, data yang dihimpun berasal dari informan Kusir “*cidomo*” dan informan penumpang “*cidomo*” selama pelaksanaan delapan hari (tanggal 29 Maret 2008 sampai dengan 5 April 2008), selanjutnya wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan, Dinas Lingkungan Hidup dan Bappeda Kota Mataram.

Untuk *Group Interview* dengan kelompok homogen yang berjumlah 7-10 orang. Pada saat pelaksanaan tanggal 16 April 2008 dihadiri 10 orang anggota Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir . Menurut Hadi (2005:II-41) *Group Interview* merupakan teknik penelitian kualitatif dimana narasumber dikumpulkan kemudian dipandu fasilitator untuk di wawancarai. Peran stimulasi pasilitator dalam berdiskusi sangat penting dengan mengajukan pertanyaan yang ada kaitannya dengan penelitian.

Para peserta diberi kebebasan mengungkapkan pendapat, aspirasi dengan bebas serta tanggapannya. Peserta dalam *Group Interview* dipilih yang sehomogen mungkin, ditambahkan Hadi (2005:II-42) dengan homogenitas *Group Interview* diharapkan dapat memberikan masukan dengan baik, memiliki pengetahuan dan pengalaman yang setara dengan demikian secara kultural peserta dapat leluasa menyetengahkan pendapat atau “*concerns*”-nya. Keleluasaan menyetengahkan pendapat akan menimbulkan peranserta yang aktif dari peserta *Group Interview* hal ini sering disebut sebagai *action reseach* atau kaji tindak. Menurut Hadi (2005:I-6) sebuah penelitian yang baik dimana penelitian tersebut akan mampu memberikan manfaat bagi subyek penelitian. Pertanyaan dan masalah penelitian kemudian didiskusikan oleh *Group Interview*, dalam *Group Interview* yang hadir adalah dari kalangan antar sesama kusir yang tergabung dalam Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*”. Menurut Hadi, (2005) cara ini digunakan untuk tujuan dan maksud tertentu.

3.8. Peralatan yang Digunakan

Dalam penelitian ini tidak ada alat spesifik yang digunakan. Alat alat yang digunakan dalam penelitian yang berhubungan dengan pengelolaan transportasi “*cidomo*” di Kota Mataram berupa peralatan tulis yakni buku “*note book*” dan pena untuk peserta *Group Interview*, daftar pertanyaan (wawancara) dan pengambilan data pada dinas / instansi terkait. Disamping itu digunakan juga peralatan fotografi dan vidio digital untuk pengambilan gambar dilapangan, tape rekorder, lampu senter, serta perangkat komputer untuk input dan pengolahan data, sedangkan untuk menggambar daerah penelitian berupa peta digunakan program *ArchView 3.2*.

3.9. Teknik Analisis

Data dianalisis secara diskriptif. Pada pelaksanaan kegiatan *Group Interview* penyusunan rencana pengelolaan dipergunakan analisis SWOT untuk memudahkan mengetahui analisis kondisi yang meliputi kelemahan, kekuatan, peluang dan tantan untuk mengajukan alternatif perencanaan.

4.1. Wilayah Administratif

4.1.1. Lokasi Penelitian

Kota Mataram memiliki luas wilayah lebih kurang 61,30 km² dan terletak antara 116°04' - 116°10' BT dan 08°33' – 08°38' LS merupakan daerah dataran rendah yang datar dengan ketinggian 16 m dari permukaan laut. secara administrative meliputi 3 (tiga) wilayah Kecamatan masing masing Kecamatan Ampenan, Kecamatan Mataram dan Kecamatan Cakranegara yang terdiri dari 23 Kelurahan, 247 lingkungan dan 1.257 RT, pada bagian utara berbatasan dengan Kecamatan Gunung Sari dan Kecamatan Narmada Lombok Barat, pada bagian timur berbatasan dengan Kecamatan Narmada, pada bagian selatan berbatasan dengan Kecamatan Labu Api dan pada bagian barat berbatasan dengan Selat Lombok. Kota Mataram dalam proses pemekaran Kecamatan akan terbagi menjadi 6 Kecamatan terdiri dari 50 Kelurahan, dengan demikian data resmi yang disajikan masih dalam bentuk 3 (tiga) Kecamatan. Adapun 6 (enam) kecamatan yang dimaksud lengkap dengan data luasnya sebagai berikut :

a. Kecamatan Ampenan	:	9,46 Km ²
b. Kecamatan Sekarbela	:	10,32 Km ²
c. Kecamatan Selaparang	:	11,64 Km ²
d. Kecamatan Mataram	:	9,89 Km ²
e. Kecamatan Cakranegara	:	9,67 Km ²
f. Kecamatan Sandubaya	:	10,32 Km ²
Kota Mataram	:	61,30 Km ²

Untuk lebih jelasnya rencana pemekaran wilayah Kecamatan dapat dilihat pada gambar peta Kota Mataram sebagai berikut :



Dari luas wilayah tersebut diantaranya terdapat 18,00 km² merupakan hamparan sawah yang cukup subur dengan 98,94 persen diantaranya berpengairan teknis dan setengah teknis yang didukung oleh 3 (tiga) buah sungai, yakni Sungai Jangkok, Ancar dan Umus.

4.2. Iklim dan Curah Hujan

Pada tahun 2006 suhu udara rata rata berkisar 23°C sampai dengan 31,4°C. Tempat tempat yang letaknya berdekatan dengan pantai mempunyai suhu udara rata rata relatif tinggi. Untuk kelembaban udara bervariasi dari 74% sampai dengan 84%. Sementara curah hujan tertinggi terjadi pada bulan Pebruari sebesar 249,6 mm dan hari hujan terbanyak terjadi pada bulan Januari sebanyak 27 hari.

4.3. Demografi

Salah satu permasalahan pembangunan adalah kependudukan yang mencakup antara lain mengenai jumlah, komposisi dan distribusi penduduk. Penduduk Kota Mataram menunjukkan pertumbuhan yang cukup tinggi. Hal ini terlihat pada laju pertumbuhan penduduk Kota Mataram periode tahun 1980 – 1990 sebesar 3,27 persen per tahun, dan terjadi penurunan menjadi 1,44 persen per tahun periode Tahun 1990 – 2000 menurut Sensus Penduduk tahun 2000. Informasi mengenai komposisi kelompok umur merupakan salah satu bahan analisis masalah demografi, sosial dan perencanaan ekonomi suatu daerah. Jumlah penduduk Tahun 2006 di Kota Mataram tercatat 353.183 jiwa selanjutnya proyeksi penduduk Kota Mataram untuk tahun 2016 berjumlah 475.378 jiwa dengan sebaran Ampenan 105.363 jiwa, Sekarbela 60.012 jiwa, Selaparang 84.319 jiwa, Mataram 88.281 jiwa, Cakranegara 75.066 jiwa dan Sandubaya 62.337 jiwa (Bappeda Kota Mataram, 2006:IV-44) jumlah penduduk tertinggi berada di Kecamatan Ampenan kemudian Kecamatan Mataram .

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kota Mataram Tahun 2006, Kota Mataram berpenduduk 353.183 jiwa, dengan kepadatan penduduk menurut Kecamatan tahun 2006 adalah :

Tabel 1.
Jumlah Penduduk Perkecamatan Tahun 2006 Kota Mataram

No	Nama Kecamatan	Jml. Penduduk	Luas (Km ²)	Kepadatan (Jiwa/Km ²)
1.	Ampenan	130.678	23,59	5.539,55
2.	Mataram	113.019	17,72	6.378,05
3.	Cakranegara	109.486	19,99	5.477,04
Jumlah		353.183	61,30	5.761,55

Sumber : BPS Kota Mataram, 2006 : 94

Bila dirata rata maka setiap keluarga akan memiliki 4 anggota keluarga untuk lebih jelasnya lihat tabel dibawah :

Tabel 2.
Jumlah Rata rata Anggota Keluarga Perkecamatan Tahun 2006 Kota Mataram

No	Nama Kecamatan	Jumlah Penduduk	Jumlah Rumah Tangga	Rata rata Anggota Rumah Tangga
1.	Ampenan	130.678	30.076	4
2.	Mataram	113.019	28.710	4
3.	Cakranegara	109.486	26.334	4
Jumlah		353.183	85.120	4

Sumber : BPS Kota Mataram , 2006: 95

Dari data tabel diatas menunjukkan Kecamatan Ampenan merupakan Kecamatan dengan jumlah penduduk terpadat, kepadatan penduduk Kecamatan Ampenan merupakan sebuah ciri dari masa lalu Ampenan sebagai pusat pemerintahan dan sebagai Kota Pelabuhan. Kota Pelabuhan Ampenan otomatis berhenti total setelah aktifitas dermaga pelabuhan penyeberangan dipindahkan total ke Pelabuhan Lembar yang relatif lebih aman dari gelombang dan tiupan angin.

4.4. Perekonomian

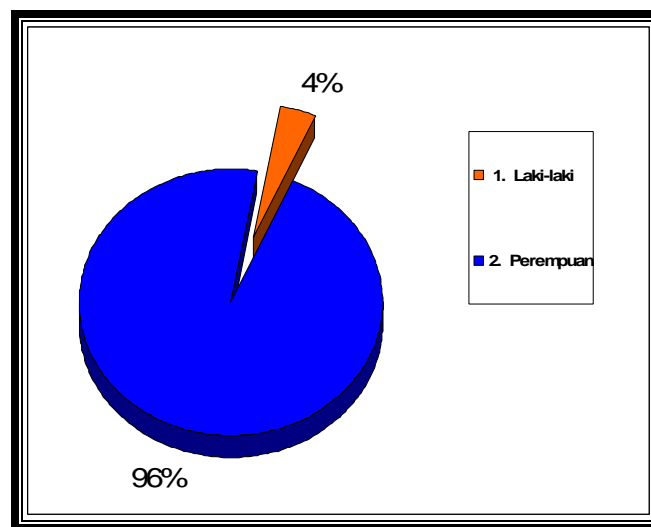
Tahun 2004 perkembangan perekonomian Kota Mataram secara makro menunjukkan peningkatan dengan laju pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi yakni 7,27%. Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Mataram atas dasar harga berlaku tahun 2004 tercatat sebesar 1.894.372.200 juta rupiah dan meningkat menjadi 2.292.383.150 juta rupiah tahun 2005 dengan laju pertumbuhan sebesar 21,01% harga konstan 7,79%.

4.5. Identitas Informan

4.5.1. Informan Berdasarkan Jenis Kelamin

Pembagian informan berdasarkan jenis kelamin berguna untuk mengetahui proporsi jenis kelamin dalam informan yang digunakan pada penelitian ini.

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui para kusir “*cidomo*” seluruhnya berjenis kelamin laki laki sesuai dengan data yang diperoleh dan belum pernah terungkap kejadian ada kusir dengan jenis kelamin wanita. Untuk informan penumpang justru menunjukkan hal yang berlawanan dimana 96% dari penumpang adalah dari golongan ibu ibu dan sisanya 4% adalah penumpang laki laki untuk lebih jelasnya lihat grafik dibawah ini.



Gambar 8 .
Grafik Penumpang Menurut Jenis Kelamin

Sumber : data primer diolah, 2008

Dari segi konsumen penumpang “*cidomo*” 96% adalah dari golongan ibu ibu dan sisanya 4% adalah penumpang laki laki. Menurut Onogawa (2007:8) kontinuitas pelayanan transportasi setiap hari dengan kondisi yang baik serta ongkos biaya yang murah akan membantu perjalanan dan aktifitas kaum ibu seperti halnya perlindungan dalam membawa anak saat perjalanan harus dirancang sedemikian rupa supaya dapat terlindungi dan merasakan kenyamanan dalam perjalanan. Wanita dalam aktifitasnya selalu dibayangi ketakutan saat bepergian seorang diri menggunakan kendaraan umum untuk mengurangi ketakutan tersebut dianjurkan tempat tempat umum dan terminal dilengkapi dengan penerangan yang cukup, staf keamanan yang berjaga, kamera pengawas keamanan yang akan membuat rasa aman dan yakin terlindungi dalam perjalanan khususnya bagi para kaum hawa.

4.5.2. Umur Informan

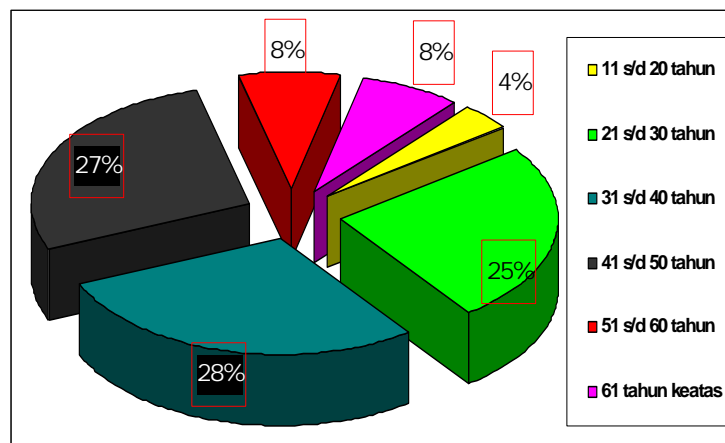
Umur informan penumpang pada saat dilakukan penelitian ini dapat dibedakan menjadi 6 yaitu umur 11 tahun sampai dengan 20 tahun, 21 tahun sampai dengan 30 tahun, 31 tahun sampai dengan 40 tahun, 41 tahun sampai dengan 50 tahun, 51 tahun sampai dengan 60 tahun dan 61 tahun keatas. Presentase informan berdasarkan umur disajikan pada tabel dibawah ini

Tabel 3 .
Prosentase Informan Penumpang Berdasarkan Umur (tahun)

No	Umur (tahun)	Frekuensi	Persentase
1.	11 s/d 20	3	4
2.	21 s/d 30	20	25
3.	31 s/d 40	23	28
4.	41 s/d 50	22	27
5.	51 s/d 60	6	8
6.	61 tahun keatas	6	8
Jumlah		80	100

Sumber : data primer diolah, 2008

Berdasarkan data diatas komposisi umur informan bervariasi mulai dari umur 11 tahun sampai 61 tahun keatas , untuk lebih jelasnya dapat melihat grafik berikut ini :



Gambar 9.
Grafik Komposisi Umur Informan Penumpang

Sumber : data primer diolah, 2008

Umur informan kusir dibedakan menjadi 5 yaitu umur 11 tahun sampai dengan 20, umur 21 tahun sampai dengan 30 tahun, umur 31 tahun sampai dengan 40 tahun, 41

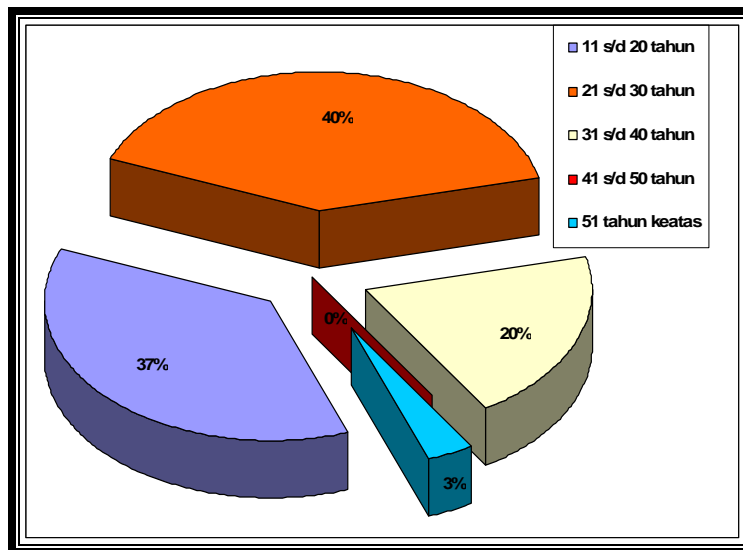
tahun sampai dengan 50 tahun dan 51 tahun keatas. Presentase informan berdasarkan umur disajikan pada tabel dibawah ini

Tabel 4 :
Umur Informan Kusir

No	Umur (tahun)	Frekuensi	Persentase
1.	11 s/d 20	11	37
2.	21 s/d 30	12	40
3.	31 s/d 40	6	20
4.	41 s/d 50	0	0
5.	51 tahun keatas	1	3
Jumlah		30	100

Sumber : data primer diolah, 2008

Berdasarkan data diatas komposisi umur informan kusir bervariasi mulai dari umur 11 tahun sampai 51 tahun keatas, sebagai gambaran yang jelas dapat dilihat pada grafik dibawah ini:



Gambar 10.
Grafik Komposisi Umur Informan Kusir

Sumber : data primer diolah, 2008

4.5.3. Pendidikan Informan

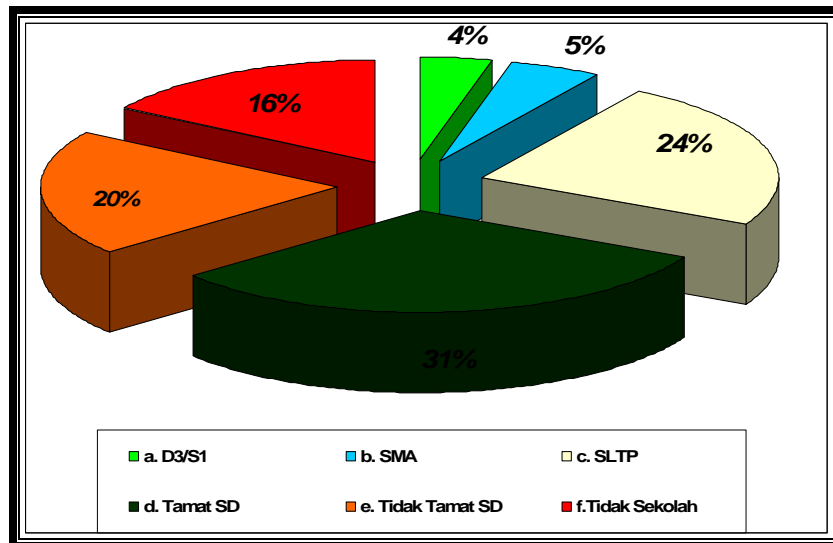
Tingkat pendidikan informan penumpang dibedakan menjadi 6 yaitu tidak sekolah, tidak tamat SD, tamat SD, SMP, SMA, D2/D3/S-1. Komposisi informan menurut pendidikan disajikan dibawah ini

Tabel 5 :
Tingkat Pendidikan Informan Penumpang

No	Pendidikan	Frekuensi	Persentase
1	D3/S-1	3	4
2	SMA	4	5
3.	SLTP	19	24
4.	Tamat SD	25	31
5.	Tidak Tamat SD	16	20
6.	Tidak Sekolah	13	16
Jumlah		80	100

Sumber : data primer diolah, 2008

Berdasarkan data diatas penumpang “*cidomo*” sebagai informan pada saat penelitian bervariasi mulai dari yang tidak sekolah sampai yang berpendidikan tinggi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat grafik dibawah ini:



Gambar 11.
Grafik Pendidikan Informan Penumpang

Sumber : data primer diolah, 2008



Gambar 12.
Wawancara dengan Penumpang
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Tingkat pendidikan informan kusir dibedakan menjadi 4 tingkatan yaitu tidak sekolah, tidak tamat SD, tamat SD, SLTP. Komposisi informan kusir menurut pendidikan disajikan pada tabel dibawah ini :

Tabel 6 :
Tingkat Pendidikan Informan Kusir

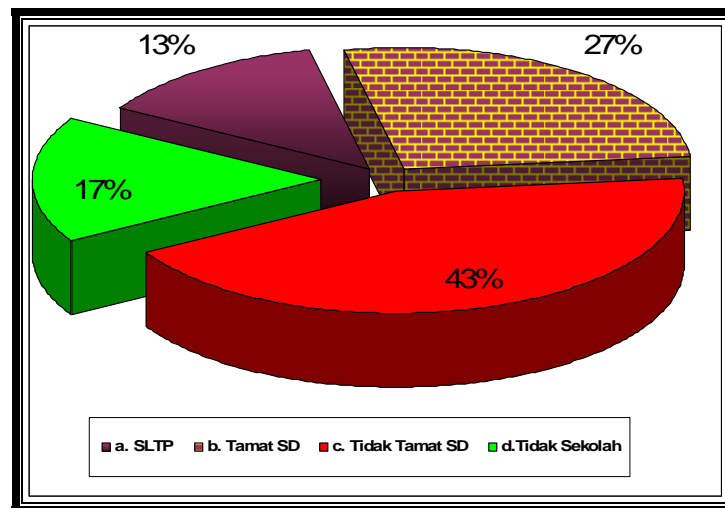
No	Pendidikan	Frekuensi	Persentase
1.	SLTP	4	13
2.	Tamat SD	8	27
3.	Tidak Tamat SD	13	43
4.	Tidak Sekolah	5	17
Jumlah		30	100

Sumber : data primer diolah, 2008



Gambar 13
Proses wawancara dengan Kusir “cidomo”
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Berdasarkan data diatas penumpang “cidomo” sebagai informan saat penelitian bervariasi mulai dari yang tidak sekolah sama sekali, putus sekolah, dan tamat SLTP untuk lebih jelasnya dapat dilihat grafik berikut ini :



Gambar 14.
Grafik Tingkat Pendidikan Informan Kusir
Sumber : data primer diolah, 2008

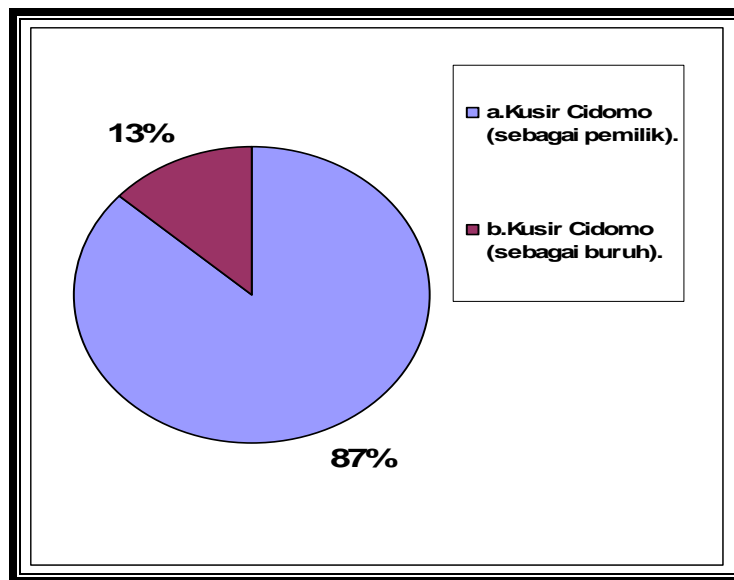
4.5.4. Pekerjaan Informan

Kusir adalah merupakan termasuk pekerjaan yang tentunya semua informan Kusir dalam penelitian ini adalah bekerja sebenarnya sebagai kusir, untuk status pekerjaan kusir setelah didata dilapangan terbagi menjadi dua yakni sebagai pemilik langsung dan

sebagai buruh. Jumlah kusir yang langsung sebagai pemilik mencapai 87% sedangkan sebagai buruh 13% untuk pembagian hasil yakni masing masing sepertiga terdiri dari :

- a. Pemilik
- b. Alat transportasi termasuk kuda penarik
- c. Kusir

Jika pemilik “*cidomo*” menanggung rumput maka pemilik akan mendapatkan dua bagian dan kusir mendapatkan satu bagian, kemudian bila kusir yang menanggung makanan kuda berupa rumput dan dedak maka akan dibagi menjadi dua bagian.



Gambar 15.
Grafik Kepemilikan “cidomo”

Sumber : data primer diolah, 2008

Sementara itu komposisi informan penumpang menurut pekerjaan akan dibagi menjadi petani, pedagang, PNS, Pensiunan, Wiraswasta, Pembantu Rumah Tangga serta yang tidak bekerja untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

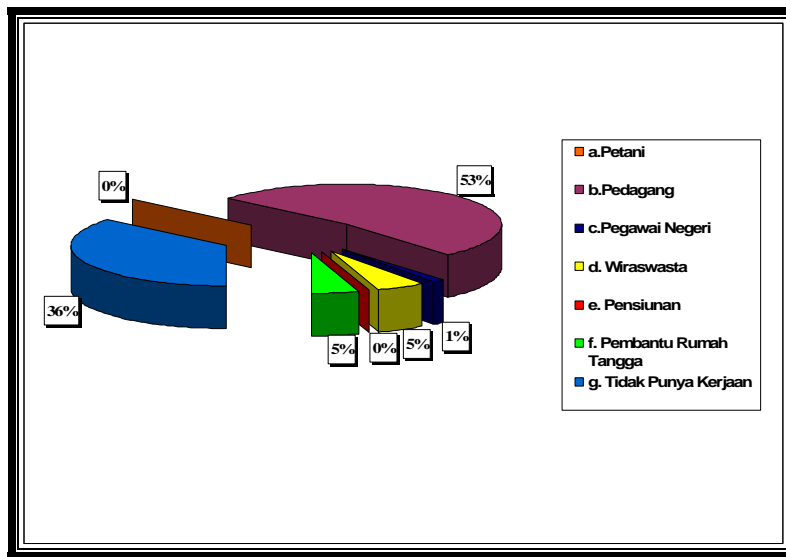
Tabel 7 :
Komposisi Pekerjaan informan Penumpang

No	Pekerjaan	Frekuensi	Persentase
1.	Petani	0	0
2.	Pedagang	42	53
3.	Pegawai Negeri	1	1
4.	Wiraswasta	4	5
5.	Pensiunan	0	0
6.	Pembantu Rumah Tangga	4	5

7.	Tidak Punya Pekerjaan	29	36
	Jumlah	80	100

Sumber : data primer diolah, 2008

Berdasarkan tabel tersebut diatas diketahui informan penumpang “*cidomo*” yang terbesar adalah bermata pencarian sebagai pedagang dengan komposisi 53%. Untuk lebih jelasnya dari gambaran pekerjaan para penumpang “*cidomo*” yang dijadikan informan ada baiknya untuk memperhatikan gambar grafik dibawah ini :



Gambar 16.
Grafik Mata Pencaharian Informan Penumpang

Sumber : data primer diolah, 2008

Melihat grafik 53% penumpang adalah pedagang yang menunjukkan transportasi “*cidomo*” mengambil peran cukup *vital* dalam menunjang kelancaran perdagangan di pasar pasar tradisional di Kota Mataram. Selanjutnya 36 % dari grafik adalah golongan penumpang yang tidak memiliki pekerjaan, yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pekerjaan sebagai Ibu rumah tangga, pengangguran yang diasumsikan sebagai informan yang tidak memiliki pekerjaan hal tersebut diatas menunjukkan kemampuan dari transportasi “*cidomo*” dalam melayani masyarakat miskin.

Pangsa pasar utama transportasi “*cidomo*” berdasarkan diagram diatas melayani golongan menengah kebawah sampai pada masyarakat yang miskin dengan *orientasi* kegiatan pada pasar tradisional yang terdiri dari para pedagang dan pembeli yang melaksanakan kegiatan pemenuhan kebutuhan setiap hari dengan belanja di pasar

tradisional. Transportasi “*cidomo*” sudah mampu memenuhi pelayanan masyarakat miskin untuk memenuhi kebutuhan sosial, ekonomi dan kegiatan lainnya.

Menurut *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD) dalam Onogawa (2007:1) yang terpenting dari EST (*Environmentally Sustainable Transpor*) adalah sistem transportasi dan aktifitas transportasi dimana lingkungan dan manusia (anak anak, para ibu ibu dan wanita, orang cacat, orang tua jompo, masyarakat miskin dan masyarakat umum) dapat berjalan selaras dan bermanfaat untuk memenuhi kebutuhan sosial, ekonomi dan kegiatan lainnya.

Menurut AR. Barter dan Tamim Raad dalam Soejachmoen (2005:77) transportasi yang baik harus berbiaya rendah dan terjangkau, tetapi bukan berarti pelayanan transportasi memiliki kualitas yang sama, beberapa tingkatan kelas pelayanan diatasnya dapat diberikan dengan mempertimbangkan biaya operasi dan keterjangkauan kelas masyarakat yang dituju, berarti biaya rendah bukan merupakan kunci semata melainkan suatu nilai ekonomis dan keterjangkauan bagi seluruh lapisan masyarakat.

Sistem transportasi harus merupakan bagian usaha untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat kota (Baeworld, 1976:555) hal ini terlihat dengan kurangnya minat masyarakat Kota Mataram yang sudah cukup mapan dengan menggunakan *taxi* atau beralih ke jasa angkutan ojek yang lebih cepat. Bila dikaitkan dengan tabel 8 kepemilikan kendaraan pribadi roda dua (1 unit roda dua : 0,96 jiwa) maka masyarakat Kota Mataram lebih memilih untuk melayani kebutuhan transportasinya secara individu dengan penggunaan sepeda motor, kurangnya pengguna dari kalangan mampu lebih dikarenakan oleh kepemilikan sepeda motor roda dua.

4.6. Gambaran Umum Transportasi Kota Mataram

Sektor transportasi di Kota Mataram merupakan daerah perlintasan transportasi yang menghubungkan daerah daerah di sekitarnya dan merupakan daerah yang dilintasi jalan arteri primer yang pembinaannya oleh Pemerintah Daerah. Dengan kondisi yang sedemikian rupa maka jumlah arus lalu lintas yang melalui wilayah Kota Mataram menjadi tinggi.

Tahun 2006 Kota Mataram memiliki panjang jalan yang berdasarkan fungsi pembinaan yaitu jalan Negara sepanjang 30,91 Km, Jalan propinsi 62,9 Km, jalan kota

268,376 Km dengan infrastruktur jalan yang memadai akan menunjang berkembangnya usaha perdagangan dan pariwisata di Kota Mataram (BPS, 2006:383).

Secara umum sistem jaringan jalan Kota Mataram adalah berpola *grid* dengan dua poros jalan utama (ruas Jalan Langko-Jalan Pejangik) dan ruas Jalan Brawijaya-Jalan Majapahit yang merupakan jalur utama terhadap pergerakan lalu lintas. Perkembangan terakhir dengan dibangunnya ruas Jalan Lingkar Utara dan Lingkar Selatan dengan mengarah pola jaringan jalan *conidal* dengan pengembangan kearah pinggiran kota, guna memudahkan pemerataan kepadatan penduduk serta guna menjamin pengembangan dan perluasan kawasan Kota Mataram (Dinas Perhubungan Kota Mataram 2005:4).

Sedangkan pengembangan jalan lingkar di Kota Mataram adalah jalan lingkar luar, yaitu Lingkar Utara dan Jalan Lingkar Selatan berfungsi sebagai penunjang pergerakan dari pinggir kota ke pusat kota dan sebaliknya serta pergerakan antara kabupaten kota yang menjadi *cluster* wilayah (Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005:4).

Berdasarkan data yang ada di Kota Mataram hingga bulan September 2005 dengan jumlah sarana transportasi sebagai berikut :

Tabel 8.
Jenis Moda dan jumlah pertahun 2000 s/d 2005 Kota Mataram

NO	Jenis armada	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1.	Sepeda Motor	78.205	87.369	47.130	217.364	260.140	340.310
2.	Pick Up	23.640	26.130	28.764	30.803	42.754	44.310
3.	Truck	1.706	1.940	2.040	2.312	2.410	2.491
4.	Bus/Mikro	130	149	157	203	260	348
5.	Mini Bus	4.701	4.800	4.913	4.987	5.674	5.794
6.	Sedan	1.763	1.806	1.932	1.947	2.357	2.579
7.	Jeep	2.210	2.312	2.343	2.417	2.511	2.577
8.	Taksi	214	364	364	364	364	364
9.	Mobil Box	152	169	178	250	350	382
10.	Ambulance	25	27	29	30	35	36
11.	Rent Car	204	206	209	214	240	340
12.	Pariwisata	79	113	126	145	212	214

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005

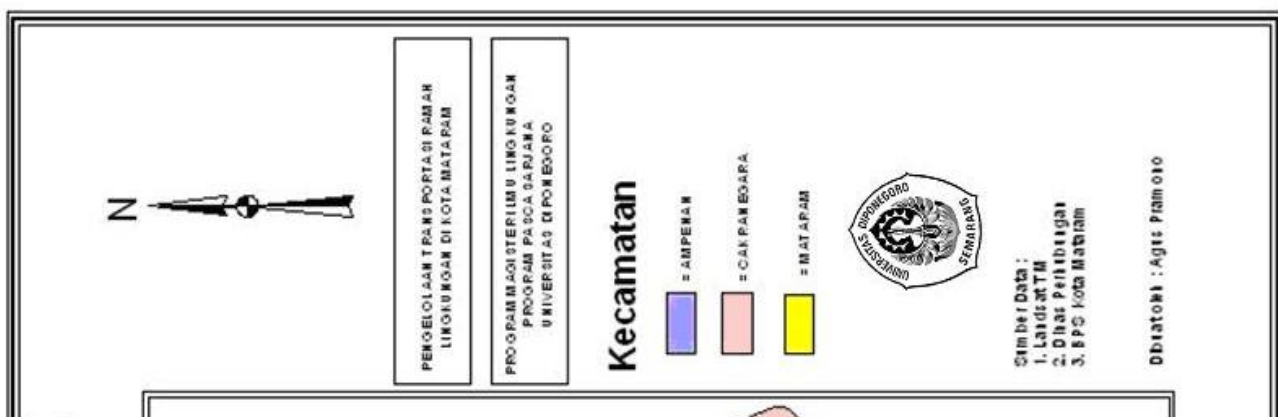
Dari tabel diatas menunjukkan peningkatan jumlah kendaraan roda dua yang sangat tinggi dengan angka 340.310 unit sepeda motor roda dua, jumlah tersebut bila dibandingkan dengan jumlah penduduk Kota Mataram 353.183 jiwa pada tahun 2006, jumlah perbandingan antara sepeda motor secara umum akan menunjukkan perbandingan 1 unit roda dua : 0,96 jiwa (satu unit sepeda motor roda dua berbanding 0,96 jiwa penduduk Kota Mataram), angka perbandingan ini mendekati angka perbandingan satu berbanding satu dalam artian rata rata penduduk Kota Mataram memiliki sepeda motor satu unit.

Kondisi kepemilikan dari moda transportasi kendaraan sepeda motor pada masa yang akan datang dapat meresahkan aktifitas transportasi *public* (umum) dalam hal ini Angkot-MPU (Mobil Penumpang Umum) yang berarti setiap penumpang pada saat ini sudah memiliki alat transportasi sendiri. Keresahan yang terjadi pada Angkutan perkotaan akan juga dialami transportasi "*cidomo*" dalam hal ini sebagai pendukung pelayanan transportasi jarak dekat di dalam Kota Mataram yang tidak dilalui trayek Angkutan Perkotaan dan sama sama sebagai sarana pelayanan transportasi umum (*public transportation*).

Kondisi tersebut diatas lebih dikarenakan tidak adanya Perda dari pemerintah Kota Mataram untuk menggunakan Angkutan Umum, hal yang lain adalah kurang bermutunya pelayanan dari Angkutan Umum seperti lama menunggu dan mulai meningkatnya biaya yang harus dikeluarkan untuk perjalanan dari rumah ke tempat kerja dan ketempat tujuan penting lainnya di Kota Mataram.

Transportasi yang diinginkan masyarakat sebagai penumpang adalah lancar bukan hanya lancarnya pengemudi dari satu tempat ke ketempat lainnya tetapi lebih dipandang sebagai lancarnya penumpang mencapai tujuannya yang diinginkan. Dengan demikian daerah tujuan yang penting untuk pengguna transportasi juga harus dilayani rute angkutan publik yang memadai.

Untuk angkutan konvensional "*cidomo*" yang ada di Kota Mataram sampai 30 September 2005 dapat dilihat pada peta dibawah ini:



Dari gambar peta jumlah “*cidomo*” di masing masing kecamatan menunjukkan jumlah “*cidomo*” paling banyak terdapat di Kecamatan Ampenan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 9.
Jumlah Unit transportasi “*cidomo*” Perkecamatan Kota Mataram

No	Nama Kecamatan	Jumlah (unit)	Rasio Kota %
----	----------------	---------------	--------------

1.	Cakranegara	368	31,83
2.	Mataram	222	19,20
3.	Ampenan	566	48,97
Jumlah		1.156	100,00

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005

Dari data tabel diatas menunjukkan transportasi “*cidomo*” paling banyak melayani transportasi jarak dekat di Kecamatan Ampenan dengan jumlah 566 unit (48,97%) kemudian urutan kedua di Kecamatan Cakranegara dengan jumlah 368 unit (31,83 %) dan yang terakhir di Kecamatan Mataram dengan jumlah 222 unit (19,20%) untuk lebih rincinya sebagai berikut :

a. Wilayah Kecamatan Cakranegara

Tabel 10.
Jumlah Unit “*cidomo*” Kecamatan Cakranegara

No	Desa/Kelurahan	Jumlah KTB (unit)	Rasio Kota Kecamatan %	Rasio Kota %
1.	Cakra Barat	7	1,90	0,61
2.	Cakra Utara	13	3,53	1,12
3.	Cakra Timur	5	1,36	0,43
4.	Selagalas	38	10,33	3,29
5.	Cakra Selatan	64	17,39	5,54
6.	Dasan Cermen	17	4,62	1,47
7.	Sayang sayang	63	17,12	5,45
8.	Babakan	75	20,38	6,49
9.	Bertais	68	23,37	7,44
Jumlah		368	100	31,83

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005

Dari tabel diatas menunjukkan transportasi “*cidomo*” di Kecamatan Cakranegara paling banyak berasal dari Kelurahan Babakan, Baretais dan Cakra Selatan sedangkan yang paling sedikit berasal dari Kelurahan Cakra Timur.

b. Wilayah Kecamatan Mataram

Tabel 11.
Jumlah Unit transportasi “*cidomo*” Kecamatan Mataram

No	Desa/Kelurahan	Jumlah KTB (unit)	Rasio Kota Kecamatan %	Rasio Kota %
1.	Dasan Agung	27	12,16	2,34

2.	Mataram Barat	25	11,26	2,16
3.	Mataram Timur	13	5,86	1,12
4.	Karang Baru	22	9,91	1,90
5.	Pagesangan	56	25,23	4,84
6.	Monjok	57	25,68	4,93
7.	Rembiga	22	9,91	1,90
Jumlah		222	100	19,20

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005

Dari tabel diatas menunjukkan transportasi "*cidomo*" di Kecamatan Mataram paling banyak berasal dari Kelurahan Monjok dan Pagesangan sedangkan yang paling sedikit dari Kelurahan Mataram Timur.

c. Wilayah Kecamatan Ampenan

Tabel 12.
Jumlah Unit transportasi "*cidomo*" Kecamatan Ampenan

No	Desa/Kelurahan	Jumlah KTB (unit)	Rasio Kota Kecamatan %	Rasio Kota %
1.	Ampenan Selatan	48	8,48	4,15
2.	Ampenan Utara	93	16,43	8,04
3.	Ampenan Tengah	17	3,00	1,47
4.	Pejeruk	48	8,48	4,15
5.	Tanjung Karang	414	24,91	12,20
6.	Karang Pule	94	16,61	8,13
7.	Pagutan	125	22,08	10,81
Jumlah		566	100	48,97

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005

Dari tabel diatas menunjukkan transportasi "*cidomo*" di Kecamatan Ampenan paling banyak berasal dari Kelurahan Tanjung Karang, Pagutan, Karang Pule dan Ampenan Utara sedangkan yang paling sedikit dari Kelurahan Ampenan Tengah.

Populasi transportasi "*cidomo*" sudah tergolong padat untuk Kota Mataram, hasil wawancara dengan staf Dinas Perhubungan Kota Mataram yang khusus menangani bidang transportasi tradisional "*cidomo*"

*"jumlah "*cidomo*" yang edial di Kota Mataram 1.150 unit sampai 1.250 unit atau jumlah dibawah 1.500 unit"*



Gambar 18.
Mencari data Sekunder dan Wawancara dengan Dinas Perhubungan

Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Wawancara kemudian dilanjutkan dengan menanyakan apakah “*cidomo*” dapat dikembangkan lebih luas di Kota Mataram ?

“ sudah dijelaskan bahwa jumlah ideal “cidomo” di Kota Mataram adalah 1.500 unit Ya tentu jumlah “cidomo” yang ada sekarang cenderung harus dikurangi jumlahnya Dan jumlah tersebut akan berkurang dengan sendirinya sesuai perkembangan waktu ”

Dari hasil wawancara tersebut diatas transportasi “*cidomo*” sulit untuk dikembangkan karena jumlah sudah melebihi 1.500 unit, sulitnya pengembangan “*cidomo*” juga lebih dikarenakan dengan meningkatnya jumlah ojek sepeda motor di Kota Mataram, data pada tabel 8 diatas menyebutkan jumlah sepeda motor di Kota Mataram sudah mencapai 340.310 unit yang berarti setiap orang di Kota Mataram rata rata hampir memiliki satu kendaraan roda dua (jumlah penduduk 353.183 jiwa). Pada kenyataanya jumlah “*cidomo*” di Kota Mataram sudah cukup ideal yakni 1.156 unit namun keberadaan masuknya “*cidomo*” dari Kabupaten Lombok Barat tidak dapat disalahkan untuk lebih jelasnya hasil interview dengan Dinas Perhubungan Kota Mataram menuturkan :

1. Transportasi “*cidomo*” tidak boleh masuk ke jalan Propinsi dan Nasional.
2. Transportasi “*cidomo*” tidak boleh dihapus karena merupakan mata pencarian masyarakat.

3. Jumlah *ideal* transportasi "*cidomo*" di Kota Mataram 1.150 unit sampai 1.250 unit (jumlah dibawah 1.500 unit).
4. Beroperasi di daerah pinggiran Kota Mataram di gang gang atau jalan arteri apabila menyebrang jalan besar yang tidak boleh dilalui harus digandeng (kusir turun dan menggandeng "*cidomo*" -nya untuk menyebrang).
5. Melengkapi kelengkapannya seperti *cemeti*, ember, sekop kecil, *abah abah*, *gerenengan*, lonceng/bel, *pengencang tali*, *bom* yang kuat, lampu, pegas suspensi, ban berisi udara untuk kenyamanan, lampu dan *reflektor* cahaya untuk yang beroperasi pada malam hari serta kelengkapan surat surat trayek dan surat ijin mengemudi insidentil.

Pernyataan staf Dinas Perhubungan khusus pada point dua sangat relevan seperti apa yang dikemukakan menurut Budihardjo (1991:106) yang intinya tidak adil melarang kegiatan yang merupakan sumber kehidupan masyarakat ekonomi lemah lebih lanjut ditegaskan menurut Kementrian Lingkungan Hidup (2007:36) arah pembangunan nasional lebih menitik beratkan untuk pemulihan kualitas lingkungan yang selaras dengan strategi tiga jalur yakni : *pro-poor*, *pro-growth*, *pro-job* dan mendasarkan pada pembangunan yang berkelanjutan.

Untuk lebih jelasnya mengapa transportasi masal di Kota Mataram sulit untuk dimasyarakatkan lebih luas dapat dilihat dari prosentase pilihan penggunaan moda transportasi dengan urutan pertama 56,60% adalah sepeda motor, angkutan kota (bemo) 17,07%, mobil pribadi 12,71% dan "*cidomo*" sekitar 3,25 % :

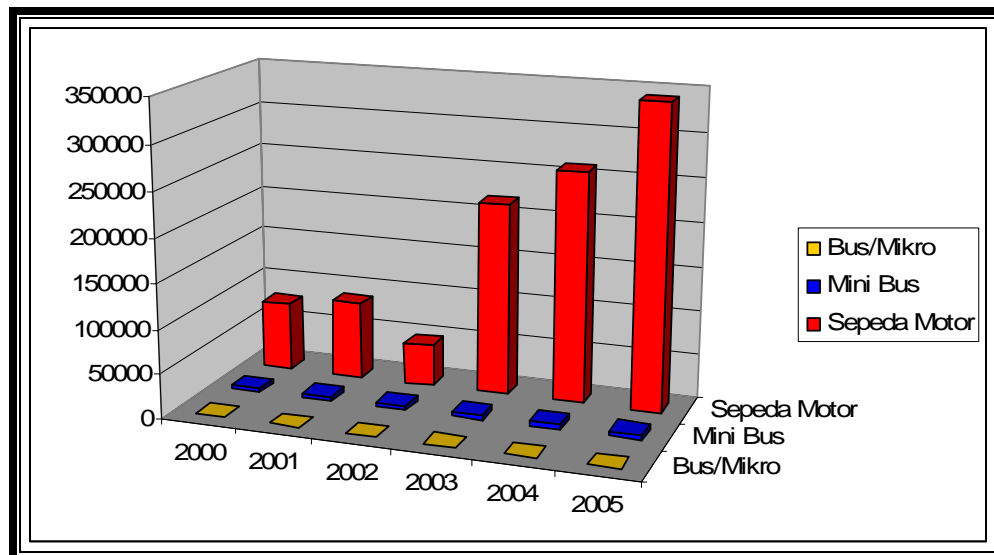
Tabel 13.
Jenis Moda dan Persentase Penggunaannya di Kota Mataram (2006)

No	Jenis Moda	Presentase (%)
1.	Angkutan Kota	17,07
2.	Motor Pribadi	12,71

3.	Sepeda Motor /Ojek	56,60
4.	Sepeda	5,33
5.	" <i>cidomo</i> "	3,25
6.	Jalan Kaki	3,69

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Mataram dalam BPS, 2006:397

Dalam hal ini jumlah prosentase pengguna angkutan umum yang dimaksud bemo sangat rendah (17,07%) dan dari data ditabel menunjukkan kecenderungan tinggi pada penggunaan mobil pribadi dan kendaraan roda dua, hal ini lebih banyak dikarenakan kurangnya mutu pelayanan angkutan perkotaan seperti semakin naiknya tarif untuk perjalanan dalam Kota Mataram dan lamanya menunggu penumpang membuat kecenderungan masyarakat Kota Mataram memanfaatkan kendaraan pribadi seperti sepeda motor yang akhirnya juga mempengaruhi jumlah penumpang "*cidomo*" yang melayani transportasi jarak dekat, selain itu tidak adanya PERDA yang menganjurkan penggunaan angkutan perkotaan dan "*cidomo*" serta kurangnya kampanye Pemerintah Kota Mataram untuk menggunakan sarana transportasi umum untuk lebih jelasnya lihat diagram berikut :



Gambar 19.
Grafik Jenis Moda dan jumlah pertahun 2000 s/d 2005

Sumber : data Sekunder diolah, 2008

Tidak adanya PERDA dan anjuran penggunaan angkutan perkotaan dan "*cidomo*" serta kurangnya mutu pelayanan seperti disebutkan diatas salah satunya menunggu penumpang terlalu lama serta tidak terakomodasinya daerah tujuan yang penting telah memicu keputusan penduduk Kota Mataram untuk melayani kebutuhan transportasinya sendiri dengan memiliki kendaraan roda dua seperti terlihat digambar

meningkat sampai angka 340.310 unit kendaraan roda dua merupakan angka yang sangat drastis bila dibandingkan dengan transportasi publik dalam hal ini minibus dan mikrolet (angkutan kota) yang pertumbuhannya relatif konstan.

Meningkatnya penggunaan kendaraan bermotor di Kota Mataram juga telah mendesak keberadaan masyarakat bersepeda dan pejalan kaki (*Non-Motorized Transport*), keterangan hasil wawancara dengan staf Bappeda Kota Mataram untuk perencanaan tataruang jalan pengguna sepeda belum sepenuhnya secara jelas direncanakan sesuai perubahan rencana tata ruang sampai tahun 2016 demikian juga halnya dengan transportasi “*cidomo*” namun keberadaan “*cidomo*” sudah ditegaskan untuk melayani daerah pinggiran Kota Mataram sebagai pelayanan transportasi jarak dekat.

Perkembangan dan kecenderungan kepemilikan kendaraan pribadi seperti tersebut diatas disamping karena kurangnya mutu pelayanan dari transportasi umum (Angkot) juga lebih dikarenakan tidak adanya PERDA, kampanye dan anjuran Pemerintah Kota Mataram untuk menggunakan *public transport* (Angkutan perkotaan dan “*cidomo*”) yang akhirnya pola penggunaan mobil dan sepeda motor pribadi akan menimbulkan *policy gap* pada program Transportasi Ramah Lingkungan seperti yang dikemukakan oleh Wiederkehr (2004:13); *Organisation for Economic Co-operation and Development* (2004:130).

4.7. Kendaraan Tidak Bermotor (KTB)

4.7.1. Aspek Legal Kendaraan Tidak Bermotor (KTB).

- a. Undang Undang Nomor 13/1980 tentang Jalan yang pelaksanaannya diatur dalam PP Nomor : 26/1986 tentang Jalan;
- b. Undang Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang LLAJ, yang pelaksanaannya diatur dalam PP.41, PP.42, PP.43 dan PP.44 Tahun 1993;
- c. Undang Undang Nomor 22 Tahun 1999 pasal 11 ayat (2) yang telah diubah dengan Undang Undang 32 Tahun 2004 yang pelaksanaannya diatur dalam PP.25 tahun 2000 yang dijabarkan dalam Kepres Nomor 5 Tahun 2001;
- d. Undang Undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yang pelaksanaannya diatur dalam PP. Nomor 66 Tahun 2001 tentang Retribusi Daerah

yang kemudahan dijabarkan dalam PERDA Nomor 9 Tahun 2003 pasal 16 ayat (2) c setiap "*cidomo*" dikenakan retribusi parkir ditepi jalan sebesar Rp.500/ "*cidomo*"/hari;
e. Keputusan Gubernur Nomor 490/1994 tentang ketentuan Umum KTB di Wilayah NTB

4.7.2. Aspek Legal Kebijaksanaan

- a). Keputusan Walikota Mataram Nomor 31/KPTS/2004 tentang Larangan Masuk Bagi Angkutan "*cidomo*"/Cikar pada Ruas Jalan/Jalur Tertentu di Kota Mataram;
- b). Keputusan Walikota Nomor 4 Tahun 2001 tentang Retribusi Penertiban SIM, STNK dan Izin Insidentil KTB;
- c). Keputusan Walikota Nomor 31/KPTS/2005 tentang Larangan Masuk Bagi Angkutan "*cidomo*" pada Ruas Jalan/Jalur Tertentu di Kota Mataram.

4.7.3. Jalur Angkutan Tradisional ("*cidomo*")

Angkutan tradisional "*cidomo*" di Kota Mataram sesuai Keputusan Walikota Mataram Nomor 4/KPTS/2003 terdiri dari 24 (dua puluh empat) trayek, dengan sistem angkutan tradisional umum tidak dalam trayek dan tidak teratur. Keberadaan "*cidomo*" yang sangat besar mencirikan kondisi ketidak berdayaan angkutan umum kota dalam penyelenggaraan pelayanan angkutan yang murah, nyaman dan sesuai dengan kemampuan masyarakat, sekalipun dalam pengoperasiannya diselenggarakan secara bersama sama oleh pemerintah dan swasta. Kondisi semacam ini menunjukkan perlu penanganan khusus terhadap angkutan umum kota.

Secara umum ada perbandingan yang sangat tidak ideal antara keberadaan dan pelayanan angkutan umum dengan angkutan lain yang menunjukkan kelemahan dari sistem dan pelayanan angkutan umum untuk Kota Mataram. Bentuk jaringan trayek angkutan umum di Kota Mataram adalah bentuk linier, dengan beberapa penyimpangan trayek.

Dalam pelayanan masyarakat bidang transportasi Dinas Perhubungan Kota Mataram memegang empat azas dalam pelayanan masyarakat yakni :

- a. Hak dan kewajiban penerima maupun pembeli layanan harus jelas dan di pahami oleh masing masing pihak;
- b. Pengaturan pelayanan harus disesuaikan dengan kebutuhan dan kemampuan masyarakat dengan tetap berpegang pada efisiensi dan efektifitas

- c. Mutu proses dan hasil pelayanan harus dapat dipertanggung jawabkan;
- d. Terbukanya alternatif pemberian pelayanan oleh pihak non pemerintah.

Pemerintah Kota Mataram dalam rangka menjaga kebersihan dan ketertiban khususnya untuk KTB maka diupayakan pemberlakuan larangan untuk KTB pada beberapa jalan tertentu di Kota Mataram.

Larangan masuk bagi “*cidomo*” pada ruas jalan tertentu di Kota Mataram (Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005:11) adalah sebagaiberikut :

1. Jalan Udayana;
2. Jalan Pejanggik;
3. Jalan Panca Usaha, Jalan Catur Warga, Jalan Pendidikan, Jalan R.Suprpto dan Jalan Majapahit;
4. Jalan AA.Gde Ngurah sampai dengan Jalan Ismail Marzuki;
5. Jalan Hasanudin sampai dengan perempatan Jalan Gora;
6. Jalan Selaparang sampai dengan pertigaan Jalan Umar Maya;
7. Jalan Veteran;
8. Jalan Sedap Malam;
9. Jalan R. Suprpto;
10. Jalan HOS Cokroaminoto sampai dengan Simpang RSAD Mataram;
11. Jalan WR.Supratman (simpang empat Pendopo sampai dengan S4. Kamboja);
12. Jalan Kaktus simpang 4 Dikpora sampai dengan simpang 3 Koni Mataram;
13. Jalan Langko sampai dengan perempatan BI, Jalan Majapahit perempatan Seruni sampai dengan perempatan Malomba;
14. Jalan Bung Karno sampai dengan perempatan Jalan Sriwijaya.

4.7.4. Tenaga Kerja Terserap

Pekerjaan sebagai kusir “*cidomo*” tidak banyak membutuhkan keahlian yang terlalu sulit, keadaan dilapangan menunjukkan para kusir dengan pendidikan yang sangat rendah bahkan samasekali tidak pernah menyentuh bangku sekolah dapat bekerja sebagai kusir “*cidomo*”. Dengan mudahnya persyaratan tersebut tidak mengherankan salah satu dari jenis pekerjaan yang dapat dijadikan harapan dan pilihan adalah sebagai kusir “*cidomo*”, untuk lebih jelasnya jumlah tenaga kerja yang terserap dimasing masing kecamatan (tahun 2005) adalah sebagai berikut :

Tabel 14.
Jumlah Tenaga Kerja Terserap Sebagai Kusir “*cidomo*” di Kota Mataram

No	Nama Kecamatan	Jml Tenaga Kerja	Pendapatan/hari/orang	Keterangan
1.	Ampenan	544	2.720.000	Rp.5.000/orang/hari dibawah tarif umur
2.	Mataram	275	1.375.000	
3.	Cakranegara	464	2.320.000	
	Jumlah	1.283	6.415.000	

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005

4.7.5. Tingkat Pendidikan Kusir “*cidomo*”

Dari hasil penelusuran data sekunder menunjukkan jumlah terbesar dari kusir “*cidomo*” berpendidikan SD dengan jumlah 76,7 %, tingkat pendidikan yang belum memadai ini menimbulkan efek yang kurang baik dalam pengelolaan transportasi “*cidomo*” diantaranya dalam parkir, ketertiban di jalan raya serta dalam menjaga kebersihan lingkungan di jalan raya. Hal yang lebih memprihatinkan adalah kondisi informan rata rata bekerja sebagai kusir merupakan warisan dari pendahulunya seperti orang tua yang pengelolanya masih kurang memperhatikan lingkungan, untuk lebih jelasnya tingkat pendidikan dari kusir “*cidomo*” dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 15.
Tingkat Pendidikan Kusir “*cidomo*”.

NO	Pendidikan	Prosentase (%)
1.	Tidak Tamat SD	6,7
2.	SD	76,7
3.	SLTP	13,3
4.	SLTA	3,3
	Jumlah	100 %

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005

4.7.6. Status Sosial Kusir “*cidomo*”.

Status sosial para kusir di Kota Mataram rata rata rendah dengan prosentasi yang paling besar yakni 86,7 % dengan penghasilan Rp.100.000 sampai dengan Rp.500.000 perbulan sedangkan yang berpenghasilan Rp.500.000 sampai Rp.1000.000 atau sedang

sekitar 10% sementara yang berpenghasilan tinggi (lebih dari Rp.1000.000) hanya sedikit saja yakni hanya 3.3%, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini

Tabel 16.
Status Sosial Kusir “*cidomo*”.

NO	Pendapatan/Bulan/Rp	Sosial	Prosentase
1.	100.000 – 500.000	Rendah	86,7
2.	500.000 – 1.000.000	Sedang	10
3.	1.000.000 keatas	Tinggi	3.3
Jumlah			100 %

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005

Dari informan yang berjumlah 30 orang didapatkan penghasilan rata rata kusir “*cidomo*” di Kota Mataram berkisar Rp. 27.667 perhari. Kusir “*cidomo*” mulai beroperasi dari jam 06.00 sampai dengan jam 14.30 wib dan yang beroperasi pada malam hari sesuai hasil suvey sangat jarang, tidak lebih dari 2%.

4.7.7. Penerimaan Pengeluaran Kusir “*cidomo*” di Kota Mataram

Dari hasil wawancara dengan kusir “*cidomo*” makanan yang dibutuhkan untuk satu ekor kuda perhari berkisar Rp. 10.000 dengan rincian dedak padi Rp. 5.000 dan Rumput Rp.5.000. pengeluaran tersebut dapat ditekan bila para kusir sekaligus menyabit rumput. Rata-rata pendapatan kotor kusir “*cidomo*” per harinya di Kota Mataram berkisar Rp. 27.667 .

Kota Mataram dengan jumlah masyarakat miskin dengan jumlah 37.971 orang (BPS Prop. NTB, 2007:6) sangat membutuhkan sarana transportasi yang murah, aman dan terjangkau.

Dari informan penumpang yang didominasi kaum ibu ibu dengan tujuan kepasar tradisional setelah diwawancarai 100 % mengharapkan transportasi “*cidomo*” di Kota Mataram harus tetap ada dan beroperasi, kemudian mengungkapkan harapan 86 % supaya kebersihan jalan dapat dijaga, selanjutnya 14 % yang lainnya tidak dapat memberikan komentar. Menurut Suparmoko (2000:28) ekonomi lingkungan menganalisis pencemaran sebagai eksternalitas. Sebuah eksternalitas adalah sebuah dampak terhadap tingkat kesejahteraan pihak ketiga yang timbul karena tindakan seseorang tanpa dipungut kompensasi atau pembayaran. Dari data penumpang yang menyatakan jalanan kotor 86 % sudah menggambarkan *eksternalitas* yang ditimbulkan dari kotoran kuda yang mengotori jalan dan hal ini merupakan salah satu faktor diterbitkannya SK Walikota

nomor 31/KPTS/2005 tentang larangan masuk bagi angkutan “*cidomo*” pada jalan tertentu di Kota Mataram.

4.7.8. Persyaratan Teknis Kendaraan Tidak Bermotor (KTB)

Konstruksi Kendaraan Tidak Bermotor (KTB) dalam hal ini transportasi “*cidomo*” yang dipergunakan untuk angkutan orang atau barang dan beroperasi di jalan menurut Dinas Perhubungan Kota Mataram harus cukup kuat yang terdiri dari rangka landasan roda/*as* roda, rem dan ganjar roda, bom, *golah golah* dan lampu, ditambahkan lagi dari hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Mataram bahwa perlu untuk memperhatikan faktor kenyamanan penumpang berupa roda ban angin, pegas suspensi/*peer*, bel (lonceng), tempat duduk yang empuk serta kebersihan dari transportasi “*cidomo*”. Hal ini perlu dikemukakan mengingat transportasi *cikar dokar* jaman dahulu dipandang kurang nyaman karena rodanya terbuat dari bahan kayu yang pejal dan dilapisi sedikit karet atau tidak menggunakan roda angin Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar dibawah ini :



Gambar 20.
“*Cidomo*” Menunggu Penumpang
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Sedangkan komponen pendukung Kendaraan Tidak Bermotor (KTB) “*cidomo*” menurut Dinas Perhubungan Kota Mataram adalah:

- a. Kaca Spion, cambuk/pecut;
- b. Abah abah hewan yang sempurna

- c. Tuter/lonceng/bel;
- d. Kantong untuk menampung kotoran dari karung (Gendongan Kotoran Kuda);
- e. Skop, sapu, ember, *topengan* (kacamata kuda) dan tanda arah.

Pembina Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*cidomo*" Kota Mataram menambahkan bahwa perlu untuk memperhatikan bentuk dari "*bom*" pada bagian ujung untuk mengaitkan tali baju kuda yang maksudnya supaya tidak mudah lepas saat menarik beban yang cukup berat dan bervariasi, model ini ada pada *cikar dokar* pada jaman dahulu yang saat ini hanya terdapat di museum Propinsi Nusa Tenggara Barat, selain itu juga untuk melestarikan seni dan sekaligus kegunaan dari bentuk lengkungan pada ujung "*bom*" untuk lebih jelasnya perhatikan gambar berikut ini :



Gambar 21.
Dokar Kuno Jaman Dahulu di Musium Propinsi NTB
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Selanjutnya perhiasan pecut panjang, bendera dan bunyi bunyian berupa *grincingan* yang terbuat dari kuningan berfungsi memberikan tanda bagi pengguna jalan lainnya.

Bila dinilai dari segi kebisingan transportasi "*cidomo*" otomatis tidak mengganggu serta tidak menghasilkan unsur unsur kebisingan suara. Menurut Onogawa (2007:7)

bahwa suara yang ditimbulkan akibat kerja dari kendaraan bermotor, bel dan bunyi *alarm* mobil dapat mengakibatkan efek negatif terhadap kesehatan.

Dari dokumen *World Health Organization* (2005) dalam Onogawa (2007:7) mengenai gangguan yang diakibatkan oleh kebisingan diantaranya gangguan pada alat pendengaran, *aggressive*, gangguan susah tidur, gangguan kerja jantung, *stress* yang dapat merambat pada gangguan metabolisme dan sistem kekebalan tubuh serta pengaruh negatif pada pekerjaan dan aktifitas belajar.

Salah satu kebijaksanaan untuk mengurangi kebisingan menurut Onogawa (2007:7) adalah dengan mempromosikan suasana tenang, menerapkan *Non-Motorized Transport* seperti halnya berjalan kaki dan bersepeda merupakan kebijaksanaan yang dapat langsung diterapkan. Langkah selanjutnya dengan membuat barrier peredam suara dalam hal ini *infrastruktur* terlihat akan lebih mahal daripada usaha pencegahan kebisingan suara dari penyebabnya.



Gambar 22.
Muatan “cidomo” yang Melebihi Kapasitas Angkut
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Adapun kemampuan daya angkut dari Kendaraan Tidak Bermotor sebagai berikut :

- a. 4 (empat) orang dewasa termasuk pengemudi ditambah 40 Kg barang apabila ditarik oleh 1 (satu) ekor kuda; 6 (enam) orang dewasa termasuk pengemudi ditambah 60 Kg barang apabila ditarik dua ekor kuda;
- b. Daya maksimal KTB yang digunakan sebagai angkutan barang adalah 300 Kg.

Menyikapi beban yang diberikan kepada hewam penarik kuda cukup berat Pembina Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” menambahkan

” untuk menjaga kesehatan dan stamina kuda dihimbau untuk memiliki kuda dua ekor, maksudnya bila kuda sudah letih supaya mengganti penarik dengan kuda yang sudah pulih tenaganya..... dan perlu diingat kuda penarik adalah harus berjenis kelamin jantan... jenis kuda betina tidak diperbolehkan karena akan mengganggu bila ada kuda jantan yang birahi.... atau masa kawin.... kondisi ini akan sangat mengganggu kelancaran transportasi di jalan raya”

Dari segi keselamatan penumpang “*cidomo*” merupakan transportasi yang relatif aman, keamanan dari transportasi “*cidomo*” lebih dikarenakan karena kecepatan “*cidomo*” yang tergolong rendah dengan kecepatan rata rata 10 sampai dengan 21 Km/jam mudah untuk dikendalikan. Menurut (WHO, 2003) dalam Onogawa (2007:6) secara global 1,2 juta manusia meninggal karena kecelakaan lalu lintas. Dari angka tersebut diatas 750.000 orang meninggal setiap tahun dan berasal dari negara negara Asia sedangkan 4,7 juta mengalami cacat karena kecelakaan. Kemudian Asian Development Bank memperkirakan kerugian dari tragedi kecelakaan tersebut diatas telah merugikan US\$ 15.100.000.000 setiap tahun.

Setiap KTB yang beroperasi di wilayah Kota Mataram, wajib berpangkal (berkumpul) pada tempat yang telah disediakan/ditentukan atau tempat lain (badan jalan atau ruas jalan) sepanjang tidak mengganggu arus lalu lintas umum yang lain serta menjaga ketertiban dan kebersihan lingkungan sekitarnya.

Dalam situasi krisis BBM saat ini dengan tarif angkutan mengalami kenaikan yang cukup besar Dinas Perhubungan Kota Mataram mengeluarkan kebijaksanaan pembinaan yang tertuang dalam standar pelayanan minimal transportasi tradisional (“*cidomo*”) adalah sebagai berikut :

- a. Memfungsikan transportasi tradisional sebagai angkutan alternatif bagi masyarakat untuk mempertahankan kelancaran distribusi barang dan jasa maupun penumpang;
- b. Memantapkan jaringan trayek dalam mendukung kelancaran proses produksi dan distribusi barang dan penumpang;
- c. Tersedianya angkutan alternatif (KTB) memberikan dampak positif seperti terlayannya transportasi masyarakat di luar trayek angkutan umum dan jasa perdagangan umum, perlu pengawasan dan pembinaan terus menerus.

Transportasi “*cidomo*” menjadi penyumbang penyerapan tenaga kerja atau mengurangi pengangguran sebesar 0,376% mampu menurunkan tingkat kemiskinan dengan pendapatan rata rata tiap bulan sebesar Rp.150.000/orang (Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005:4)

4.7.9. Perkembangan Teknologi

Salah satu kendala yang dihadapi dalam pengembangan dan *inovasi* transportasi “*cidomo*” di Kota Mataram pada umumnya karena teknologi pengelolaan limbah kotoran kuda baik dijalanan maupun dikandang masih tidak diperhatikan. Seperti halnya informasi dari hasil wawancara dengan kusir kebanyakan para kusir adalah bekerja dari turun temurun yang bersifat tradisional. Menurut Anis (2006:19) faktor pendidikan dan perilaku merupakan simpul tiga dalam hal pengelolaan transportasi “*cidomo*” masih lemah dan berpotensi menyebabkan menurunnya tingkat kebersihan jalan raya akibat limbah padat kotoran kuda.



Gambar 23.
Kondisi kandang kumpul yang kumuh dan kotor
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Sebagian besar informan kusir mengelola “*cidomo*” dengan teknik yang berasal dari pengetahuan warisan turun temurun dan tidak memperhatikan aspek lingkungan seperti yang ada dilapangan hanya sebagian kecil saja informan yang memperoleh informasi tentang teknik pengolahan limbah padat kotoran kuda menjadi pupuk, hal inipun kurang berjalan lancar karena para kusir menganggap kurang menguntungkan dan

kurangnya respon terhadap penggunaan pupuk organik yang pada akhirnya kebiasaan, perhatian terhadap potensi pengolahan limbah menjadi pupuk organik semakin pudar.

Bantuan alat yang pernah diberikan oleh pemerintah (yaitu Dinas lingkungan hidup dan Dinas Perhubungan) untuk para kusir “*cidomo*” di Kota Mataram diantaranya gendongan kotoran kuda, pengecatan “*cidomo*” sebagai identitas masing masing daerah operasi “*cidomo*” masing masing kecamatan, bantuan pembangunan kandang kumpul percontohan dan pengolahan *biogas* di Tinggar, sepeda pengawas, tong sampah sementara kusus kotoran kuda masing masing lokasi pangkalan “*cidomo*” untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini

Tabel 17.
Jenis Bantuan dan Sumber Bantuan.

NO	JENIS BANTUAN	LOKASI	SUMBER	KETERANGAN
1.	Gendongan kotoran kuda	Tiga kecamatan	Pemkot Mataram	Diberikan contoh setiap pengurusan trayek dan surat ijin insidental/sim
2.	Sepeda	Tiga kecamatan	Pemkot Mataram	
3.	Tempat sampah kotoran kuda	3 kecamatan	Pemkot Mataram	Ada yang sudah tidak pada tempatnya
4.	Pengecatan gratis	3 kecamatan	Bank Indonesia & Pemkot Mataram	
5.	Kandang kumpul	Tinggar	Pemkot Mataram	
6.	Instalasi pembuatan <i>Biogas</i> Kotoran Kuda	Tinggar	Pemkot Mataram	Kondisi masih baik tetapi tidak dimanfaatkan

Sumber data Dinas Perhub dan Dinas Lingkungan Hidup di olah, 2005

Berdasarkan wawancara di lapangan, diperoleh informasi bahwa bantuan pengecatan juga berasal dari pihak Bank Indonesia, program tersebut diatas tidak seluruhnya “*cidomo*” mendapatkan pengecatan gratis atau sebagian.

Dengan pengetahuan kusir dan pemilik kuda yang masih relatif rendah menyebabkan lingkungan kandang kumpul kurang terjaga kebersihannya yang lebih nyata adalah kotornya jalan jalan yang dilalui transportasi “*cidomo*”. Berdasar wawancara di lapangan sebagian besar kusir memiliki pengetahuan jarak Gendongan Kotoran Kuda dengan “*femur*” kuda adalah dua jengkal atau sekitar 50 cm sementara

dari hasil *Group Interview* memaparkan 5 cm dari “*femur*” kuda, hal ini merupakan temuan dilapangan dan menunjukkan ketidak sinkronan antara forum komunikasi dengan apa yang diketahui oleh kusir, sebagian besar kusir menerapkan ukuran itu dengan alasan supaya kuda tidak lari kencang karena kaget oleh gendongan kotoran kuda, untuk ukuran jarak Gendongan Kotoran Kuda lebih lanjut akan dibahas pada pengelolaan “*cidomo*” sehari hari dan kebiasaan kusir “*cidomo*”.



Gambar 24.
Kondisi Instalasi *Biogas* Kotoran Kuda Yang Masih Baik dan Belum Termanfaatkan

Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

4.8. Arah Pengembangan Jaringan Transportasi “*cidomo*”

Pengembangan jaringan transportasi KTB menurut Dinas Perhubungan Kota Mataram (2005:10) terbagi menjadi pengembangan jangka pendek, pengembangan jangka menengah dan pengembangan jangka panjang sebagai berikut :

a. Jangka Pendek (2005-2006)

1. Menjaga kondisi jaringan prasarana dan jaringan pelayanan agar tidak menurun kualitas dan kuantitas serta memulihkan kinerja pelayanan sampai level yang memadai;
2. Menjaga kondisi jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang ada saat ini sangat vital bagi kehidupan sosial ekonomi masyarakat;

3. Optimalisasi fungsi dari sistem transportasi tradisional (“*cidomo*”) yang ada, dan pelaksanaan manajemen transportasi.

b. Jangka Menengah (2007-2010)

1. Memantapkan kinerja pelayanan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi tradisional untuk dapat mengimbangi perubahan pola dan besar permintaan perjalanan orang/jasa sesuai dengan rencana pengembangan wilayah yang ada;
2. Untuk menghasilkan struktur dasar jaringan prasarana dan jaringan pelayanan sebagai pembentuk dan mengakomodasi tata ruang;
3. Menampung kebutuhan masyarakat guna menjaga tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi terutama yang menghubungkan pemukiman dan mengurangi kesenjangan dengan pemerataan aksesibilitas terpencil.

c. Jangka Panjang (2010-2020)

1. Meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan transportasi tradisional sehingga mampu menjadi tulang punggung dalam meningkatkan daya saing wisata di masa yang akan datang dengan memperhatikan kelestarian lingkungan;
2. Terciptanya system transportasi multimoda untuk angkutan orang yang efisien dan berdaya saing, efektif dan merata serta ramah lingkungan;
3. Pemerataan aksesibilitas semua wilayah terhadap prasarana jalan dan angkutan tradisional umum guna meningkatkan level kesejahteraan masyarakat secara menyeluruh.

4.8.1. Pelayanan Transportasi “*cidomo*”

Pelayanan transportasi “*cidomo*” melayani semua lapisan masyarakat dan pada kenyataannya kini sebagian besar pengguna “*cidomo*” adalah dari kalangan masyarakat ekonomi lemah, meskipun ada penumpang dari kalangan mampu itu hanya semata mata untuk rekreasi, bernostalgia dan alasan mengurangi polusi. Dari segi kesehatan transportasi “*cidomo*” tidak menghasilkan CO₂ yang sangat membahayakan kesehatan masyarakat. Menurut Onogawa (2007:5) bahwa kondisi polusi di negara Asia berada pada kondisi yang memprihatinkan dengan jumlah polusi diudara meliputi partikel partikel debu, *nitrogen oxides*, dan *carbon monoxide*, 50% sampai 80 % polusi di Metro

Manila disebabkan oleh kendaraan bermotor. Polusi udara dapat menyebabkan beberapa keluhan seperti gangguan kerja jantung dan gangguan saluran pernafasan, dari hasil studi menunjukkan polusi udara juga menyebabkan keluhan asma, *bronchitis*, gangguan hati dan *stroke*, hasil survey membuktikan akibat polusi udara secara global telah mengakibatkan kematian 200.000 sampai 570.000 orang meninggal (WRI, 1998) dalam Onogawa (2007:5)

Kenyamanan kendaraan "*cidomo*" semakin terasa dengan penambahan pegas suspensi, ban mobil dan yang tidak kalah pentingnya bagi pengguna "*cidomo*" dari kalangan ibu ibu adalah diantar sampai depan rumah bila jalan memungkinkan dengan tarif yang dapat ditawar tergantung dari jumlah barang yang dibawa, dengan "*cidomo*" barang belanjaan dapat dibawa dengan jumlah yang cukup banyak dan tidak mungkin untuk diangkut oleh ojek yang sudah mulai menyaingi keberadaan "*cidomo*".

Dalam segi pemenuhan tuntutan transportasi "*cidomo*" memiliki keunggulan dapat menghantar penumpang sampai tujuan (depan rumah) dengan harga yang dapat dinegosiasi dengan kapasitas angkut lima orang dan mampu membawa barang bawaan yang lebih banyak. Dengan tuntutan transportasi bagi kaum miskin dengan jumlah 37.971 orang (BPS Prop. NTB, 2007:6) transportasi "*cidomo*" merupakan sebuah solusi masalah tersebut diatas. Menurut Onogawa (2007:9) kondisi transportasi umum di Indonesia lebih banyak bersifat bertahan dari pada untuk lebih dihargai.

Dalam banyak hal kebutuhan transportasi perorangan maupun keluarga banyak diakomodasi dengan sepeda motor dan mobil pribadi sementara kondisi pelayanan transportasi umum menunjukkan ketidak nyamanan seperti halnya menunggu lama sampai penuh penumpang, bila dilihat secara pribadi kurang aman serta keterbatasan dalam pelayanan ketempat tempat penting. Beberapa negara menurut Onogawa (2007:10) seperti Bogota di Amerika Latin dan Curitiba sudah mengaplikasikan kehandalan dari *Bus Rapid Transport* sistem. Meskipun demikian negara negara di Asia juga sudah mulai membangun *Bus Rapid Transport* seperti halnya di Beijing, Jakarta, Nagoya, Hangzhou, Seoul dan Taipei. Untuk meningkatkan penggunaan sistem transportasi umum sebuah kota harus memperhatikan orientasi pelayanan yang baik seperti halnya membuat *network* pelayanan yang terintegrasi, menyediakan stasiun dan terminal yang nyaman dan aman dari perubahan cuaca, penyediaan papan trayek pelayanan dan tarif rata rata untuk setiap tujuan perjalanan (Onogawa, 2007:10).

Pada saat musim panas penumpang cukup terlindungi dari teriknya matahari dan pada musim hujan relatif tidak kehujanan, hal ini juga tidak dimiliki oleh kendaraan ojek sepeda motor. Selanjutnya "*cidomo*" dapat memuat enam orang beserta kusir, hal ini juga tidak dimiliki oleh kendaraan sepeda motor ojek.

Menurut AR. Barter dan Tamim Raad dalam Soejachmoen (2005:77) bahwa membuat kebijakan dalam sektor transportasi perlu mendapatkan kapasitas untuk dapat memahami paradigma baru dalam pengadaan sistem transportasi yang lebih bersahabat, memihak pada kepentingan masyarakat dan tidak lagi tergantung pada pemanfaat kendaraan bermotor pribadi semata, bila kebijakan angkutan ojek sepeda motor tidak disikapi sementara potensinya sebagai angkutan massal tidak memenuhi akan membawa dampak menghasilkan pencemaran untuk setiap orang perjalanan dengan pencemarannya masing masing berupa asap CO₂, kemudian sistem transportasi harus seminimal mungkin memberikan dampak negatif terhadap lingkungan, sistem transportasi harus dapat menekan dampak terhadap kesehatan dan keselamatan secara umum sekitar 70 persen pencemaran udara dihasilkan oleh kegiatan transportasi dan secara langsung maupun tidak langsung memberikan dampak terhadap kesehatan terutama terhadap sistem pernafasan.

Disisilain kecelakaan di jalan raya mengakibatkan 500.000 orang pertahun meninggal dan 50 juta orang lainnya cacat seumur hidupnya, hal ini akan berarti semakin meningkatnya aktifitas transportasi dan lalu lintas akan semakin bertambah pula korban lalu lintas (Soejachmoen, 2005:77). Menurut Suprpto dan Waldijono (1995: 282) bahwa tujuan utama strategi perencanaan transportasi saat ini yakni mendorong peningkatan pelayanan angkutan umum.

4.8.2. Analisis Potensi Sebagai Transportasi Ramah Lingkungan

Hubungan antara pelayanan transportasi dan penambahan jumlah emisi ke udara seperti CO₂ dan NO_x sangat erat, semakin banyak jumlah kendaraan bermotor disertai kondisi kemacetan akan membawa pengaruh meningkatnya emisi yang akan mengotori atmosfer.

Kondisi seperti tersebut diatas akan menjadikan udara semakin terpolusi, tidak demikian halnya dengan transportasi "*cidomo*" yang tergolong *Non-Motorized Transport* tidak membutuhkan bensin dan hal tersebut berarti dalam pelayanan transportasi jarak

dekat “*cidomo*” telah mampu menekan penggunaan bensin di Kota Mataram serta mencegah terjadinya polusi yang dihasilkan dari sisa pembakaran bahan bakar minyak tersebut.

Untuk mengetahui berapa jumlah bensin yang dibutuhkan pada pelayanan “*cidomo*” ada baiknya melihat tabel dibawah ini :

Tabel 18.
Pencegahan Pencemaran CO₂ ke Atmosfir bila Menggunakan Moda Transportasi “*cidomo*”

No	Uraian	Moda		
		“ <i>cidomo</i> ”	Sepeda Motor	Angkot-MPU
1.	Biaya Pakan Rumput	59,52	-	-
2.	Biaya BBM perseat-Km (Rp)	-	166,67	93,75
3.	Jumlah liter perseat-Km	-	0,03	0,02
4.	CO ₂ dihasilkan perseat-Km (CO ₂ Kg)	-	0,06	0,04
5.	Jumlah seat perhari	168	52	1.318
6.	Potensi CH ₄ perhari (liter)	2,50	-	-
7.	Total CO ₂ Perhari (CO ₂ Kg)	-	3,35	47,78
8.	Nilai pencegahan CO ₂ (Kg) ke atmosfer bila menggunakan 1 unit “ <i>cidomo</i> ” dalam sehari	-	10,83	6,09
9.	Nilai pencegahan CO ₂ (Kg) ke atmosfer bila menggunakan 1 unit “ <i>cidomo</i> ” dalam sebulan (30 hari)	-	324,81	182,70
10.	Nilai pencegahan CO ₂ (Kg) ke atmosfer bila menggunakan 1 unit “ <i>cidomo</i> ” dalam setahun (365 hari)	-	3.951,81	2.222,85
11.	Nilai pencegahan CO ₂ (Kg) ke atmosfer untuk 2.156 unit “ <i>cidomo</i> ” dalam setahun (365 hari) di Kota Mataram	-	8.520.170,47	4.792.464,60
12.	Pengiritan Bensin (liter) setahun dengan armada 2.156 unit “ <i>cidomo</i> ” di Kota Mataram	-	3.672.460,11	2.065.717,50

Sumber data Hasil Penelitian diolah, 2008

Dari tabel tersebut diatas pada pelayanan transportasi jarak dekat “*cidomo*” dapat diketahui jumlah pengiritan bensin di Kota Mataram terhadap kendaraan sepeda motor ojek 3,672,460.11 liter bensin pertahun dan terhadap Angkot-MPU 2,065,717.50 liter bensin pertahun. Dari jumlah tersebut juga dapat diketahui jumlah liter perseat-km lebih kecil Angkot-MPU dibanding sepeda motor ojek yang juga membedakan jumlah cemaran

yang dihasilkan dari kedua kegiatan transportasi tersebut, hal ini dapat dijadikan pertimbangan kebijakan untuk menganjurkan Angkot-MPU (Mobil Penumpang Umum) sebagai sarana transportasi umum dibandingkan sepeda motor ojek. Menurut Chiras (1985) dalam Anis (2007:165) etika masyarakat moderen yaitu *Sustainable Ethics* dimana harga *eksternal* seperti kerusakan lingkungan dan menurunnya derajat kesehatan masyarakat, harus diperhitungkan

Menurut Hadi (2008) dalam seminar Nasional *Strategi Mitigasi dan Adaptasi Perubahan Iklim* yang diadakan di Hotel Patra Semarang pada tanggal 24 Juni 2008 (Suara Merdeka, 25 Juni 2008) mengingatkan bahwa 1 liter bensin berdasarkan *simple carbon calculator* memiliki faktor *konversi* bahan bakar ke CO₂ setara 2.32 CO₂ Kg (ekuivalen) . Menurut Kementrian Lingkungan Hidup (2007:46) berjalan kaki sejauh 1 Km bisa menekan emisi CO₂ sekitar 222 gram, pada perhitungan CO₂ diatas menggunakan perhitungan berdasarkan *simple carbon calculator*.

Berdasarkan *simple carbon calculator* satu tahun pelayanan “*cidomo*” terhadap sepeda motor ojek telah mencegah pencemaran 8.520.170,47 CO₂ Kg dan terhadap Angkot-MPU 4.792.464,60 CO₂ Kg (pada penelitian ini CO₂ yang dihitung hanya berasal dari hasil pembakaran BBM sedangkan CO₂ yang berasal dari *respirasi* penumpang, pengemudi dan hewan penarik kuda tidak diperhitungkan).

Pada transportasi “*cidomo*” dengan perencanaan pengelolaan yang baik akan dapat memanfaatkan *biogas* yang berasal dari limbah padat kotoran kuda. Untuk lebih jelasnya potensi *biogas* yang dihasilkan hewan penarik kuda dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 19.
Potensi “*cidomo*” Menghasilkan *Biogas* dari Limbah Padat kotoran kuda

NO	Uraian	Moda Transportasi “ <i>cidomo</i> ”
1.	Potensi CH ₄ perhari perunit “ <i>cidomo</i> ”	2,50 liter
2.	Potensi CH ₄ perhari 2.156 unit “ <i>cidomo</i> ”	5.390 liter
3.	Potensi CH ₄ perbulan 2.156 unit “ <i>cidomo</i> ”	161.700 liter
4.	Potensi CH ₄ pertahun 2.156 unit “ <i>cidomo</i> ”	1.967.350 liter

Sumber data Hasil Penelitian diolah, 2008

Dari tabel perhitungan diatas jumlah *metana* (CH₄) yang dapat ditampung memungkinkan untuk dimanfaatkan sebagai bahan bakar alternatif dalam bentuk *biogas* untuk keperluan rumah tangga, industri dan transportasi. Bila pengelolaan kotoran kuda yang diupayakan dalam skala kecil maka jumlah dari *metana* (CH₄) sulit untuk dimanfaatkan karena jumlahnya yang kurang banyak. Upaya untuk memanfaatkan *biogas*

dari kotoran kuda dapat dikategorikan sebagai *Think Globaly Act Localy* yang pada kenyataan saat ini sumber energi baru perlu untuk diupayakan.

Mengetahui jumlah pencegahan pengotoran udara sampai 4.792 CO₂ ton/tahun menjadikan “*cidomo*” sebagai transportasi jarak dekat yang sangat ramah lingkungan. Menurut Nordhaus (2007) dalam Kementerian Lingkungan Hidup (2007:41) menyarankan besaran *carbon tax* sebesar US\$ 30 per-ton emisi CO₂, dengan demikian kegiatan transportasi “*cidomo*” Kota Mataram setiap tahunnya telah melakukan pelayanan yang lebih ramah lingkungan dengan asumsi sudah terlepas dari kewajiban *carbon tax*/pajak karbondioksida sebesar US\$ 143.760, selanjutnya penekanan penggunaan BBM sampai 2.065.717,50 liter/tahun hal ini bila sudah diketahui oleh masyarakat umum dan pemerintah tentunya menjadi bahan pertimbangan yang sangat rasional untuk tetap dapat memberikan semangat dan dukungan dalam mengelola transportasi “*cidomo*” yang lebih baik.

Transportasi “*cidomo*” di Kota Mataram bila dilihat dari 3 sudut pandang :

1. Dipandang dari Lingkungan Alami

- “*Cidomo*” merupakan transportasi yang membutuhkan energi dari bahan bahan yang dapat di perbaharui (*renewable*) yakni dari pakan alami berupa rumput dan limbah penggilingan padi (dedak: bahasa daerah Jawa dan Sasak) dari hasil perhitungan diatas dengan pembanding sepeda motor roda dua untuk mengetahui asumsi penggunaan bahan bakar maka “*cidomo*” dapat menekan penggunaan BBM 2.065.717,50 liter/tahun yang juga berarti sejalan dengan Rencana Aksi Nasional dalam sektor energi dengan PERPRES No. 5 tahun 2006 tentang kebijakan Energi Nasional.
- “*Cidomo*” tergolong *Non-Motorized Transport* tidak menghasilkan CO₂ dan NO_x yang berpotensi mencemarkan udara perkotaan, dari hasil perhitungan perbandingan untuk mengetahui jumlah asumsi CO₂ dari pelayanan transportasi jarak dekat transportasi “*cidomo*” mampu menekan pencemaran karbondioksida 4.792 CO₂ ton/tahun, kemampuan “*cidomo*” untuk mencegah pencemaran dalam pelayanan transportasi jarak dekat juga sejalan dengan Rencana Aksi Nasional yakni mencegah pencemaran udara dari golongan gas rumah kaca dalam hal ini CO₂ dengan target 17% terhadap skenario *Business As Usual* (BAU).
- Limbah organik yang dihasilkan hewan penarik kuda berpotensi sebagai bahan dasar pupuk organik dan *biogas*.

2. Dipandang dari Segi Sosial

- “*Cidomo*” dapat terjangkau kaum kurang mampu dan telah melayani masyarakat untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat dengan pangsa pasar utama tujuan pasar tradisional, penumpang dominan dari kaum Ibu, Pedagang dan pembantu rumah tangga. Bila lingkungan hidup masih tetap baik di Kota Mataram dan sekitarnya akan mampu juga melayani kebutuhan generasi yang akan datang.
- Dari pelayanan transportasi jarak dekat transportasi “*cidomo*” yang tidak menghasilkan CO₂ dan NO_x akan meningkatkan kualitas kesehatan masyarakat.
- Keterjangkauan masyarakat kurang mampu dengan memanfaatkan transportasi “*cidomo*” diharapkan dapat menurunkan kesenjangan dalam pelayanan kebutuhan transportasi masyarakat sehari hari.
- “*Cidomo*” tidak menghasilkan kebisingan yang akan mengganggu masyarakat.
- “*Cidomo*” tergolong kendaraan yang aman bagi masyarakat pengguna jalan yang lain lebih dikarenakan kecepatannya yang berkisar 10 Km/jam sampai dengan 21 Km/jam.
- Melayani pembangunan disegala bidang, mengingat “*cidomo*” merupakan kendaraan multifungsi dapat dipergunakan mengangkut beban sampai 300 Kg.



Gambar 25.
Wawancara dengan Penumpang Perhatikan
Belanjaan yang Banyak
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008



Gamabar 26.
“Cidomo” Angkutan Material Khusus Balok Kayu

Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008



Gamabar 27.
“Cidomo” Angkutan Material Khusus Batu Bata

Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

3. Dipandang dari Segi Ekonomi

- “Cidomo” dengan hewan penarik kuda sebagai sumber utama energi berasal dari makanan yang dikonsumsi berupa rumput dan dedak padi banyak tersedia di Kota Mataram dan Kabupaten Lombok Barat secara ekonomi dapat terjangkau untuk setiap generasi di masa yang akan datang, lain halnya dengan BBM fosil yang tidak dapat diperbaharui dimasa yang akan datang beberapa generasi kemudian belum tentu dapat

membayai BBM fosil untuk transportasi (karena harga dan jumlahnya yang semakin langka di pasaran).

- “*Cidomo*” secara ekonomi telah menerapkan prinsip *ecoefisiensi* dengan memanfaatkan limbah penggilingan padi (dedak) dan memanfaatkan tumbuhan rumput.
- Beroperasinya transportasi “*cidomo*” selama ini telah menopang kegiatan ekonomi masyarakat kurang mampu untuk melepaskan diri dari kemiskinan. Sebagian besar pelayanan “*cidomo*” terpusat pada pasar pasar tradisional di Kota Mataram dengan penumpang para pedagang dan ibu ibu yang berbelanja ke pasar.

Tiga komponen yakni lingkungan, ekonomi dan sosial menurut *World Resouce Institute* (1998) dalam *Five Winds International* (2001:6); Burwell (2006:334) merupakan komponen transportasi yang berkelanjutan. Dengan demikian transportasi “*cidomo*” dapat disebut sebagai transportasi yang berkelanjutan.

4.8.3. Pelayanan Transportasi di Kota Mataram

Permasalahan transportasi timbul karena keterkaitan yang tinggi antara Kota Mataram dengan wilayah sekitarnya maupun antar kelurahan dalam Kota Mataram yang akhirnya menimbulkan bangkitan pergerakan orang dan barang yang cukup besar, namun tidak diimbangi dengan kapasitas jalan yang memadai dan akan menimbulkan salah satunya adalah kemacetan lalu lintas.

Tujuan pengembangan sistem transportasi di Kota Mataram adalah :

1. Menciptakan aksesibilitas dan mobilitas yang sesuai untuk pertumbuhan aktifitas
2. Meningkatkan kemudahan pergerakan antar lokasi.
3. Menyediakan kegiatan transportasi yang murah, aman, nyaman dan cepat dengan menata sistem transportasi angkutan umum.
4. Meningkatkan fungsi sarana transportasi yang ada dengan memperbaiki dan melengkapi prasarana dan sarana pendukungnya.
5. Menyusun pengelolaan sistem pergerakan lalu lintas di Kota Mataram dengan mengintegrasikan tiap elemen transportasi.

Dalam penelitian ini telah diupayakan perencanaan pengelolaan transportasi ramah lingkungan (“*cidomo*”) dengan melaksanakan *Group Interview* yang dihadiri oleh Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*” Kota Mataram, pelaksanaannya pada tanggal 16 April 2008 yang dihadiri 10 orang peserta, bertempat di kediaman Pembina

Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram, adapun hasil dari diskusi diantaranya adalah Rukun Keluarga Kusir "*cidomo*" mengusulkan ketua koordinator dimasing masing tempat pangkalnya "*cidomo*" dengan harapan komunitas kusir didaerah yang dimaksud dapat terkoordinasi, lebih jauh lagi pemberian bantuan untuk mengurangi kotoran kuda yang dilakukan merupakan hal yang sangat membantu serta penting tetapi tidaklah mungkin mencukupi. Anggaran dan sumberdaya Dinas Perhubungan dan Dinas Lingkungan Hidup tidaklah akan cukup untuk mendukung bantuan dana guna mengurangi kotoran kuda di jalan dan petugas Dinas Perhubungan terus menerus menjaga ketertiban di jalan raya, dengan alasan tersebut Rukun Keluarga Kusir "*cidomo*" Kota Mataram mempunyai ide untuk menunjuk dan memilih ketua di masing masing tempat pangkalan "*cidomo*" yang nantinya dapat mengawasi dan membina ketertiban dimasing masing kawasannya. Ketua koordinator adalah sebuah strategi operasional yang mendorong terciptanya suatu koordinasi yang baik antara kusir dan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*cidomo*" yang lebih luas.

Ketua koordinator dan kusir bekerja bersama sama dalam menjaga ketertiban lalu lintas dilokasi masing masing, berkenaan dengan perparkiran, menaikkan dan menurunkan penumpang, pengurusan surat kelengkapan "*cidomo*" dan surat ijin insidentil KTB, pengecekan kesehatan kuda dan kelengkapan "*cidomo*" serta mengantisipasi jatuhnya kotoran kuda di jalan yang dapat menurunkan citra transportasi "*cidomo*" menjadi transportasi yang kurang ramah lingkungan.

Pemilihan ketua koordinator menuntut adanya komitmen dari keseluruhan jajaran Dinas Perhubungan dan Dinas Lingkungan Hidup dengan menggali strategi strategi dari pengelolaan "*cidomo*" yang ditujukan untuk pengelolaan "*cidomo*" itu sendiri sebelum persoalan tersebut menjadi kian parah adanya.

Ketua koordinator memiliki kesempatan, kebebasan dan kepercayaan pada petugas tingkat operasional untuk mengembangkan kreatifitasnya menyesuaikan dengan corak masyarakat dan kebudayaannya untuk berfokus pada pemecahan masalah setempat, sehingga para kusir dapat secara bersama sama menjaga kebersihan lingkungannya dari kotoran kuda.

Mewujudkan ketertiban lalu lintas dan kebersihan jalanan mustahil dapat dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Dinas Lingkungan Hidup, hal tersebut mustahil dapat dilakukan dengan hanya memasang poster dan rambu rambu lalu lintas (gambar 28),

mustahil dapat terwujud kesadaran dengan kegiatan razia yang membutuhkan dana dan aparat yang tidak sedikit serta birokrasi yang rumit, mustahil terwujud dengan hanya melalui perintah dan SK (Surat Keputusan) tanpa memperhatikan kondisi lokasi tertentu yang memungkinkan berbeda dengan tempat yang satu dan yang lain.



Gambar 28.
Plang Peringatan Bagi "Cidomo"
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

4.8.3.1. Pelayanan "Cidomo" Dan Harapan Penumpang

Kondisi Kota Mataram dengan kemiskinan yang masih cukup tinggi dengan jumlah 37.971 orang (BPS Prop. NTB, 2007:6) sangat membutuhkan sarana transportasi yang murah, aman dan berkelanjutan. Dari informan yang kebanyakan kaum ibu ibu dengan tujuan kepasar setelah diwawancarai 100 % mengharapkan transportasi "cidomo" di Kota Mataram tetap ada dan beroperasi dari data ini transportasi "cidomo" menunjukkan dapat diterima oleh lingkungan dan tidak mengganggu kehidupan masyarakat Kota Mataram bila dikelola dengan baik. Selanjutnya harapan dari penumpang 75 % supaya kebersihan jalan dapat dijaga dan 25 % yang lainnya tidak dapat memberikan komentar. Pelayanan "cidomo" yang cukup terkenal mengantarkan penumpang sampai ketempat tujuan bahkan bila memungkinkan sampai kedepan pintu rumah sangat didambakan keberlanjutannya baik dari pelayanan maupun keberadaanya dan kalau bisa ditingkatkan dengan memperhatikan kebersihan "cidomo", kuda penarik sebelum berangkat dimandikan terlebih dahulu demikian juga dengan Pak kusirnya juga harus mandi dahulu. Salah satu kutipan pernyataan dari penumpang "cidomo" :

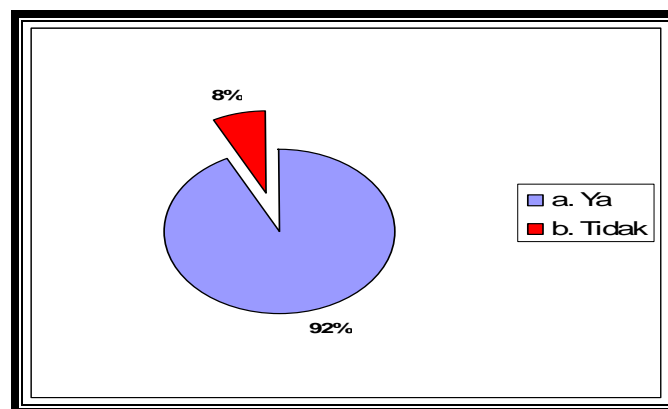
..... “*cidomo*” harus tetap ada dan terus ditingkatkan pelayanannya, kedepannya bila “*cidomo*” mulai tergeser supaya dapat dilindungi mengingat “*cidomo*” merupakan kendaraan ciri khas tradisional di Pulau Lombok dan merupakan warisan budaya nenek moyang, tetapi kalau ingin perjalanan yang lebih cepat janganlah naik “*cidomo*”.....(Penumpang 4 April 2008).

Kutipan wawancara tersebut diatas cukup konsisten dimana bila menginginkan perjalanan yang lebih cepat tentunya tidak naik “*cidomo*” dengan demikian “*cidomo*” akan lebih cocok untuk akomodasi transportasi jarak dekat.

4.8.3.2. Tanggapan Kebersihan Jalan Raya pada Pelayanan “*cidomo*”

“*Cidomo*” yang sama sekali tidak menghasilkan CO₂ dan NO_x pada kegiatan transportasi perlu diusulkan sebagai transportasi yang ramah lingkungan namun pada kenyataannya dilapangan masih terdapat kendala dengan kotornya jalan raya karena limbah organik. Dari hasil penelitian yang berasal dari informan penumpang menyatakan pernah melihat kotoran kuda jatuh di jalanan dengan jumlah data 92% dan 8% yang lainnya tidak pernah melihat/tidak berkomentar, berikut ini adalah komentar yang sama diantara penumpang yang menjawab pernah melihat kotoran kuda jatuh di jalanan

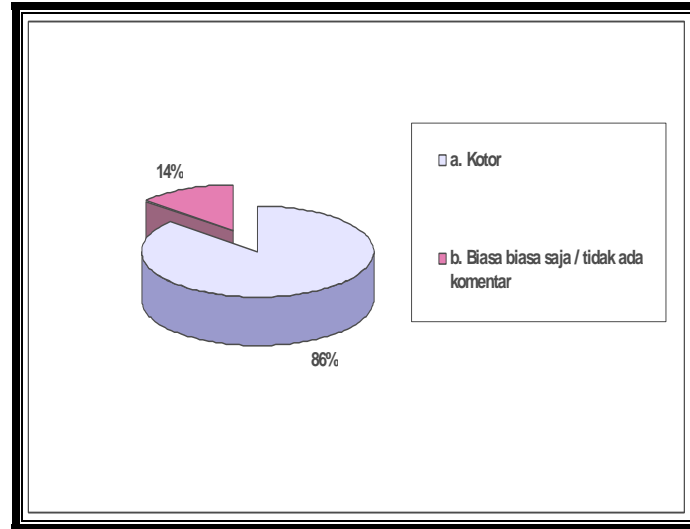
“*pemasangan gendongan kotoran kuda masih asal asalan , kurang mepet, kurang pas, serta asal dipasang untuk mengelabui para petugas, sementara petugasnya juga kurang tegas dalam menegakkan aturan pemasangan gendongan kotoran kuda*”.



Gambar 29.

Grafik Penumpang yang pernah melihat kotoran kuda jatuh di jalanan

Sumber : data primer diolah, 2008



Gambar 30.
Grafik Pernyataan Penumpang bahwa
Kotoran Kuda dijalanan adalah Kotor

Sumber : data primer diolah, 2008

Dari grafik diatas menunjukkan 86% penumpang menyatakan kotor bila ada limbah kotoran kuda di jalanan yang menunjukkan penumpang sudah mulai peduli dengan kebersihan jalanan. Informan yang lain 14% tidak berkomentar dan menyatakan biasa saja.

Ada yang menarik dari hasil wawancara dengan penumpang yang menganggap keberadaan kotoran kuda dijalanan tidak berpengaruh apa apa dan untuk lebih jelasnya hasil wawancara tersebut :

“.....rumah juga bersebelahan dengan kandang kuda dan tidak ada keluhan”.

Kondisi ini tentunya ada kaitannya dengan kebiasaan dari informan dengan lingkungan tempat tinggal informan. Kondisi ini juga akan menggambarkan betapa lingkungan ibu tersebut (informan) diatas dalam kondisi yang buruk, lebih jelasnya perhatikan contoh gambar kandang kumpul dan perumahan disekitarnya:



Gambar 31.
Kandang Kumpul dan Perumahan Penduduk

Sumber data : Google Earth, 2008



Gambar 32.
Kandang Kumpul yang becek dan Perumahan Penduduk

Sumber : Data Dokumentasi Penelitian, 2008

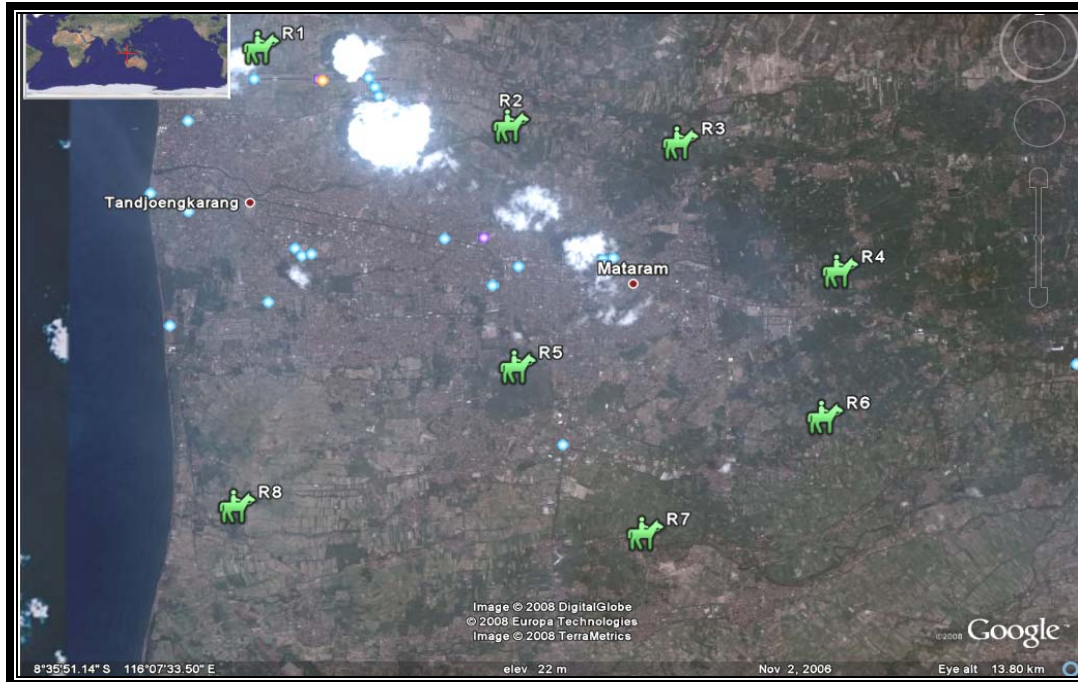
4.8.3.3. Keluhan dan Harapan Kusir “*cidomo*”

Keberadaan “*cidomo*” sebagai transportasi yang dapat memberikan jasa transportasi jarak dekat tanpa menghasilkan CO₂ dan NO_x terus berlanjut di Kota Mataram tetapi pada kenyataannya kegiatan tersebut juga tidak lepas dari problem limbah organik yang jatuh kejalan. Pada operasional “*cidomo*” sehari hari berdasarkan wawancara dengan informan kusir “*cidomo*” menyatakan tidak ada keluhan dalam

pengoperasian “*cidomo*”. Informan kusir “*cidomo*” 100 % menyatakan tidak ada keluhan. Harapan dari kusir “*cidomo*” yang utama agar “*cidomo*” tetap ada dan beroperasi di Kota Mataram sebagai sumber mata pencaharian . Menurut kusir “*cidomo*” mencari pekerjaan di Kota Mataram semakin sulit, dari hasil wawancara juga menunjukkan bahwa bekerja sebagai kusir adalah satu satunya pekerjaan pilihan yang terbaik mengingat tingkat rata rata pendidikan informan kusir banyak yang tidak sekolah atau tidak tamat SD (Sekolah Dasar).

4.8.3.4. Pengelolaan “*cidomo*” Sehari hari dan Kebiasaan Kusir “*cidomo*”

Kuda sebagai hewan penarik perlu mendapatkan perawatan, diantaranya selama dua puluh empat jam perlu mendapatkan energi dari makanan. Pemberian makanan berdasarkan hasil wawancara adalah tiga kali sehari dengan perhitungan harga makanan sehari Rp. 10.000,- dengan rincian Rp. 5.000,- untuk membeli dedak dan Rp. 5.000,- untuk pembelian rumput, untuk mengurangi pengeluaran pada harga pakan, para kusir dapat mengupayakan rumput dengan menyabit sendiri di areal pematang sawah, dilapangan, atau di pinggir jalan yang masih banyak terdapat tumbuhan rumput liar di pinggiran Kota Mataram seperti daerah sekitar Kelurahan Sayang sayang, Lapangan Bandara Selaparang, daerah Jalan Lingkar Utara dan Selatan, Desa Kuranji, Pagesangan dan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Keterangan :

R1= Potensi Penyabitan Rumput 1
 R2= Potensi Penyabitan Rumput 2
 R3= Potensi Penyabitan Rumput 3
 R4= Potensi Penyabitan Rumput 4

R5= Potensi Penyabitan Rumput 5
 R6= Potensi Penyabitan Rumput 6
 R7= Potensi Penyabitan Rumput 7
 R8= Potensi Penyabitan Rumput 8

Gambar 33.

Potensi tempat menyabit rumput di pinggiran Kota Mataram

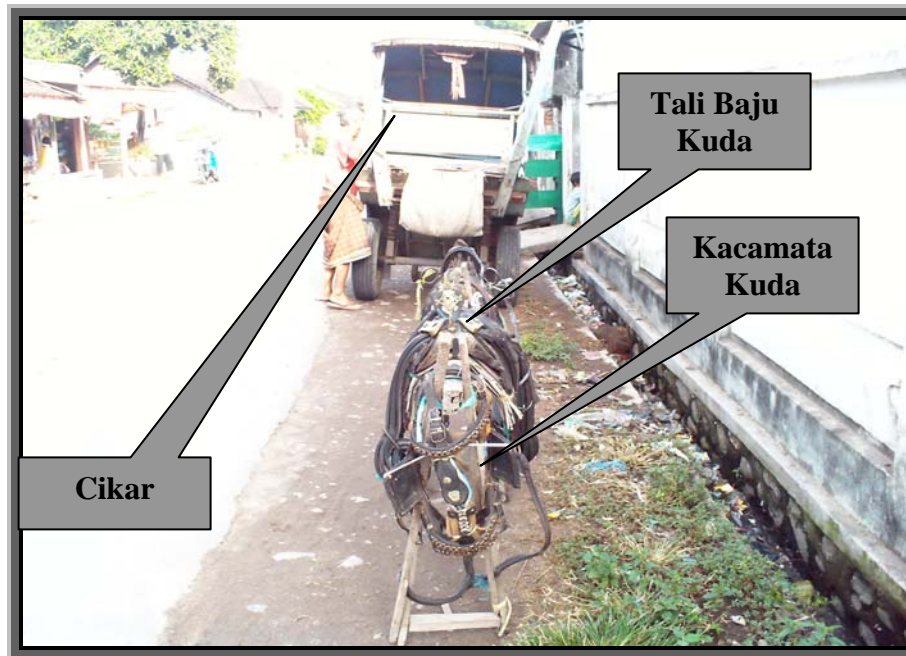
Sumber : Gambar Google Earth di olah, 2008

Kondisi tersebut diatas juga membuka peluang lapangan kerja bagi pengangguran di Kota Mataram, penyabitan rumput dalam sehari dapat menghasilkan 2 karung rumput dengan harga tiap satu karung Rp. 5.000,-, jumlah penyabitan dapat lebih banyak lagi bila penyabit rumput sudah profesional dan berpengalaman, sementara itu kuda sebelum beroperasi menarik beban perlu dimandikan terlebih dahulu (dengan data 100%), untuk lebih jelasnya perhatikan hasil wawancara :

“bahwa kuda bila tidak dimandikan sebelum berangkat mencari nafkah akan mudah lemas dan kurang enerjik serta akan menimbulkan bulu yang rontok serta bau yang kurang sedap”

Sebelum berangkat kusir selalu mengecek keberadaan kekuatan dari tali tali baju kuda yang terbuat dari kulit atau karet ban bekas yang kuat (gambar 34), tidak lupa membawa kelengkapan surat surat, hewan penarik kuda diberi makan dahulu pada jam empat pagi, pemberian makan kedua pada jam dua siang dan pemberian makan ketiga pada waktu setelah *sholat isak* (sekitar jam 19.00 Wib) sampai subuh, dari keterangan

para kusir setelah mencari nafkah disiang hari hewan penarik kuda pada waktu malam hari hanya dihabiskan untuk makan dan perlu diketahui sifat makan kuda tidak *ruminansia* yang artinya setelah makanan dikunyah akan masuk pada pencernaan dan tidak dilakukan pengunyahan ulang (*memamah biak*) seperti halnya sapi.



Gambar 34.
Kusir Memeriksa Kelengkapan “Cidomo” Sebelum Mencari Nafkah
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Pada setiap dua minggu sekali dilakukan penggantian sepatu kuda yang terbuat dari besi atau dari ban bekas tergantung pada medannya, bila medannya agak menanjak kaki belakang kuda dipakaikan sepatu dari bahan ban karet mobil (ban bekas yang dibentuk seperti tapal kuda). Pernyataan kusir “*cidomo*” mengenai pentingnya sepatu kuda :

“bila kuda tidak dipakaikan sepatu maka pada beberapa kasus kaki kuda akan menjadi aus dan membuat kuda merasa kepedasan pada kakinya hal ini akan mempengaruhi selera makan kuda karena lambungnya juga akan terasa sakit. Untuk itu kuda beban dan penumpang perlu dipakaikan sepatu kuda”.

Setelah kuda siap untuk berangkat maka *cikar* perlu di lap dari debu dan memeriksa kelengkapan seperti pecut, bel, ember, sekop kecil dan surat surat serta tidak lupa memasang gendongan kotoran kuda. Selanjutnya kelengkapan seperti *kerincingan/greneng* pada baju kuda jangan sampai lupa dipasang guna memberikan bunyi bunyian, mengingat transportasi “*cidomo*” tidak menghasilkan suara. Dari hasil wawancara dengan kusir pada saat kuda menarik beban dari jam enam pagi sampai jam

satu siang kuda hanya membuang hajat/limbah padat sebanyak tiga kali dan ini tergantung dari kondisi kuda.

Dalam kondisi sehat kuda juga perlu *vitamin* dan *mineral*, pada saat kuda sakit juga harus di bawa ke Dokter atau Mantri hewan untuk perawatan kesehatan. Apabila pengobatan tidak mengalami kemajuan/sembuh para kusir lebih banyak mengambil keputusan untuk menyembelih kudanya atas saran dari mantri hewan terdekat.

Dari data hasil wawancara sebagian besar kusir menjawab jarak Gendongan Kotoran Kuda (GKK) dengan "*femur*" adalah 50 (lima puluh) cm sementara dari hasil *Group Interview* dengan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" menyatakan jarak yang sebenarnya adalah 5 (lima) cm. Adapun kutipan alasan mengapa kusir memasang dengan jarak dua jengkal adalah :

"agar kuda tidak lari kencang....karena kaget oleh gendongan kotoran kuda atau tidak biasa"

Pada saat pelaksanaan *Group Interview* hal ini di kemukakan sebagai laporan hasil wawancara dengan kusir di hadapan forum dan dari *Group Interview* menjawab :

"itu adalah sebuah alasan yang salah, bahkan pada saat ada bantuan gendongan kotoran kuda dari Pak Walikota Mataram.....FKRKKC langsung yang memasangkannya dengan jarak 5(lima) cm".

Kondisi ini menggambarkan ketidak sinkronan antara kusir dan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" disatu pihak menyatakan dengan jarak 2 jengkal (kusir "*cidomo*") dan di satu pihak menyatakan dengan jarak 5 (lima) cm. Dengan demikian pengelolaan transportasi "*cidomo*" perlu ditingkatkan lagi dengan strategi strategi yang lebih mengena seperti sosialisasi dan penyegaran tentang pentingnya pemasangan Gendongan Kotoran Kuda yang benar pada saat pengurusan surat ijin trayek yang mempunyai masa berlaku satu tahun dan surat keterangan ijin insidental KTB (SIM) oleh Dinas Perhubungan.

Dari hasil wawancara dengan kusir "*cidomo*" mengenai peningkatan pendapatan pada saat terjadi kenaikan harga BBM di Kota Mataram menunjukkan 87% menyatakan tidak ada peningkatan pendapatan dan 13% yang lainnya menyatakan terjadi peningkatan pendapatan. Peningkatan pendapatan ini bukan berarti dikarenakan para kusir "*cidomo*"

menaikkan tarif tetapi lebih dikarenakan meningkatnya penumpang jarak dekat. Berikut pernyataan dari kusir “*cidomo*”.

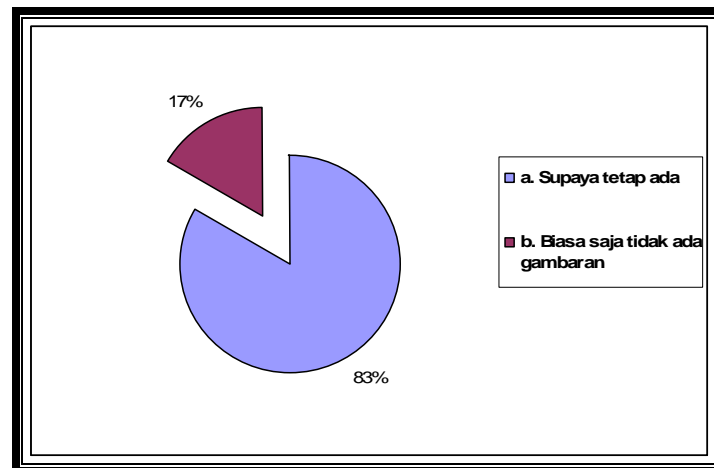
“ pada saat harga BBM naik ada peningkatan jumlah pendapatan tetapi tarif “cidomo” tetap, misalkan/andaikata kusir ingin menaikkan tarif siapa yang akan naik “cidomo” ini ... Kan kusir mengerti semua yang naik “cidomo” ini dari kalangan yang kurang mampu ... ”

Pernyataan kusir “*cidomo*” diatas sangat berkenaan dengan apa yang dikemukakan oleh Baewarld (1979: 555) yakni kegiatan transportasi harus lebih banyak mengakomodasi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan.

Mengenai harapan para kusir “*cidomo*” dapat disajikan sebagai berikut :

“..... berharap pekerjaan sebagai kusir terus berlanjut supaya dapat menghidupi keluarga..... sekarang kondisinya semua semua sulit pak termasuk mencari pekerjaan apalagi pendidikan tidak ada !!!.....

Untuk lebih jelasnya perhatikan grafik hasil wawancara dibawah ini :



Gambar 35.

Grafik Pernyataan Harapan untuk dapat bekerja sebagai kusir “*cidomo*”

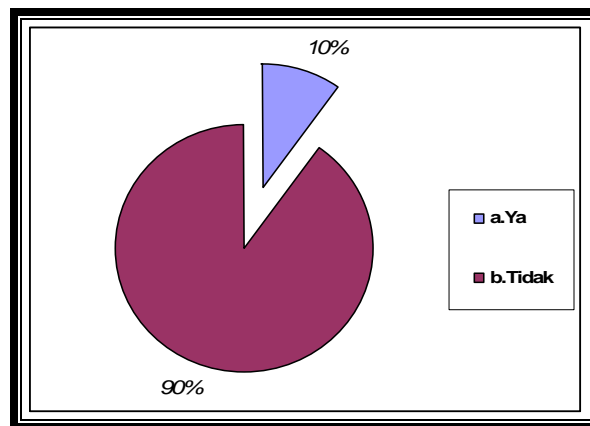
Sumber : data primer diolah, 2008

Dilihat dari grafik menunjukkan harapan yang besar untuk tetap dapat bekerja sebagai kusir “*cidomo*” dengan jumlah 83% sementara sisanya 17% belum bereaksi memberikan komentarnya. Harapan tersebut diatas ditunjang dengan data tidak ada keluhan sebagai kusir “*cidomo*” dengan jumlah 100%, nilai 100% ini sangat wajar di ungkapkan oleh kusir “*cidomo*” yang sifat hidupnya menerima apa adanya dimana

kondisi kusir sebelumnya serba kekurangan dan miskin seperti apa yang diungkapkan dari hasil wawancara dengan staf Bappeda Kota Mataram

“informan kusir sudah cukup bersyukur sifatnya, serta sulit merubah pola kehidupan yang lamayang kurang baik, contohnya kebersihan..... yang tadinya informan hidupnya kurang mampu dan kini sudah agak lumayan.....tetapi masalah kebersihan belum ada peningkatan”.

Selain itu peningkatan pendapatan jarang diusahakan dari sebagian besar para kusir hal ini didukung dengan data pekerjaan lain selain sebagai kusir, 90% tidak ada pekerjaan lain dan hanya 10% memiliki pekerjaan sampingan seperti sebagai petani sayur, tukang tambal ban, tukang ojek sepeda motor dan buruh bangunan harian seperti terlihat dari grafik dibawah ini :



Gambar 36.
Grafik Upaya mencari pekerjaan sampingan

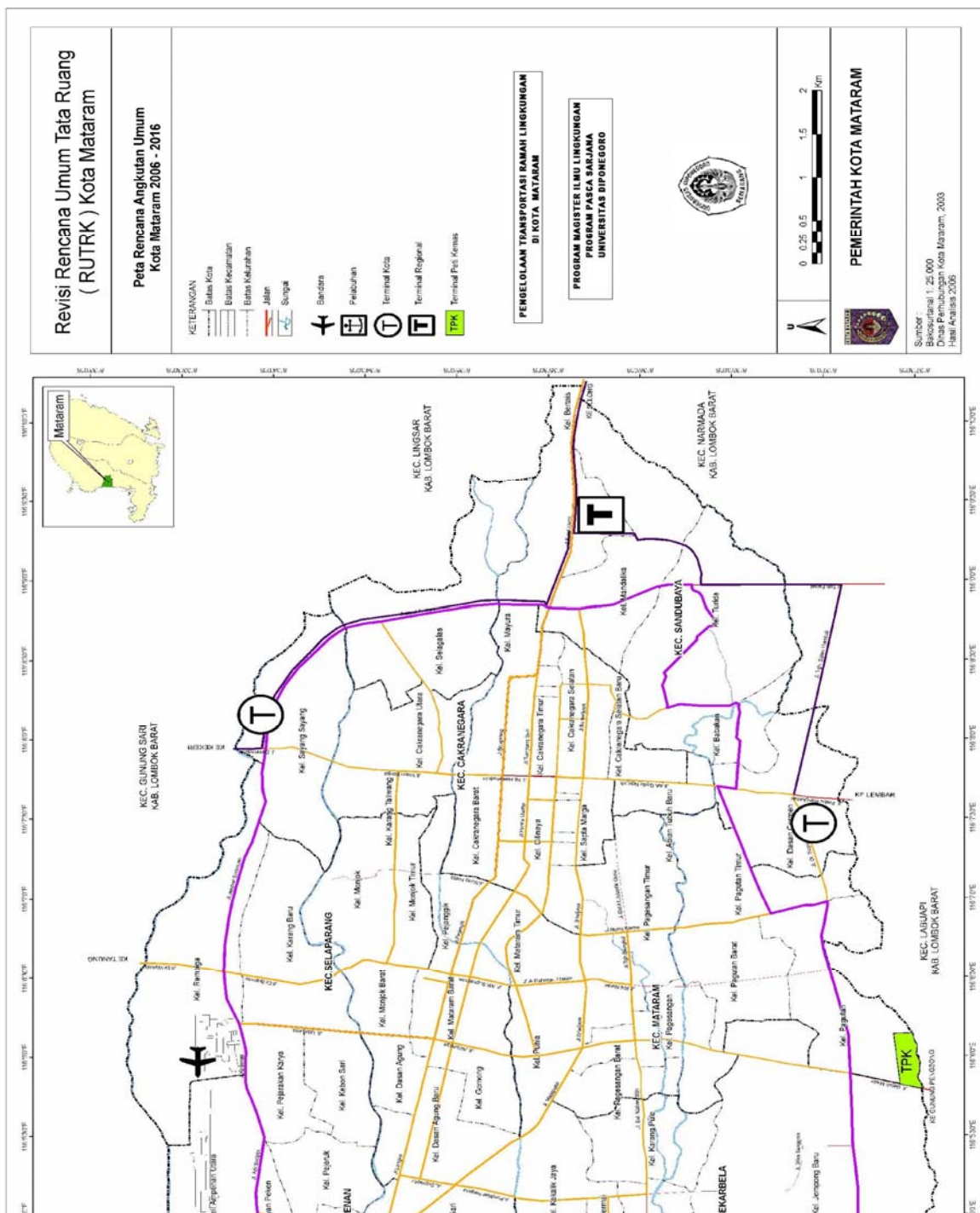
Sumber : data primer diolah, 2008

Berkenaan dengan harapan para kusir akan keinginannya untuk dapat bekerja terus sebagai kusir serta harapan dari penumpang yang tergolong kurang mampu kemudian dikaitkan dengan Rencana Revisi Perencanaan Daerah Kota Mataram 2006 sampai tahun 2016 menunjukkan transportasi “*cidomo*” masih memiliki potensi untuk tetap beroperasi melayani transport jarak dekat, berdasarkan wawancara dengan pihak Bappeda Kota Mataram mengenai pengaturan Tata Ruang untuk “*cidomo*”.

“..... Pengaturan perencanaan untuk Tata Ruang pengguna sepeda dan transportasi “cidomo” belum direncanakan. Perencanaan Tata Ruang khusus transportasi baru pada Perencanaan Tata Ruang Angkutan Perkotaan. Pada

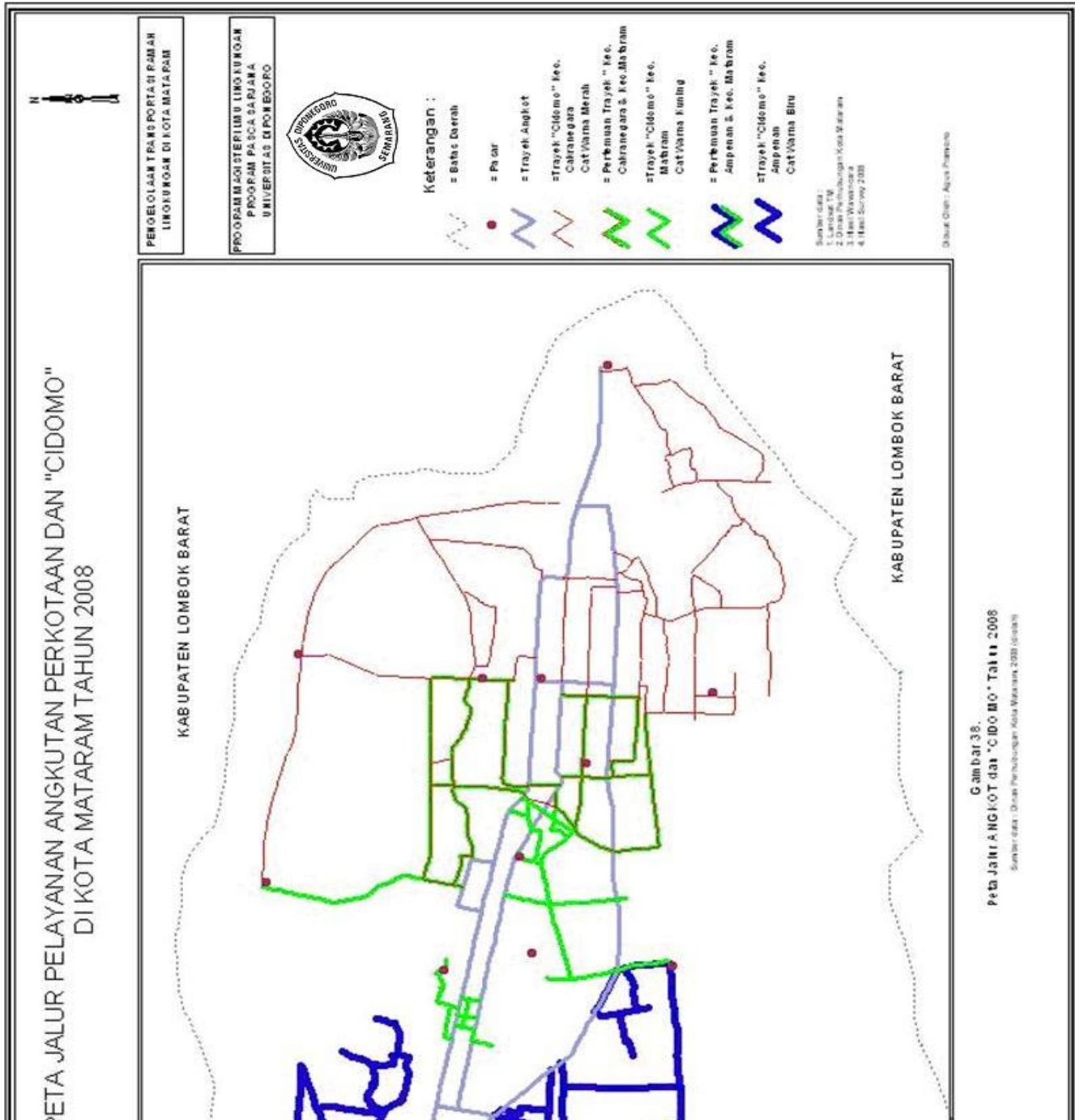
intinya “cidomo” diperuntukkan melayani daerah pinggiran Kota Mataram yang belum terjangkau Angkutan Perkotaan.....”

“Cidomo” sebenarnya belum sepenuhnya di rencanakan namun sudah digambarkan untuk melayani transportasi jarak dekat pada daerah pinggiran kota dengan trayek bebas tidak teratur. Menurut Kementerian Lingkungan Hidup (2007:36) arah pembangunan nasional lebih menitik beratkan untuk pemulihan kualitas lingkungan yang selaras dengan strategi tiga jalur yakni : *pro-poor, pro-growth, pro-job* dan mendasarkan pada pembangunan yang berkelanjutan. Untuk lebih jelasnya dilihat dari peta rencana revisi pengembangan pelayanan angkot dibawah ini :

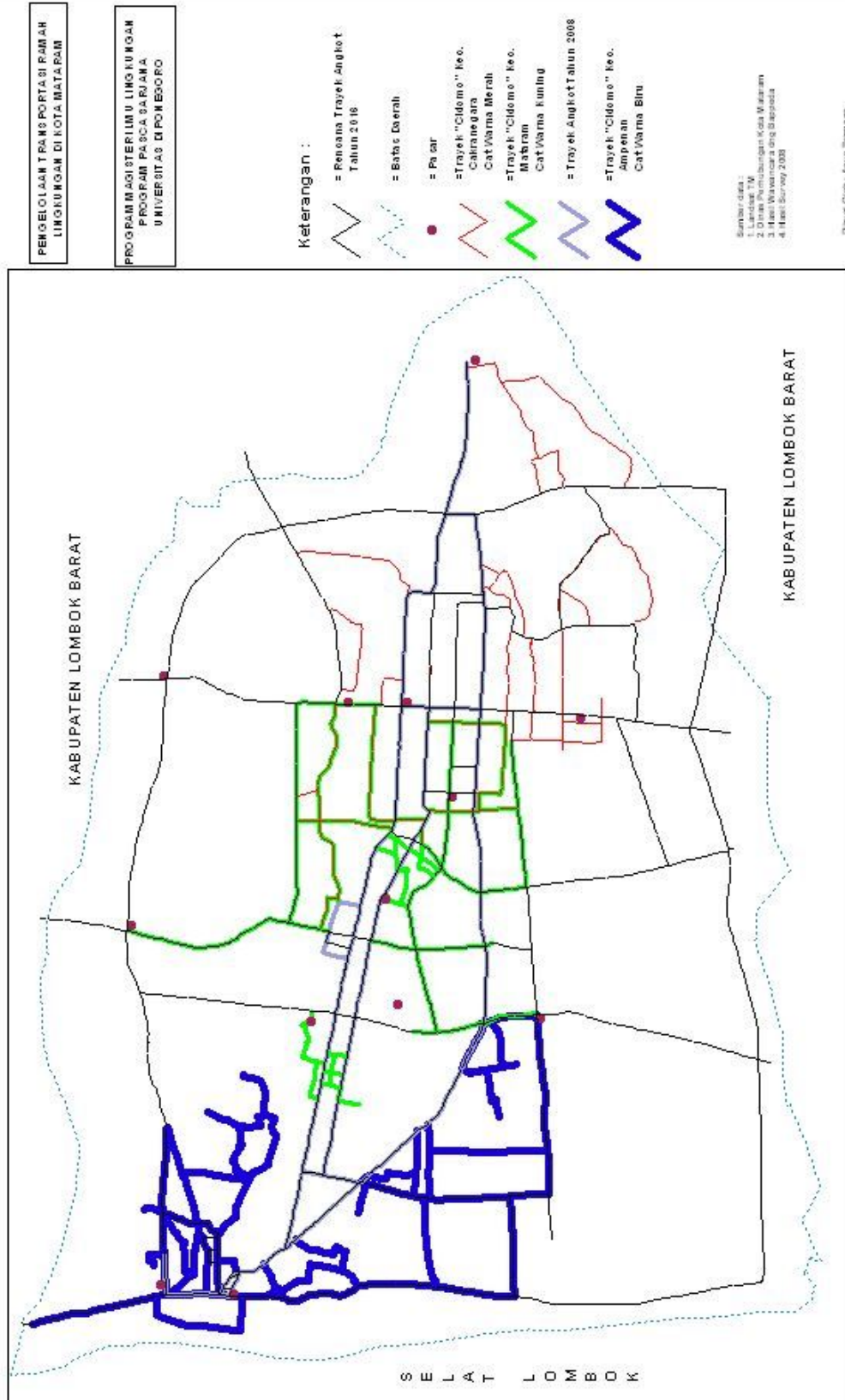


Gambar 37.
Peta Rencana Pelayanan Angkot sampai tahun 2016
 Sumber data : Bappeda Kota Mataram, 2006

Sumber data : Dinas LLAJR diolah, 2008



PETA OVERLAY RENCANA PELAYANAN ANGKOT SAMPAI TAHUN 2016
DENGAN TRANSPORTASI "CIDOMO"
DI KOTA MATARAM TAHUN 2008

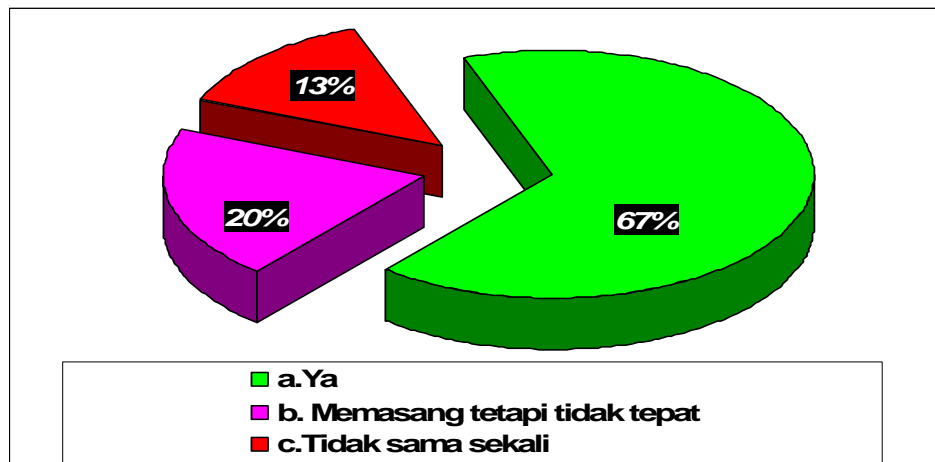


Gambar 39.
Peta Overlay Rencana Pelayanan Angkot 2016 dan "CIDOMO" Tahun 2008

Sumber data : Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2008 (Grafis)

Hal tersebut dimungkinkan karena nampak dari gambar perencanaan pelayanan angkot masih belum masuk ke daerah pemukiman dan belum sepenuhnya mengakomodasi pusat pasar tradisional di masing masing kecamatan. Adapun letak pasar dan kondisi jalur angkutan perkotaan pada saat ini dapat dilihat pada gambar 38 diatas.

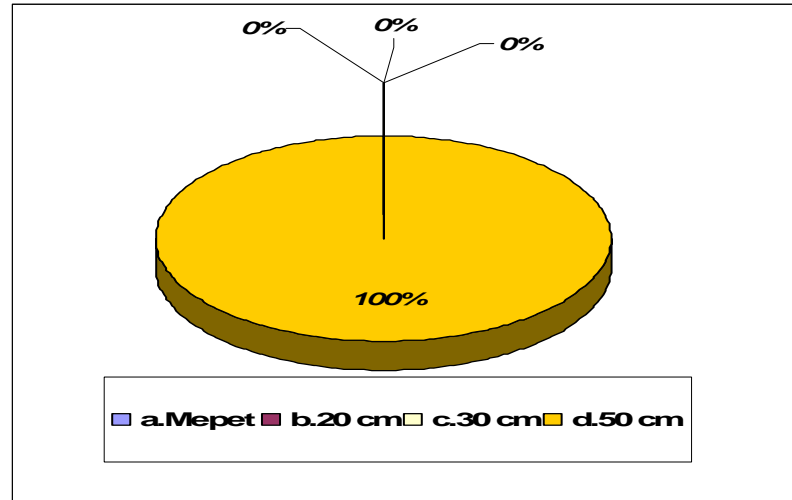
Kesadaran para kusir dalam memasang gendongan kotoran kuda di Kota Mataram sudah cukup baik dengan jumlah 67% namun ada juga kusir yang kurang tertib yakni memasang gendongan kotoran kuda tetapi tidak tepat seperti terlalu miring kekiri atau kekanan dan bahkan hanya dipasang begitu saja tanpa diikatkan dibagian belakangnya, memasang gendongan kotoran kuda tetapi sudah robek bagian bawahnya dengan jumlah 20% sementara yang sangat mencolok adalah yang sama sekali tidak memasang gendongan kotoran kuda dengan jumlah 13% untuk lebih jelasnya lihat grafik berikut ini:



Gambar 40.
Grafik Kepatuhan Kusir Memasang Gendongan Kotoran Kuda

Sumber : data primer diolah, 2008

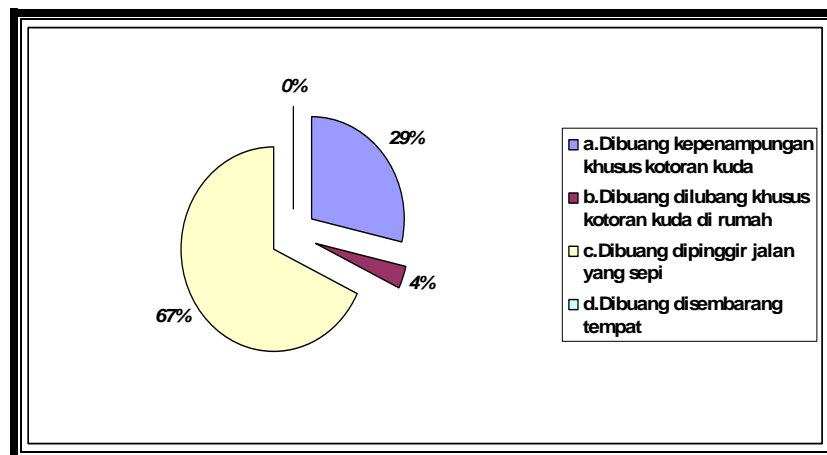
Kepatuhan para kusir untuk memasang gendongan kotoran kuda dengan jumlah 67% diatas setelah diteliti lebih lanjut ternyata kurang sempurna sesuai dengan data jarak pemasangannya. Menurut *Group Interview* jarak gendongan kotoran kuda seharusnya terpasang dengan jarak 5 cm dari "femur" namun dari hasil wawancara dengan kusir rata rata menyatakan kira kira dua jengkal dari "femur" dan jangan terlalu mepet seperti digambarkan pada grafik dibawah ini



Gambar 41.
Grafik Jarak Pemasangan Gendongan Kotoran Kuda

Sumber : data primer diolah, 2008

Selanjutnya hubungan antara data kepatuhan memasang gendongan kotoran kuda dengan sifat kusir dalam membuang kotoran kuda yang sudah penuh sangat bertolak belakang seperti terlihat pada grafik berikut ini



Gambar 42.
Grafik Sifat Pembuangan Limbah setelah Gendongan Kotoran Kuda Penuh

Sumber : data primer diolah, 2008

Dari data grafik diatas menunjukkan 67% kusir membuang di pinggir jalan yang sepi dekat persawahan, 29 % dibuang kepenampungan sementara khusus kotoran kuda yang disediakan di dekat lokasi mangkalnya "cidomo" sedangkan 4% yang lainnya

dibuang dilubang kusus kotoran kuda dirumah. Dari gambar 42 dan gambar 41 menunjukkan kesadaran dan pengertian akan kebersihan lingkungan dari limbah kotoran kuda yang dihasilkan oleh “*cidomo*” dinilai kurang komprehensif maksudnya ketertiban pemasangan gendongan kotoran kuda pada “*cidomo*” hanya sebatas karena ada petugas yang sedang melaksanakan tugas, sementara 67% kusir membuang kotoran kuda dipinggir jalan yang sepi, dimana tidak ada petugas yang mengawasi. Kotoran kuda bila dibuang sembarangan berpotensi menghasilkan gas metana (CH₄).

Berikut hasil cuplikan wawancara mengapa membuang di tempat yang sepi!!!

“ lamun wah penok tai jaran lèk gendongan tètêteh lek langan sak sepi ndék arak dengan..... deket bangket, jari apak tejaug jok bale ????? ”. .yang kurang lebih artinya “ kalau sudah penuh gendongan kotoran kuda, limbah dibuang di jalan yang sepi dekat sekitar persawahan.... Buat apa membawanya pulang kerumah???? ”



Gambar 43.
Tong Khusus Kotoran Kuda dan Papan Anjuran
Penggunaan Gendongan Kotoran Kuda di Pasar Sindu

Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Sementara pertanyaan mengapa tidak membuang di tempat sampah khusus kotoran kuda??.... Para kusir sebagian besar memberikan komentar :

“tempat sampah khusus kotoran kuda yang dibuat terlalu bagusjadi kurang biasa untuk membuang ke tempat sampah khusus kotoran kuda.....lebih baik buang di tempat yang sepi...atau di dekat kandang ”

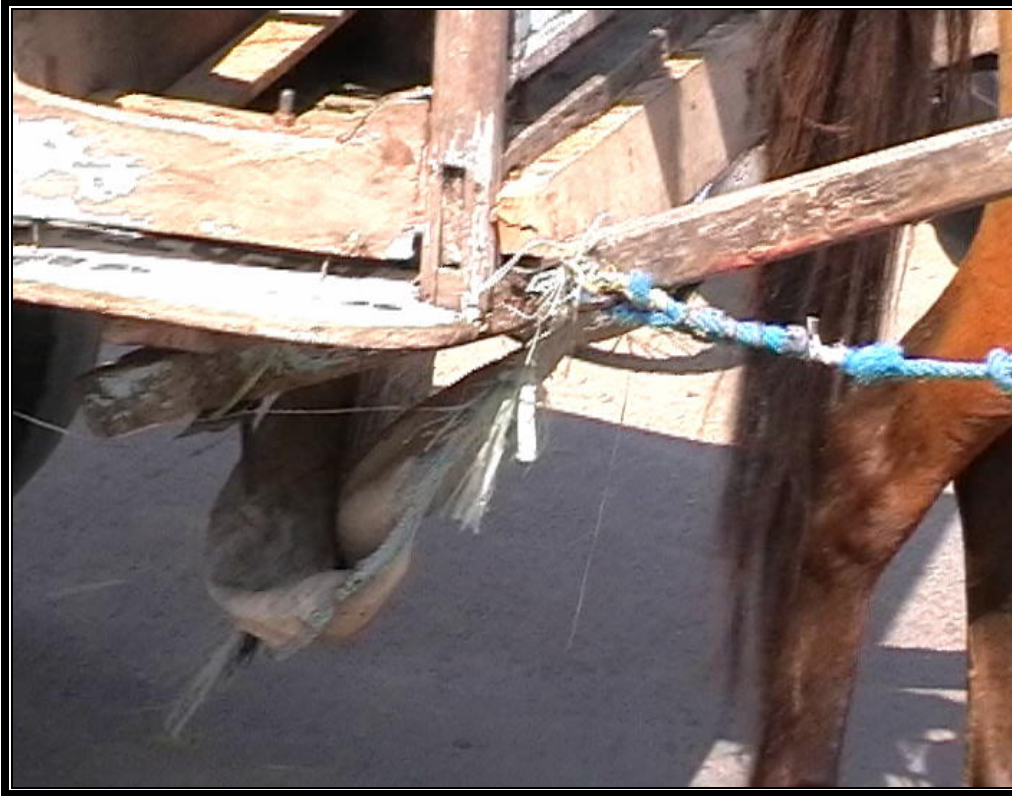
Dengan menyimak pernyataan dan data diatas partisipasi komunitas kusir "*cidomo*" dalam hal menjaga kebersihan jalan raya atau lingkungan kandang baru pada tingkatan tangga yang ke dua yakni "*terapi*" yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Mataram guna meningkatkan kebersihan jalan raya di Kota Mataram. Hal ini menurut Arnstein (1969) dalam Sulistiani (2004:125) berada pada kondisi *non partisipatif*. Menurut Onogawa (2007:22) kepala daerah yang mempunyai komitmen untuk Transportasi Ramah Lingkungan tidak dapat bekerja sendirian, dengan demikian partisipasi masyarakat harus ditingkatkan guna menuju transportasi yang ramah lingkungan.

Tingkat partisipasi kusir "*cidomo*" dalam mengolah limbah yang baru pada tangga nomor dua yakni "*terapi*" dan tergolong *non partisipasi* sangatlah buruk dampaknya bagi keberlanjutan transportasi "*cidomo*" atau dapat dikatakan menjadikan citra "*cidomo*" kurang baik mengingat kotoran kuda di tempat terbuka akan mengalami penguraian pada proses penguraian ini akan menghasilkan CH₄, satu hari seekor kuda rata rata dapat menghasilkan ± 2,5 liter *biogas* hal ini bila tidak diolah atau ditampung dapat mempengaruhi jumlah GRK. Annex A Protokol Kyoto mengidentifikasi jenis emisi GRK yang harus direduksi meliputi : CO₂, CH₄, N₂O, CFC, PFC dan SF₆ (Samekto, 2007: 14). Adapun beberapa penyebab para kusir memasang Gendongan Kotoran Kuda 50 cm bila dihubungkan dengan data informan yang membuang limbah di tempat sepi :

1. Jelas kotoran kuda tersebut belum memberikan manfaat bagi kusir meski secara teori dapat dijadikan pupuk dan *biogas*.
2. Pemasangan tetap dilakukan namun hanya untuk memenuhi persyaratan saja " supaya tidak ditegur ataupun ditilang" pada kondisi ini pihak Dinas Perhubungan tidak dapat menyalahkan para kusir karena aturan tertulis belum ada.

Dari grafik kepatuhan kusir memasang Gendongan Kotoran Kuda ada 13% kusir dianggap tidak peduli memasang Gendongan Kotoran Kuda akan mempengaruhi kusir yang sudah mulai berusaha tertib, hal ini didukung dengan hasil wawancara dengan kusir yang tertib sebagaiberikut:

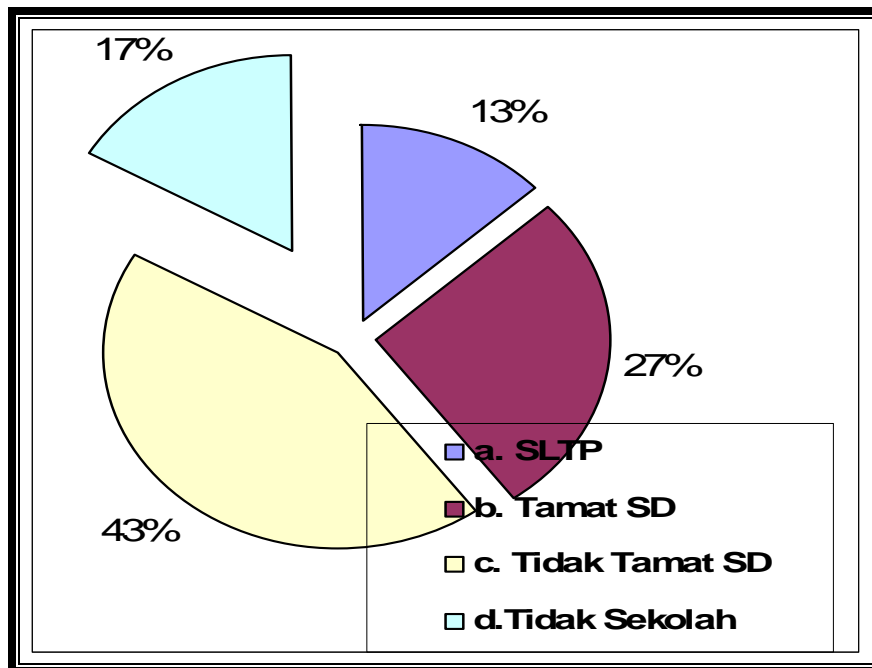
" sebagian kusir sudah berusaha memasang dengan tertib tetapi yang lain malah tidak memasang Gendongan Kotoran Kuda dalam kesehariannya..... malah ada yang memasang tetapi pada bagian bawahnya dilubangi atau hanya sekedar terlihat Gendongan Kotoran Kuda..... "



Gambar 44.
Memasang Gendongan Kotoran Kuda tetapi
Hanya Terlihat dan Tidak Berfungsi

Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Dari informan yang berjumlah 30 orang kusir “*cidomo*” didapat angka tertinggi adalah tidak lulus SD dalam artian *Drop Out* dari sekolah dengan jumlah 43% diikuti urutan kedua dengan pendidikan tamat SD 27%, tidak sekolah sama sekali 17% dan yang tamat SLTP 13% untuk lebih jelasnya lihat grafik berikut ini :



Gambar 45.
Grafik Tingkat Pendidikan Informan Kusir "cidomo"

Sumber : data primer diolah, 2008

Menanyakan masalah siapa yang berkepentingan dalam penanganan kotoran kuda dijalanan, informan kusir memberikan jawaban 100% adalah tanggung jawab para kusir, kemudian berkenaan dengan pertanyaan perlukah dibuat sebuah tempat pengolahan limbah kotoran kuda bersama?... informan kusir 100% setuju, namun menjawab tidak setuju atas pertanyaan bila kegiatan tersebut dibebankan kepada para kusir atau harus membayar karena para kusir merasa sudah membayar uang trayek bahkan ada yang mengungkapkan

"jangan membayar ongkos pengolahan limbah..... untuk kebutuhan sehari hari juga pas pasan pak....."

Dari hasil pelaksanaan *Group Interview* yang dihadiri 10 orang anggota Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "cidomo" mengusulkan sebagai berikut :

"..... setuju ada lembaga yang akan mengolah limbah bahkan hal ini merupakan usulan dari FKRRKC agar ada lembaga swasta yang khusus mengelola limbah kotoran kuda, kemudian hasil dari penjualan produk bisa disisihkan sedikit untuk para kusir yang telah membuang kotoran kuda di tempat pengolahan itu, hal tersebut gunanya untuk memancing kemauan kusir turut serta menjaga

kebersihan, imbalan itu boleh bukan berupa uang tetapi bisa juga berupa dedak untuk pakan kuda peliharaan”

Menurut Sumarwoto (2001:110) pernyataan tersebut diatas tergolong pada pendekatan penanggulangan yang bergeser kependekatan *preventif* dimana *Pollution Prevention Pay* atau ”usaha *preventif* pencemaran adalah menguntungkan”, dengan hal tersebut para kusir akan menyadari lingkungan hidup bukanlah kendala, dengan pengelolaan yang baik lingkungan hidup juga merupakan kesempatan untuk mendapatkan keuntungan yang lebih besar. Ditambahkan lagi bahwa limbah merupakan bahan baku yang belum diolah yang berarti keberadaan limbah padat kotoran kuda adalah bahan baku untuk pembuatan pupuk organik dan *biogas*. Selanjutnya Chiras (1985) dalam Anis (2007:166) limbah sama sekali tidak dapat ditolerir sehingga setiap limbah harus memiliki nilai guna, mendaur ulang dan menggunakan sumberdaya alam yang dapat diganti akan mencegah terjadinya kepunahan persediaan sumberdaya alam tersebut.

Menurut Wahyono (2003:16) pemusatan pembuangan limbah akan dapat memiliki nilai ekonomi dalam kapasitas besar seperti halnya di Singapura telah mampu menghasilkan listrik 1.158 juta kWh listrik. Sedangkan *scrap metal* yang berhasil dikumpulkan sebanyak 24.000 ton. Seperti apa yang dikemukakan pada *Group Interview* nilai dari pengolahan limbah kotoran kuda menjadi pupuk dan *biogas* dapat dinikmati nilai ekonominya bila dalam kapasitas pengolahan yang besar dan terpusat.

4.9. Alternatif Kebijakan

Masyarakat harus berpartisipasi untuk menjamin bahwa pelayanan transportasi kota berjalan dengan baik dan bermutu baik dalam menjaga dan memelihara infrastrukturnya. Pada akhirnya masyarakat dapat menjadi pemelihara, *investor* atau pengelolanya (Soejachmoen, 2005:68).

Penelitian ini dimulai dengan wawancara terhadap 80 informan penumpang dan 30 informan kusir “*cidomo*” selama delapan hari guna mengetahui keadaan permasalahan dilapangan serta menghimpun data yang diperlukan kemudian sebagai laporan pada pelaksanaan *Group Interview* yang dihadiri 10 orang anggota Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*” Kota Mataram pada tanggal 16 April 2008 di kediaman Pembina Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir ”*Cidomo*” Kota Mataram.



Gambar 46.
Pelaksanaan *Group Interview*
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008



Gambar 47.
Suasana Pelaksanaan *Group Interview*, Peranserta Yang Aktif ditunjukkan dalam *Group Interview*
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Adapun alternatif kebijakan yang ditawarkan dari hasil *Group Interview* disajikan berdasarkan urutan pada tabel dibawah ini :

Tabel 20.
Alternatif Kebijakan yang diusulkan FKRRKC

No	Hasil Pelaksanaan <i>Group Interview</i>	Kelompok/ Kriteria	Urutan
1.	Usulan pemilihan KKKC di masing masing tempat mangkal " <i>cidomo</i> ".	Aspek Kelembagaan	1
2.	Usulan ada sebuah lembaga pengelola limbah bersifat swasta (dengan adanya sistem pemusatan limbah akan dapat terlihat nilai ekonominya	Aspek Kelembagaan	2

	untuk dibuat sebagai pupuk dan <i>biogas</i>).		
3.	Menerapkan ketentuan trayek khusus " <i>cidomo</i> " luar kota (mengantisipasi jumlah dan ketertiban kelengkapan)	Aspek Hukum/ Aturan	3
4.	Melarang beroperasinya kusir dibawah umur	Aspek Aturan	4
5.	Jarak gendongan kotoran kuda 5 cm dari " <i>femur</i> " (dan dianjurkan lebih mepet untuk menghindari jatuhnya kotoran kuda)	Aspek Hukum/ Aturan	5
6.	Masing masing kelurahan dibentuk FKRKKC	Aspek Kelembagaan	6
7.	Razia, sosialisasi dan desiminasi yang terprogram dari pihak Dinas Perhubungan	Aspek Hukum/ Aturan	7

Setelah mengelompokkan hasil dari pelaksanaan *Group Interview* tersebut diatas dapat disimpulkan sebuah pengelolaan transportasi "*cidomo*" tidak terlepas dari aspek hukum/aturan dan aspek kelembagaan yang saling mempengaruhi dalam mewujudkan sebuah pengelolaan. Menurut Rahardjo (1981) dalam Samekto (2007: 2) bahwa penegakan hukum adalah usaha untuk mewujudkan ide menjadi kenyataan, dalam hal ini pengelolaan transportasi "*cidomo*" harus didukung dengan penegakan hukum/aturan untuk sebuah pengelolaan transportasi yang ramah lingkungan.

Apa yang telah dilakukan pada *Group Interview* diatas menurut Suhartini, Halim, Khambali dan Basyid (2005) bahwa salah satu ciri dari sebuah pemberdayaan masyarakat berbasis komonitas ialah penumbuhan partisipasi masyarakat. Partisipasi atau peran serta masyarakat pada dasarnya usaha untuk menumbuhkan rasa memiliki dan semangat terhadap kegiatan pembangunan masyarakat dilihat atas keterlibatannya mulai proses perencanaan, implementasi dan evaluasi pembangunan. Hal utama dalam partisipasi yakni *self conciusnes* (penyadaran diri) dan penumbuhan semangat dalam berbagai kegiatan pemberdayaan masyarakat.

4.10. Analisis Kebijakan

Pelayanan transportasi "*cidomo*" di Kota Mataram tidak lepas dengan masalah berupa limbah organik kotoran kuda mengotori jalanan. Dari data Dinas Perhubungan tahun 2007 pelanggaran tanpa Gendongan Kotoran Kuda "*cidomo*" luar Kota Mataram 186 unit, melanggar jalur 113 unit, tanpa surat surat 185 unit, tanpa perlengkapan 162 unit dengan total pelanggaran mencapai 646 unit "*cidomo*".



Gambar 48.
Contoh “Cidomo” Memotong Arus Lalulintas Tanpa
Memperhatikan Pengguna Jalan yang lain

Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Pelanggaran lalulintas dan ketertiban oleh para kusir di Kota Mataram tahun 2007 dengan jenis pelanggaran tanpa Gendongan Kotoran Kuda 273 unit, melanggar jalur 170 unit, tanpa surat surat 265 unit, tanpa perlengkapan 221 dengan total pelanggaran mencapai 929 unit “cidomo” gabungan data tersebut berjumlah 1.575 unit pelanggaran pada tahun 2007.

Kondisi transportasi “cidomo” juga diperparah dengan rendahnya sumberdaya manusia kusir “cidomo” yang sebagian besar tidak tamat sekolah akibat desakan kondisi ekonomi yang kurang mapan demikian juga dengan penegakan hukum oleh aparat Dinas Perhubungan yang dalam hal ini masih kekurangan personil dan kurangnya kegiatan razia, sosialisasi dan desiminasi khusus untuk kusir “cidomo”. Hasil wawancara menunjukkan kegiatan razia “cidomo” kurang mendatangkan Pendapatan Daerah, pada jalan yang di razia sering terjadi jalanan jadi sepi tidak dilalui “cidomo” para kusir lebih pintar dalam menghindari razia dengan mengambil alternatif jalan yang lain :

“ Pada pelaksanaan razia lebih di tekankan sifatnya pembinaan dan evaluasi pelanggaran oleh kusir biasanya diperingati lebih dahulu dan apabila tidak mengindahkan aturan yang dimaksud, petugas akan melakukan penahanan barang bukti berupa “cidomo”.

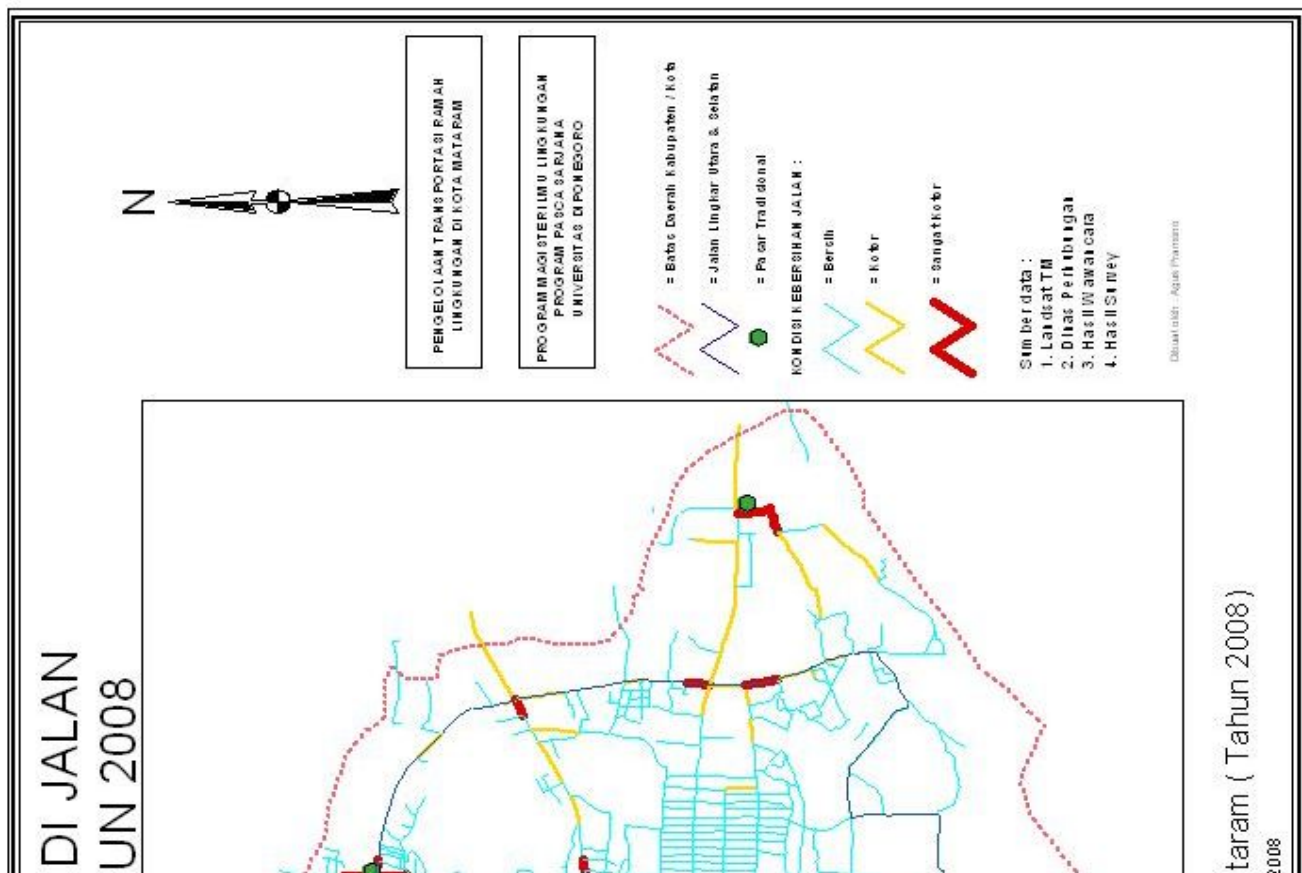
Tidak terprogramnya razia Dinas Perhubungan seperti dijelaskan diatas juga menimbulkan problem baru berupa kotornya jalan raya akibat limbah organik kotoran

kuda, dari hasil wawancara daerah yang paling kotor adalah di Kecamatan Ampenan pada badan Jalan Saleh Sungkar dan Jalan Yos Sudarso.

Untuk Kecamatan Mataram di sepanjang Jalan DR. Soetomo, Jalan Kemerdekaan sekitar Pasar Pagesangan, Sekarbela serta daerah Karang Tapen.

Untuk daerah Kecamatan Cakranegara jalan raya yang paling kotor pada Jalan Imam Bonjol sampai menuju pasar Sayang sayang, di Belakang Pasar Cakranegara termasuk juga Pasar Sindu kemudian daerah paling timur yakni di daerah Pasar Mandalika dan Jalan Tuan Guru Haji Faisal.

Dari pemaparan daerah jalan raya yang kotor oleh limbah organik kotoran kuda dapat diajukan tiga daerah utama yang harus segera dibentuk Ketua Koordinator Kusir “*Cidomo*” pertama Pangkalan Pasar Kebon Roek dan Pasar ACC untuk daerah Kecamatan Ampenan. Kedua Pangkalan “*Cidomo*” Pasar Pagesangan untuk daerah Kecamatan Mataram. Ketiga Pangkalan “*Cidomo*” Pasar Sindu dan Mandalika untuk Kecamatan Cakranegara. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat peta timbulan limbah kotoran kuda pada gambar dibawah ini :





Gambar 50.
Kotoran Kuda yang jatuh saat Parkir
(Foto Dokumentasi Hasil Penelitian)



Gambar 51.
Pelanggaran lampu merah oleh “cidomo”
 (Foto Dokumentasi Hasil Penelitian)

Dalam pemasangan Gendongan Kotoran Kuda Pemerintah Kota Mataram banyak melakukan tindakan yang nyata seperti memberikan model contoh Gendongan Kotoran Kuda pada setiap kali kusir membayar administrasi surat surat kelengkapan “cidomo” (trayek dalam jangka berlaku 1 tahun). Pembuatan Tong Khusus Kotoran Kuda, bantuan sepeda pengawas khusus kotoran kuda, disamping itu Pemkot bekerjasama dengan Bank Indonesia memberikan pengecatan gratis (sebagai identitas “cidomo”) meskipun semua “cidomo” di Kota Mataram tidak rata kebagian pengecatan gratis.

Demikian juga pihak Perguruan Tinggi Dosen UNRAM (Universitas Mataram) ada yang peduli untuk memberikan pengetahuan mengenai pengolahan pupuk organik dari bahan dasar kotoran kuda.

Beberapa alternatif yang belum dilaksanakan dilapangan adalah pembentukan ketua koordinator kusir “cidomo” pada masing masing tempat mangkalnya “cidomo”, pemusatan pengolahan limbah yang bersifat swasta, ketentuan trayek khusus untuk “cidomo” luar kota, pelarangan kusir dibawah umur, ketentuan Gendongan Kotoran Kuda 5cm dari “femur”, pembentukan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “Cidomo” di masing masing kelurahan, razia, sosialisasi dan desiminasi yang terprogram oleh Dinas Perhubungan Kota Mataram,.

Dari beberapa alternatif kebijakan diatas apabila terlaksana diharapkan pengelolaan “cidomo” akan menjadi transportasi yang ramah lingkungan.

Potensi “cidomo” sebagai transportasi yang ramah lingkungan belum digarap optimal yang akhirnya justru menimbulkan kotornya jalan raya pada trayek “cidomo” dan mengurangi nilai ramah lingkungan pada transportasi “cidomo”.

Belum terkelolanya “cidomo” secara optimal di Kota Mataram disebabkan oleh beberapa kendala yakni :

1. Belum adanya kesadaran yang menyeluruh diantara kusir “cidomo” (terutama dari luar kota) yang akhirnya mengakibatkan kecemburuan terhadap kusir Kota Mataram untuk ketentuan kelengkapan “cidomo”.
2. Belum berfungsinya Petugas Dinas Perhubungan secara maksimal untuk mengawasi ketertiban transportasi “cidomo” terutama dalam hal kelengkapannya serta lemahnya penegakan hukum oleh aparat.

3. Sumberdaya manusia kusir relatif masih rendah.

Sumberdaya manusia adalah modal dasar pembangunan dan menjadi faktor yang sangat penting ketika dihadapkan pada tuntutan kualitas, sementara tuntutan transportasi “*cidomo*” yang tidak menghasilkan CO₂ dan NO_x harus mengelola limbah organik supaya tidak berserakan dijalanan.

Peningkatan kesadaran kebersihan lingkungan perlu terus ditingkatkan dan mendesak untuk dikerjakan. Oleh sebab itu harus diperkuat kelembagaan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*” dari tingkat kelurahan sampai dengan tingkat kecamatan dan Kota Mataram untuk membuat jaringan informasi yang kokoh, serta membina kusir untuk peningkatan kepedulian lingkungannya.

Demikian juga sosialisasi pentingnya menjaga kebersihan lingkungan bersamaan dengan perpanjangan masa berlakunya trayek dan izin insidental KTB, disamping itu penegakan hukum dengan sanksi yang tegas dan mendidik, hal tersebut tentunya dapat memperbaiki kondisi pengelolaan “*cidomo*” di Kota Mataram.

4.11. Usulan Perencanaan Pengelolaan Transportasi “*Cidomo*” di Kota Mataram

Kegiatan transportasi “*cidomo*” bila tidak direncanakan pengelolaannya akan menimbulkan permasalahan, permasalahan tersebut bila tidak diupayakan alternatif solusinya akan menjadi semakin kompleks dan parah.

Menurut Soejachmoen (2005:68) bahwa masyarakat dan juga pihak lain yang berkecimpung dalam transportasi kota harus mempunyai pengetahuan yang cukup untuk memberikan masukan yang tepat. Selanjutnya disebutkan bahwa perlu diupayakan peningkatan kapasitas masyarakat dalam bentuk iklan layanan publik dan pendidikan masyarakat lainnya. Khusus bagi operator kendaraan angkutan umum, perlu dilakukan pendidikan berkala mengenai transportasi dan lalu lintas, dengan materi mengenai fungsi angkutan umum sebagai bentuk pelayanan publik harus diberikan.

Sebagai contoh beberapa kota di bumi, masyarakatnya menjadi bagian yang aktif dalam sistem transportasi kota. Di Bogota misalnya, sekelompok masyarakat ikut aktif sebagai tenaga sukarela yang membantu masyarakat lain mengenai bagaimana memanfaatkan *trans milenio* atau jalur sepeda. Peran ini akan menjadi lebih aktif dan memberikan dampak psikologis yang lebih baik dari pada dilakukan oleh aparat pemerintah. Yang tidak dapat di lupakan bahwa transportasi kota memerlukan adanya

transparansi dimana aliran informasi hanya bersifat satu arah aliran ini harus bersifat dua arah dengan mekanisme *feed back* (umpan balik) mekanisme ini dapat difasilitasi contohnya dengan membentuk *hotline* bagi masyarakat transportasi kota. *Hotline* ini merupakan suatu bentuk untuk menyampaikan usulan dan masalah transportasi dikotanya. Kemudian Pemerintah Kota memiliki kewajiban untuk menindaklanjuti masukan dari masyarakat pemerhati melalui Dinas dan Instansi terkait. Sistem tersebut akan membantu Pemerintah Kota dan juga Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) dalam memantau pelaksanaan kinerja termasuk para operator angkutan umum, dengan demikian diharapkan pemantauan sistem transportasi kota dapat berjalan dengan baik (Soejachmoen, 2005:69).

Menurut Hadi (2005:IV-66) sebuah penelitian yang baik dimana penelitian tersebut akan mampu memberikan manfaat bagi subyek penelitian. Dalam hal ini penelitian kaji tindak menurut Hadi (2005:IV-66) adalah sebagai berikut :

1. Membuat perumusan masalah
2. Menetapkan tujuan
3. Analisis kondisi
4. Mencari alternatif solusi
5. Mencari alternatif yang paling baik
6. Mengimplementasikan
7. Pemantauan

Menurut Hadi (2005:IV-66) tujuh langkah tersebut diatas lebih dikenal dengan tujuh langkah perencanaan (*the seven magic step of planning*). Tahap penelitian kaji tindak berbeda dengan penelitian kualitatif dan kuantitatif meskipun pada awalnya berupa permasalahan, yang membedakan hanya pada perumusan masalah dirumuskan bersama sama subyek penelitian Hadi (2005:IV-67).

Pada penelitian ini Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir Cidomo (FKRKKC) adalah satuan organisasi yang akan melakukan proses perencanaan (tujuh langkah perencanaan) dengan difasilitasi oleh moderator. Dalam hal ini kusir "*cidomo*" menentukan permasalahannya, menentukan tujuan sampai pada alternatif yang paling baik sudah dilaksanakan maka pada tahap tersebut masyarakat kusir dalam *Group Interview* mengetahui apa yang seharusnya dilakukan dengan dasar pada kondisi yang

ada. Menurut Hadi (2005:IV-67) kaji tindak atau *action reseacrh* adalah program pengembangan masyarakat atau *community development*.

1. Membuat Perumusan Masalah

Pelayanan "*cidomo*" di Kota Mataram sebagai pilihan transportasi jarak dekat tidak menghasilkan CO₂ dan NO_x. Pada implementasi dilapangan tidak terlepas dengan masalah ikutan berupa limbah organik yang mengotori jalan serta kurang tertibnya kusir pada aturan berlalulintas.

Pelanggaran aturan oleh Kusir semakin diperparah dengan kurangnya pengawasan, pembinaan dari aparat Dinas Perhubungan serta rendahnya sumberdaya manusia para kusir pada akhirnya membawa kondisi yang tidak diinginkan.

Dari hasil *Group Interview* ada beberapa permasalahan yang penting untuk dikemukakan :

- a. Pangkalan "*cidomo*" merupakan tempat berkumpulnya "*cidomo*" dengan tujuan mencari penumpang, dalam sekumpulan orang yang lebih dari satu dalam hal ini kusir "*cidomo*" untuk lebih teratur dan tertib dibutuhkan seorang ketua koordinator kusir "*cidomo*". Bila tidak ada ketua maka akan terjadi berbagai kesenjangan yang akan meningkat setiap waktu seiring dengan meningkatnya permintaan pelayanan dan kualitas. Seperti halnya di Pasar ACC yang sudah menerapkan ketua koordinator kusir "*cidomo*" dirasa lebih tertib dan rapi. Ketua berfungsi dalam mengingatkan kelengkapan dari "*cidomo*" guna mewujudkan kebersihan dan ketertiban bersama sama.
- b. Kepengurusan dari Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*cidomo*" di Kota Mataram baru pada tingkat Kecamatan, dengan dimekarkannya tiga Kecamatan menjadi enam Kecamatan akan menambah jumlah kelurahan yang ada, hal tersebut akan membuat pekerjaan pengurus Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*cidomo*" akan semakin menumpuk dan perlu diupayakan pembentukan kepengurusan pada kelurahan dan Kecamatan Baru bila dianggap perlu.

- c. Pengelolaan kotoran kuda di Kota Mataram belum sepenuhnya terkelola. Upaya pelatihan sudah dilakukan serta bantuan yang sifatnya pengelolaan juga sudah dilaksanakan tetapi belum juga membawa kemajuan dan meningkatkan pendapatan. Dari hasil musyawarah pengurus dan sub bagian dari Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*cidomo*" menilai bahwa pengolahan skala kecil yang dilakukan para kusir selama ini belum membawa daya tarik tersendiri untuk dilanjutkan. Dari hasil pengalaman kegiatan pembuatan pupuk kurang membawa perubahan ekonomi bagi para kusir, untuk itu dari hasil kesepakatan FKRRKKC (Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*cidomo*") untuk diupayakan sebuah pengelolaan dengan skala yang besar dan terpusat dengan maksud nilai ekonominya dapat terlihat dan limbah dapat terkendali dengan baik mengingat limbah kotoran kuda bila tidak diolah dengan baik akan menghasilkan gas metana (CH₄) yang juga tergolong gas rumah kaca (GRK).
- d. Aturan yang diketahui kusir (hasil wawancara) dengan aturan seharusnya diterapkan menurut Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*cidomo*" sangat berbeda. Ketentuan jarak Gendongan Kotoran Kuda dengan "*femur*" ± 5 cm, namun tidak demikian dengan hasil wawancara 100% kusir menyatakan jarak antara Gendongan Kotoran Kuda dengan "*femur*" dua jengkal, dilain pihak Dinas Perhubungan menyatakan pokoknya dikira kira tidak jatuh. Dinas Perhubungan sepenuhnya menganggap para kusir sudah biasa memasang Gendongan Kotoran Kuda. Hal tersebut diatas menunjukkan perbedaan pendapat antara kusir dan Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (RKKC) serta belum dikeluarkannya aturan yang tegas untuk jarak pemasangan Gendongan Kotoran Kuda oleh Dinas Perhubungan, dengan demikian pengelolaan "*cidomo*" belum sepenuhnya berjalan lancar.
- e. Beroperasinya kusir cilik yang merupakan pelanggaran aturan mempekerjakan anak dibawah umur.
- f. Rendahnya kesadaran kusir luar Kota Mataram serta dengan jumlah yang sangat besar memasuki daerah Kota Mataram (1.000 unit) mengakibatkan jumlah "*cidomo*" di Kota Mataram tidak *ideal* lagi. Kondisi sebenarnya jumlah "*cidomo*" yang ada di Kota Mataram sudah *ideal* yakni dibawah 1.500 unit dengan masuk dan beroperasinya "*cidomo*" dari Kabupaten Lombok Barat membuat kondisi transportasi "*cidomo*" secara keseluruhan berjumlah 2.156 unit berarti harus dikurangi jumlahnya

sampai jumlah dibawah 1.500 unit hal ini merupakan kondisi yang sulit untuk ditingkatkan jumlahnya, akhirnya dari usulan perumusan *Group Interview* perlu menerapkan ketentuan trayek khusus untuk “*cidomo*” luar Kota Mataram.

- g. Kurangnya kegiatan razia gabungan, sosialisasi dan desiminasi kepada kusir “*cidomo*” oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Mataram menambah semakin berkurangnya kesadaran para kusir untuk mentaati peraturan, kondisi lebih diperparah dengan keberadaan “*cidomo*” yang banyak melanggar aturan tetapi tetap beroperasi dengan leluasa. Pada saat razia selesai ketertiban dapat kembali terjaga namun setelah tidak ada razia ketertiban kembali kendur hal ini terjadi secara periodik seperti yang dituturkan pada *Group Interview* :

“ bila pelaksanaan razia terprogram pihak dari FKRRKC dapat memberikan peringatan dan anjuran untuk ketertiban dan kelengkapan “cidomo” manakala jarang dilakukan razia bahkan tidak pernah lagi ada razia anjuran dan peringatan dari FKRRKC tidak akan diperhatikan sama sekali keberadaan dari razia oleh Dinas Perhubungan sangat sangat membantu FKRRKC dalam melaksanakan pembinaan dan perbaikan perilaku para kusir secara keseluruhan “

2. Tujuan Pengelolaan Transportasi “*cidomo*” di Kota Mataram

Berdasarkan permasalahan pengelolaan transportasi “*cidomo*” di Kota Mataram yang diuraikan diatas maka tujuan dari pengelolaan transportasi “*cidomo*” secara garis besar adalah ”menjaga kebersihan lingkungan yang diakibatkan limbah kotoran kuda” dengan jalan memberikan bimbingan dan tuntunan bagi kegiatan RKKC (Rukun Keluarga Kusir ”*Cidomo*”) dalam bidang keamanan, kenyamanan, ketertiban, kesejahteraan dan kegiatan usaha lainnya.

3. Analisis Kondisi

Pengelolaan ”*cidomo*” yang relevan menuju transportasi ramah lingkungan harus memperhatikan ketentuan yang sudah ada, melaksanakan aspek kelembagaan dan aturan sesuai hasil dari *Group Interview* (16 April 2008).

Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir Cidomo (FKRRKC) mempunyai ”*visi*” dalam pengelolaan transportasi ”*cidomo*” bersepakat dan merasa terpanggil untuk menciptakan Kota Mataram sebagai ”Kota Ibadah”, menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat, meningkatkan kesejahteraan hidup serta kesempatan dalam hal mendapatkan pendidikan bagi anggota dan keluarganya.

Tujuan pengelolaan transportasi "cidomo" intinya menjaga kebersihan lingkungan yang diakibatkan limbah kotoran kuda.

Pada implementasinya selama ini terindikasi beberapa aspek yang masih kurang dalam pengelolaan transportasi "cidomo" dan merupakan hal penting untuk mewujudkan transportasi "cidomo" yang ramah lingkungan sesuai dengan "visi" adapun indikasi yang dimaksud :

Aspek kelembagaan : Ketua Koordinator Kusir "cidomo" (KKKC), FKRRKC (Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "cidomo"), lembaga pengolah limbah.

Aspek aturan / hukum : Pemasangan Gendongan Kotoran Kuda (GKK) 5 cm dari femur, pelarangan kusir cilik, trayek khusus untuk "cidomo" luar kota, razia, sosialisasi dan desiminasi. Dari kedua aspek tersebut diatas ada faktor kebiasaan yang sangat bertentangan dengan kebiasaan dari kusir yaitu kebiasaan memasang Gendongan Kotoran Kuda (GKK) 2 jengkal dari "femur". Aturan dari Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "cidomo" adalah 5 cm dari "femur", hal ini sangat diperhatikan oleh Dinas Perhubungan.

".....mengenai aturan dan ketentuan baru yang ada,..... Dinas Perhubungan akan mengikuti aturan yang dimaksud sepanjang tidak menyalahi aturan pokok. Seperti halnya jarak pemasangan Gendongan Kotoran Kuda dari "femur" mengingat aturan yang ada di daerah satu dan lainnya bisa berbeda beda. Selain itu dari pihak Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "cidomo" juga selalu harus disertakan pada pelaksanaan razia gabungan karena Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "cidomo" lebih mengerti akan aturan yang dimaksud....."

Menurut Rangkuti (2005) analisis SWOT dapat digunakan untuk melakukan pendekatan berdasarkan fakta yang ada untuk dikaji. Berdasarkan hasil analisis SWOT (*Strength, Weaknesses, Opportunities, Threat*) terhadap masing masing alternatif pengelolaan transportasi "cidomo" di Kota Mataram dapat disajikan hasil analisis sebagai berikut :

a. Kekuatan (*Strength*)

- Pelayanan "cidomo" dapat menjangkau masyarakat ekonomi lemah
- "Cidomo" tidak membutuhkan BBM fosil, tidak menghasilkan emisi dari Pembakaran BBM bahkan menghasilkan bahan dasar pupuk dan *biogas*
- Tersebarnya pasar pasar tradisional di tiap tiap kecamatan guna menunjang transportasinya.

b. Kelemahan (*Weaknesses*)

	<p>dasar pupuk dan <i>Biogas</i></p> <p>c. Tersebar nya pasar pasar tradisional di tiap tiap kecamatan guna menunjang transportasinya.</p>	<p>b. Pengolahan limbah kotoran kuda sekala kecil kurang bernilai ekonomi bagi kusir</p> <p>c. Penegakan hukum kurang tegas, razia tdk kontinyu, retribusi "<i>cidomo</i>" luar Kota Mataram belum jelas, Kebiasaan memasang GKK 2 jengkal dari "<i>femur</i>" kuda, (CH₄) kotoran kuda merupakan golongan GRK, belum ada ruang parkir khusus "<i>cidomo</i>" dipasar tradisional</p>
<p>OPPORTUNITIES (O)</p> <p>i. Terbukanya peluang yang sangat besar untuk memenuhi cita cita rencana aksi nasional dan pemenuhan kebutuhan transportasi untuk masyarakat miskin.</p> <p>ii. Tingginya dukungan dan perhatian pemerintah terhadap transportasi "<i>cidomo</i>".</p> <p>iii. Pelayanan trans "<i>cidomo</i>" sebagai upaya mitigasi untuk mengurangi emisi GRK dari kegiatan transportasi jarak dekat yang tidak membutuhkan BBM, penghasil bahan dasar pupuk & <i>biogas</i></p>	<p>STRATEGI S – O</p> <p>1. Pengaturan dan penataan jalur khusus "<i>cidomo</i>", penghijauan pohon yg daunnya dapat menjadi makanan tambahan ternak kuda, penanaman rumput di areal areal terbuka.</p> <p>2. Optimalisasi pemanfaatan dan pengelolaan transportasi "<i>cidomo</i>" dalam rangka penggunaan BBM dan penurunan tingkat emisi karbondioksida.</p> <p>3. Kajian pemanfaatan limbah kotoran kuda menjadi pupuk dan <i>biogas</i></p>	<p>STRATEGI W – O</p> <p>1. Pembentukan kepengurusan FKRKKC dimasing masing kelurahan dan ketua koordinator dimasing masing lokasi mangkal</p> <p>2. Fasilitasi lembaga swasta pengolah limbah yang profesional dan terpusat agar mampu menampung CH₄ untuk dimanfaatkan sebagai bahan <i>biogas</i> serta memfungsikan petani organik untuk memanfaatkan pupuk organik dari kotoran kuda</p> <p>3. Perbaiki sistem dan ruang parkir untuk "<i>cidomo</i>" di setiap pasar tradisional</p>
<p>THREAT (T)</p> <p>i. Ada kebiasaan kusir memasang Gendongan Kotoran Kuda 2 jengkal dari "<i>femur</i>" kuda, limbah kotoran kuda bila tidak diolah akan ikut menyumbang CH₄ yang merupakan golongan emisi GRK.</p> <p>ii. Terbitnya keputusan walikota tentang larangan masuk bagi transportasi "<i>cidomo</i>"</p> <p>iii. Kurang tertibnya kebanyakan kusir dari Kab. Lombok Barat serta dng jml ± 1.000 unit, masih ada beroperasi kusir dibawah umur yang merusak citra "<i>cidomo</i>"</p>	<p>STRATEGI S-T :</p> <p>1. Pembuatan zonasi operasional "<i>cidomo</i>" di pinggiran kota & mempunyai kepastian hukum serta penataan ruang parkir yang baik khusus "<i>cidomo</i>".</p> <p>2. Peningkatan kesadaran masyarakat tentang pentingnya TRL</p> <p>3. Peningkatan system pengawasan di jalan raya dan lingkungan kandang transportasi "<i>cidomo</i>"</p>	<p>STRATEGI W – T :</p> <p>1. Penegakan hukum terhadap ketentuan kelengkapan "<i>cidomo</i>", peningkatan kesadaran hukum para kusir, sosialisasi pemasangan GKK yang baik dan benar 5 cm dari "<i>femur</i>", Razia yg terprogram</p> <p>2. Penataan pemukiman masyarakat dan sistem kandang kumpul di Kota Mataram</p> <p>3. FKRKKC mengeluarkan</p>

		larangan kusir dibawah umur dan usulan pemberlakuan trayek khusus bagi “ <i>cidomo</i> ” dari luar Kota Mataram
--	--	---

Setelah dilakukan analisis SWOT untuk menetapkan kebijakan dalam rangka menindaklanjuti isu-isu strategis adapun kebijakan – kebijakan tersebut adalah :

a. Strategi /Kebijakan Kekuatan Peluang :

- Pengaturan dan penataan jalur khusus “*cidomo*”, penghijauan pohon yg daunnya dapat menjadi makanan tambahan ternak kuda, penanaman rumput di areal areal terbuka yang sekaligus untuk keindahan.
- Optimalisasi pemanfaatan dan pengelolaan transportasi “*cidomo*” dalam rangka penggunaan BBM dan penurunan tingkat emisi karbondioksida.
- Kajian pemanfaatan limbah kotoran kuda menjadi pupuk dan *biogas*

b. Strategi /Kebijakan Kekuatan Ancaman :

- Pembuatan zonasi operasional “*cidomo*” di pinggiran kota dan mempunyai kepastian hukum.
- Peningkatan kesadaran masyarakat tentang pentingnya TRL
- Peningkatan system pengawasan di jalan raya dan lingkungan kandang transportasi “*cidomo*”

c. Strategi /Kebijakan Kelemahan Peluang :

- Pembentukan kepengurusan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*” dimasing masing kelurahan dan ketua koordinator dimasing masing lokasi pangkalan
- Fasilitasi lembaga swasta pengolah limbah yang profesional dan terpusat serta memfungsikan petani organik untuk memanfaatkan pupuk organik dari kotoran kuda
- Perbaiki sistem dan ruang parkir untuk “*cidomo*” di setiap pasar tradisional

d. Strategi /Kebijakan Kelemahan Ancaman

- Penegakan hukum terhadap ketentuan kelengkapan “*cidomo*”, peningkatan kesadaran hukum para kusir dan razia gabungan, desiminasi dan sosialisasi pemasangan Gendongan Kotoran Kuda yang benar 5 cm dari “*femur*”
- Penataan pemukiman masyarakat dan sistem kandang kumpul di Kota Mataram
- Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*” mengeluarkan larangan kusir dibawah umur dan usulan pemberlakuan trayek khusus bagi “*cidomo*” dari luar Kota Mataram

4. Mencari Alternatif Solusi

Dalam upaya pengelolaan transportasi “*cidomo*” menuju transportasi yang ramah lingkungan di Kota Mataram perlu kebijakan peraturan dan kelembagaan yang baik dan telah dirumuskan sendiri oleh Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*” bersifat lebih tegas, preventif dan komprehensif dalam kebijakan dan pengaturan menuju bentuk pengelolaan transportasi ramah lingkungan

Dengan demikian hasil pelaksanaan *Group Interview* merupakan alternatif solusi pengelolaan transportasi “*cidomo*” di Kota Mataram antara lain : mewujudkan usulan pembentukan ketua koordinator kusir “*cidomo*” di masing masing tempat mangkal “*cidomo*”, mewujudkan usulan pembentukan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*” di tingkat kelurahan dan fasilitasi lembaga pengolah limbah kotoran kuda terpusat yang dikelola swasta, mensosialisasikan kembali aturan jarak Gendongan Kotoran Kuda 5 cm dari “*femur*” yang telah ditetapkan oleh Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*”, mengimplementasikan pelarangan kusir dibawah umur dan mengusulkan kepada Dinas Perhubungan untuk pemberlakuan trayek khusus “*cidomo*” luar Kota Mataram supaya lebih tertib dan melarang masuk “*cidomo*” luar Kota Mataram yang belum mengurus ijin trayek dalam Kota Mataram guna membatasi

jumlah "cidomo" dari daerah lain yang beroperasi di Kota Mataram, program razia, sosialisasi dan desiminasi bagi kusir "cidomo" oleh pihak Dinas Perhubungan.

5. Memilih Alternatif Terbaik

Dalam pengelolaan transportasi "cidomo" menuju pengelolaan transportasi yang ramah lingkungan perlu partisipasi penuh masyarakat kusir "cidomo", kemudian Pemerintah Kota Mataram mengatur regulasi dari transportasi "cidomo".

Setelah pengaturan alternatif solusi kemudian memilih alternatif terbaik seperti halnya usulan pembentukan ketua koordinator kusir "cidomo" di masing masing tempat mangkal "cidomo", usulan pembentukan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "Cidomo" di tingkat kelurahan yang baru mengalami pemekaran dan fasilitasi lembaga pengolah limbah kotoran kuda terpusat yang dikelola swasta.

Dengan terpusatnya pengolahan limbah diharapkan dapat memiliki nilai ekonomi yang tinggi yakni menghasilkan pupuk dengan kualitas yang seragam dan dapat memanfaatkan *biogas* dari kotoran kuda, mengingat kembali CH_4 yang dihasilkan merupakan jenis golongan emisi GRK (gas rumah kaca) dalam hal ini dibutuhkan pengelola dari perusahaan swasta yang profesional dalam rangka mencegah lepasnya CH_4 ke atmosfer, menerapkan aturan jarak Gendongan Kotoran Kuda 5 cm dari "femur" dalam usaha pencegahan jatuhnya limbah organik kotoran kuda, pelanggaran kusir dibawah umur serta akan memberikan sanksi bila melakukan pelanggaran yang sengaja diulang. Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "Cidomo" mengusulkan kepada Dinas Perhubungan untuk pemberlakuan trayek khusus transportasi "cidomo" dari luar Kota Mataram supaya lebih tertib dan Dinas Perhubungan melakukan kegiatan razia, sosialisasi dan desiminasi yang terprogram.

6. Usulan Pengelolaan Transportasi "cidomo".

Dalam upaya mewujudkan pengelolaan transportasi "cidomo" yang ramah lingkungan harus mampu menghasilkan model partisipasi masyarakat yang lebih rasional. Partisipasi masyarakat kusir sejak awal perencanaan, penyusunan dan identifikasi permasalahan dilapangan serta alternatif solusinya yang relevan guna pengelolaan kedepan harus melibatkan langsung masyarakat kusir.

Pengelolaan dan insentif merupakan hal yang penting guna keberlanjutan dari pengelolaan transportasi "*cidomo*". Organisasi Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram sebagai anggota masyarakat memikul sebuah tanggung jawab bagi kemajuan masyarakat dalam hal ini Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram dapat merubah perilaku dari sifat statis menjadi dinamis dalam menghadapi semua tantangan di masa depan.

Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (FKRKKC) bersepakat dan merasa terpanggil untuk menciptakan Kota Mataram sebagai Kota Ibadah, menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat, meningkatkan kesejahteraan hidup serta kesempatan dalam mendapatkan pendidikan bagi anggota dan keluarganya. Untuk itu tepatnya pada tanggal 9 Juli 2003 organisasi Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" dibentuk dengan berasaskan Pancasila dengan tujuan organisasi untuk mencapai kesejahteraan hidup yang layak dan adil jasmaniah, rohaniah bagi anggota Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (RKKC) pada khususnya dan masyarakat Kota Mataram pada umumnya yang berdasarkan Undang Undang Dasar 1945.

Adapun usaha yang ingin diwujudkan adalah kebersihan lingkungan yang diakibatkan limbah kotoran kuda dengan jalan memberikan bimbingan dan tuntunan bagi kegiatan Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (RKKC) dalam bidang keamanan, kenyamanan, ketertiban, kesejahteraan dan kegiatan usaha lainnya.

Para anggota Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" terdiri dari anggota biasa dan luarbiasa. Anggota biasa adalah warga Kota Mataram yang semua atau hanya sebagian usahanya di bidang transportasi "*cidomo*". Sedangkan yang dapat menjadi anggota luarbiasa adalah warga yang mempunyai minat untuk meningkatkan kualitas transportasi "*cidomo*" dalam rangka modernisasi untuk taraf hidup masyarakat Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (RKKC).

Musyawarah Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram adalah kekuasaan tertinggi organisasi, musyawarah Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" diadakan sekurang kurangnya lima tahun sekali, untuk tingkat kecamatan diadakan sekurang kurangnya lima tahun sekali, musyawarah Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (RKKC) kelurahan dan tingkat ranting adalah rapat anggota Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (RKKC) yang diadakan sekurang kurangnya setahun sekali. Pengambilan keputusan sejauh mungkin dilaksanakan secara musyawarah untuk mufakat

apabila hal tersebut tidak memungkinkan maka ditempuh berdasarkan pemungutan suara yang terbanyak.

Kepengurusan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram, terdiri dari pengurus Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kecamatan dan pengurus ranting / kelurahan adalah pimpinan di masing masing wilayah kerjanya sesuai dengan satuan ekonomi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (RKKC) setempat.

Kepengurusan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram terdiri dari seorang ketua dan sebanyak banyaknya dua orang wakil ketua, seorang sekertaris dan sebanyak banyaknya dua wakil sekertaris, seorang bendahara serta beberapa seksi sesuai dengan kebutuhan. Ketua dan wakil ketua, sekertaris dan wakil sekertaris serta bendahara adalah pengurus harian Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*".

Pimpinan atau anggota pengurus Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" harus memenuhi syarat sebagai berikut :

- a. Warga Kota Mataram yang sudah dewasa.
- b. Memiliki kepribadian dan pengaruh ditengah tengah masyarakat.
- c. Sudah menjadi anggota Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (RKKC) serta mamahami dan mendalami masalah kendaraan tidak bermotor ("*cidomo*")

Dewan pembina dan dewan penasehat sebanyak banyaknya dua orang diangkat sesuai persetujuan pengurus selanjutnya anggota dewan pembina dan penasehat berkewajiban memberikan pembinaan dan bimbingan untuk kelancaran tugas organisasi. Anggota anggota dewan pembina dan penasehat secara kelembagaan dan pribadi dipandang ahli dalam menguasai masalah kendaraan tidak bermotor "*cidomo*" dan memiliki kepentingan dengan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*".

Selanjutnya untuk lebih memperjelas program kerja dari masing masing bagian akan dipaparkan fungsi dan tugasnya sebagai berikut sesuai yang sudah ada:

a.Sekretariat

- Mempersiapkan ruang sekretariat Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram sebagai sarana kegiatan organisasi dan perangkat sekretariat (papan nama, meja, kursi, stempel dan perangkat lainnya)
- Menginventarisir jumlah keanggotaan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram dari tingkat ranting (lingkungan, kelurahan, kecamatan)
- Membuatkan identitas kartu anggota Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram (warna kuning untuk Kecamatan Mataram, warna biru untuk Kecamatan Ampenan dan warna merah untuk Kecamatan Cakranegara)
- Mempersiapkan AD/RT dan program kerja Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" serta yang berkenaan dengan kesekretariatan
- Melayani kepengurusan SIM, STNK dan pemungutan retribusi.

b. Seksi Kebersihan Lingkungan

- Membantu menyusun peraturan umum/ketentuan Dasar Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (FKRKKC) Kota Mataram
- Memberikan pembinaan kepada anggota dalam hal pemerhatian pencemaran lingkungan yang ditimbulkan oleh limbah kotoran kuda, baik yang dicemarkan langsung maupun tidak langsung.
- Mengadakan koordinasi dengan instansi terkait di Kota Mataram untuk mencari peluang pemanfaatan limbah kotoran kuda, sehingga menjadi bahan yang berguna dan bernilai ekonomis.
- Mengadakan koordinasi dengan instansi terkait di Kota Mataram dalam hal pembinaan anggota dan keluarga anggota untuk melaksanakan kebersihan lingkungan.

c. Seksi Pendidikan

- Menginventarisasi tingkat kemampuan SDM para anggota atau keluarga anggota untuk acuan pengembangan dan peningkatan pengetahuan dimasa yang akan datang.
- Melakukan identifikasi pada masalah masalah yang dihadapi anggota dan serta keluarga anggota dalam hal pelayanan pendidikan formal dan informal
- Melakukan koordinasi dengan instansi teknis terkait yang ada di Kota Mataram, untuk memberikan dukungan dalam hal memberikan pendidikan formal dan informal bagi keluarga anggota dan atau anggota.
- Mengusahakan penertiban dan publikasi yang bersifat intern dan ekstern yang bertujuan penyebarluasan ide dan gagasan dari Forum Komunikasi Rukun Keluarga

Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram serta mengadakan perpustakaan dan pusat studi sosial ekonomi.

- Melakukan penyuluhan / penerangan ke setiap Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (RKKC) dan lingkungan untuk hal pendidikan.

d. Seksi Keamanan

- Bersama seksi lain dan instansi teknis terkait Kota Mataram melakukan inventarisasi anggota untuk keperluan organisasi dan keperluan pemerintah.
- Melakukan koordinasi dengan Kepolisian di Polisi Pamong Praja Kota Mataram dalam melakukan sosialisasi dan pembinaan masalah hukum dan peraturan yang telah diterapkan demi terciptanya kerjasama yang kuat antara pemerintah dan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram.
- Melakukan identifikasi permasalahan di setiap Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (RKKC) Kecamatan dan lingkungannya serta mencari solusi permasalahan sehingga dapat menciptakan keamanan dan ketertiban
- Melakukan koordinasi dengan instansi teknis kota terkait untuk melakukan pembinaan dan penertiban terhadap anggota yang tidak mentaati Anggaran Dasar Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram serta aturan yang telah dikeluarkan instansi terkait.
- Melakukan penyuluhan dan penerangan kepada anggota dalam hal ini tata tertib, kelengkapan dan aturan aturan yang tidak ditentukan dalam Anggaran Dasar Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram.
- Melakukan indentifikasi persoalan yang timbul dari anggota, baik yang menyangkut masalah sosial maupun stabilitas keamanan dan bersama sama unsur pengurus inti, instansi teknis terkait untuk merumuskan solusi pemecahannya.

e. Seksi Hubungan Masyarakat

- Menumbuh kembangkan kegiatan silaturahmi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" (RKKC) Kecamatan dan lingkungannya minimal setiap triwulan.
- Melakukan koordinasi dengan instansi tehnis terkait Kota Mataram, dalam rangka pembinaan mental taqwa para anggota dan atau keluarga anggota Forum Komunikasi

Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram untuk menuju masyarakat maju dan religius.

- Menginventarisasi momentum kegiatan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram dan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kecamatan, lingkungan dengan berkoordinasi dengan instansi yang ada di Kota Mataram.
- Dengan unsur pengurus lain ikut melakukan sosialisasi tata tertib/Anggaran Dasar Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram, Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kecamatan dan lingkungannya serta anggota masyarakat terkait dan terciptanya hubungan yang harmonis baik sesama anggota forum maupun masyarakat.

f. Seksi Ekonomi Koperasi

- Membantu membuat/menyusun peraturan umum/ketentuan dasar Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram dan mensosialisasikan ke masing masing anggota.
- Melakukan indentifikasi dan analisis masalah masalah ekonomi dan kemunduran anggota Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram serta merancang dan melaksanakan usaha kearah pemecahannya.
- Melakukan koordinasi perencanaan, pelaksanaan dan pemantauan usaha ekonomi lintas Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" yang ada (yang terletak di kelurahan dan kecamatan).
- Mengadakan kerjasama yang baik dan saling menguntungkan dengan semua pihak, pemerintah, swasta dan perorangan untuk kemajuan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram.
- Mempersiapkan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*Cidomo*" Kota Mataram supaya diakui legalitasnya oleh instansi tehnis terkait di Kota Mataram atau instansi lainnya.
- Mengumpulkan dana untuk kemajuan anggota baik itu untuk usaha produktif (permodalan), pembinaan, pelatihan, keterampilan, kemandirian serta nantinya diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan anggota pada khususnya, masyarakat pada umumnya.

- Mendorong usaha usaha ekonomi untuk memerangi kemiskinan dan kemunduran.
- Usaha usaha lain yang tidak bertentangan dengan azas dan tujuan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir ”*Cidomo*” Kota Mataram.
- Mengefektifkan dukungan sektor terkait dalam mewujudkan pembangunan berbasis ekonomi kerakyatan.

Dalam upaya promosi yang sifatnya menghibur masyarakat Kota Mataram serta peningkatan kualitas pelayanan ”*cidomo*” Pemerintah Kota Mataram juga menyelenggarakan lomba ”*cidomo hias*” dengan hadiah yang menarik.

Pengelolaan transportasi ”*cidomo*” sampai pada permulaan abad-21 menggambarkan masih banyak kekurangan dan pada tanggal 16 April 2008 para kusir yang tergabung dalam Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir ”*Cidomo*” Kota Mataram dilakukan *Group Interview* dengan hasil inti *Group Interview* menambahkan hal yang berkaitan dengan pengelolaan transportasi ”*cidomo*” kedepan, adapun yang dimaksud sebagaiberikut :

a. Ketua Koordinator Kusir ”*Cidomo*”

Seperti lazimnya ketua koordiantor maka KKKCx (Ketua Koordinator Kusir ”*Cidomo*” daerah x) adalah bagian dari Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir ”*Cidomo*” yang fungsinya memelihara keteraturan dan ketertiban dalam kelompok kusir daerah x, menegakkan hukum, melihat kekurangan dari kelengkapan ”*cidomo*” terutama pada saat ini ditekankan pada gendongan kotoran kuda, dengan arti Ketua Koordinator Kusir ”*Cidomo*” (KKKC) memiliki fungsi sebagai koordinator dalam hal ketertiban dan kebersihan lingkungan. Menurut AR. Barter dan Tamim Raad dalam Soejachmoen (2005:77) bahwa jejaring kerja dari berbagai stake holder sangat diperlukan terutama sebagai ajang bertukar informasi dan pengalaman untuk dapat menerapkan sistem transportasi kota yang berkelanjutan.

Ketua Koordinator Kusir ”*Cidomo*” (KKKC) diusulkan Rukun Keluarga Kusir ”*Cidomo*” untuk bersama sama anggota kusir yang lainnya menciptakan, memelihara kebersihan lingkungan serta ketertiban kusir dalam berlalulintas.

Adapun dasar pendekatan pemecahan masalah oleh Ketua Koordinator Kusir ”*cidomo*” sebagaiberikut : Ketua Koordinator Kusir ”*cidomo*” (KKKC) yang diusulkan Rukun Keluarga Kusir ”*cidomo*” (RKKC) merupakan strategi maupun kebijakan untuk mengendalikan ketertiban dan kebersihan yang diemban bersama sama oleh para kusir

“*cidomo*” untuk dapat berperan aktif dalam pengelolaan transportasi “*cidomo*”, dalam hal tersebut diatas Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” yang merupakan binaan dari Dinas Perhubungan dan Dinas Lingkungan Hidup tidak dapat menanggulangi masalah pengaturan kebersihan dan ketertiban berlalulintas para anggotanya. Dalam hal peran sertanya menjaga kebersihan jalan raya lebih mengedepankan tindakan pada kusir yang kurang disiplin dan salah dalam pemasangan gendongan kotoran kuda, selanjutnya dalam ketertiban lalulintas contohnya mengingatkan untuk parkir dengan rapi.

Beberapa kriteria calon Ketua Koordinator Kusir “*cidomo*” (KKKC) yang dimaksud Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” sebagai berikut : merupakan insan yang dapat dijadikan panutan dalam kehidupan sehari hari baik dilingkungan keluarga dan masyarakat, dituakan dan disegani, dapat memberikan pembinaan kepada anggotanya, ramah, sabar, tekun dan ulet berusaha.

b. Pembentukan FKRRKC di Tingkat Kelurahan

Pelaksanaan kegiatan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*” di Kota Mataram baru pada tingkat kecamatan, sementara kondisi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” kelurahan belum terbentuk yang menyebabkan kurang terkoordinasinya Rukun Keluarga di tingkat kelurahan dengan tingkat kecamatan dan berarti sebuah penumpukan kerja bagi petugas Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*Cidomo*” Kota Mataram.

Kota Mataram dalam proses pemekaran akan terbagi menjadi 6 Kecamatan terdiri dari 50 kelurahan membutuhkan kepengurusan sesuai dengan penambahan kelurahan tersebut bila dianggap perlu.

c. Fasilitasi Lembaga Pengolah Limbah

Usulan lembaga pengolah limbah yang sifatnya terpusat sangat diharapkan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” . Rencana tersebut sudah sering di informasikan keberbagai pihak termasuk Pemerintah Kota Mataram tetapi terbentur kondisi dan biaya hal yang dimaksud belum juga terwujud, adapun gambaran dari pengelolaan limbah terpusat yang ada di Kota Mataram setelah di implementasikan pembuatan pupuk organik dari kotoran kuda dan memanfaatkan *biogas* di lokasi percontohan daerah Tinggar Kebon Roek menunjukkan kurang tertariknya masyarakat dengan upaya tersebut disamping SDM yang ada masih rendah, kesadaran untuk

memanfaatkan energi berupa *biogas* masih belum memasyarakat, para kusir masih memandangnya sebagai pengeluaran biaya bukan pemasukan. Hal ini sesuai juga seperti apa yang dikemukakan oleh staf dari Dinas Lingkungan Hidup :

” masyarakat kurang tertib dan kurang dapat menunjukkan kepedulian kebersihan lingkungannya karena menganggap apa yang dikerjakan tersebut adalah masih membutuhkan biaya dan bukan kegiatan yang mendatangkan pendapatan”

Kemudian oleh pihak Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” dengan seksi seksi khusus dan hasil musyawarahnya merumuskan bahwa volume pengolahan dengan skala kecil dapat dilakukan tetapi belum mampu menjadi daya tarik dan belum mendapatkan daerah pemasaran.

Pekerjaan pengolahan menjadi pupuk dan *biogas* bukan saja membutuhkan pengetahuan tetapi juga membutuhkan kesabaran untuk itu hematnya di usulkan untuk mengolah dengan kapasitas yang lebih besar oleh sebuah lembaga swasta yang memang betul betul profesional. Apa yang dikemukakan oleh Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” dapat di lihat buktinya bahwa sebuah pengelolaan pengolahan sampah dengan sekala besar dapat menguntungkan.

Menurut Wahyono (2003:16) pemusatan pembuangan limbah di Singapura telah mampu menghasilkan listrik 1.158 juta kWh listrik atau sekitar 3% dari total listrik yang dihasilkan oleh Singapura. Sedangkan *scrap metal* yang berhasil dikumpulkan sebanyak 24.000 ton hal ini menunjukkan sistem pemusatan pembuangan limbah akan dapat memiliki nilai ekonomi dalam kapasitas besar seperti halnya listrik tersebut diatas. Bila pemusatan pengolahan limbah kotoran kuda dapat terwujud setahun dapat terkumpul \pm 4.606.056 Kg bahan dasar pupuk dan *biogas* dari kotoran kuda. Melihat potensinya sebagai bahan dasar pupuk dan *biogas* Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” juga menambahkan untuk dapat diberikan imbalan yang sepantasnya karena para kusir telah membuang limbah di pemusatan pengolah limbah, selanjutnya menurut Sumarwoto (2001:110) pernyataan tersebut diatas tergolong pada pendekatan penanggulangan yang bergeser kependekatan *preventif* dimana *Pollution Prevention Pay* atau ”usaha *preventif* pencemaran adalah menguntungkan”, dengan rencana implementasi tersebut para kusir akan menyadari lingkungan hidup bukanlah kendala, dengan

pengelolaan yang baik lingkungan hidup juga merupakan kesempatan untuk mendapatkan keuntungan yang lebih besar.

d. Pemasangan Gendongan Kotoran Kuda 5 cm dari “femur”

Gendongan kotoran kuda seharusnya terpasang dengan jarak 5 cm dari “femur” kuda, tidak demikian apa yang ditemui dilapangan yakni 100 % informan menjawab Gendongan Kotoran Kuda dengan jarak rata rata dua jengkal dengan alasan perhitungan para kusir bahwa kuda kurang biasa dengan jarak yang terlalu mepet dan akan mengakibatkan kuda lari kencang sementara dari *Group Interview* permasalahan jarak pemasangan Gendongan Kotoran Kuda kembali di bahas dan dari hasil jawaban *Group Interview* tersebut menyatakan kesepakatan yang intinya jarak pemasangan Gendongan Kotoran Kuda 5 cm dari “femur”.

e. Pelarangan Kusir di Bawah Umur

Pengelolaan yang lain dan perlu untuk diperhatikan yakni Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” dengan tegas melarang kusir dibawah umur. Mempekerjakan kusir dibawah umur memang bukan keinginan dari para pemilik “*cidomo*” namun dengan semakin sulitnya perekonomian anak dibawah umur juga ikut bagian mencari nafkah dengan berprofesi sebagai kusir cilik hal ini sangat tidak relevan dengan adanya undang undang pelarangan mempekerjakan anak dibawah usia (UU No 13 tahun 1997).

f. Pemberlakuan Trayek Khusus untuk “cidomo” dari Luar Kota Mataram.

Pengelolaan “*cidomo*” yang berasal dari luar Kota Mataram merupakan pengelolaan yang dianggap cukup rumit seperti apa yang dikemukakan Ketua DPRD Kota Mataram dalam acara interaktif di Lombok TV (bulan April 2008) bahwa pelarangan “*cidomo*” masuk ke dalam Kota Mataram tidak dapat dilakukan karena dalam hal ini kusir mencari nafkah. Ditambahkan dari hasil *Group Interview* yang diikuti Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir “*cidomo*” dalam upaya penertiban kusir “*cidomo*” dari luar Kota Mataram dan dalam jumlah yang besar \pm 1.000 unit perlu diterapkan trayek khusus untuk “*cidomo*” yang berasal dari luar Kota Mataram berhubung

“*cidomo*” tersebut menaikkan dan menurunkan penumpang/mencari nafkah di dalam wilayah administrasi Kota Mataram sementara ijin trayek yang dimiliki adalah ijin trayek untuk wilayah Kabupaten Lombok Barat dalam hal ini Dinas Perhubungan harus berperan aktif sebagai pihak yang berwenang mengatur dalam bidang regulasi dan perijinan.

g. Pelaksanaan Razia Gabungan oleh Dinas Perhubungan

Kegiatan razia gabungan Dinas Perhubungan merupakan upaya penegakan hukum yang nyata untuk meningkatkan mutu pelayanan dari transportasi “*cidomo*” serta meningkatkan Pendapatan Asli Daerah. Razia di jalan raya kurang membawa hasil karena “*cidomo*” yang melintas akan jarang kemudian razia “*cidomo*” dilakukang langsung di pangkalannya, operasi dipangkalan “*cidomo*” sifatnya lebih kepelayanan dan bukan penindakan mengingat kondisi yang ada di Kota Mataram sumberdaya manusianya yang kurang, memiliki emosi yang tinggi dan suka berkelompok seperti kondisi sekarang masyarakat suka demonstrasi dan protes bahkan pengeroyokan.

Dari kegiatan razia akan terjaring oknum-oknum kusir yang tidak taat hukum menurut Samekto (2007:65) sebuah kerusakan lingkungan (dalam konteks hukum) disebabkan oleh perbuatan manusia, dengan demikian tindakan manusia yang merusak tersebut harus dikendalikan, berkenaan dengan pemanfaatan transportasi “*cidomo*” yang menimbulkan kotornya jalan raya. Untuk meningkatkan kesadaran para kusir dalam menjaga kebersihan lingkungan dan ketertiban berlalulintas harus diikuti dengan kegiatan sosialisasi dan desiminasi dengan bekerjasama dengan Dinas Lingkungan Hidup, Dinas Kesehatan Kota Mataram.

4.12. Dampak Positif dan Dampak Negatif dari Transportasi “*cidomo*”

4.12.1. Dampak Positif.

Dampak positif dari “*cidomo*” seperti telah diulas pada bab sebelumnya yakni tidak membutuhkan BBM, tidak menghasilkan pencemaran CO₂ dan NO_x, atau dari aspek lingkungan sangat bermanfaat mengurangi emisi gas rumah kaca 4.792 CO₂ ton/tahun, hemat energi BBM 2.065.717,50 liter/tahun, dari aspek sosial “*cidomo*” tidak menghasilkan kebisingan yang mengganggu masyarakat, tergolong kendaraan yang

aman, melayani pembangunan disegala bidang dengan fungsi angkutan yang multifungsi, menurunkan kesenjangan dari pelayanan transportasi masyarakat yang tidak mampu, tidak menghasilkan CO₂ dan NO_x pada pelayanan transportasi jarak dekat yang akhirnya akan meningkatkan kualitas kesehatan masyarakat, menghasilkan bahan dasar pupuk dan *biogas*.

4.12.2. Dampak Negatif

Dampak negatif yang ada pada kegiatan transportasi *cidomo* pada saat sekarang lebih dikarenakan tidak terkelolanya transportasi "*cidomo*".

Dampak sosial yang langsung dapat dilihat adalah tumpukan kotoran kuda di jalan dan dipinggir jalan (gambar 52) yang terkesan tidak terkelola dengan baik walaupun beberapa kelompok kusir sudah mulai memperhatikan tempat untuk membuang secara bersama di suatu tempat seperti contohnya di sekitar jalan *driving golf* oleh kelompok kusir daerah Tinggar Kebonroek (nama tempat), hal tersebut juga telah menurunkan estetika karena diletakkan bukan pada tempatnya.

Kotoran kuda yang dibuang atau ditumpuk begitu saja dapat menimbulkan gas (*metana*) CH₄ yang merupakan salah satu sumber emisi Gas Rumah Kaca (GRK) dengan jumlah 1.967.350 liter per tahun.



Gambar 52.
Tempat Pembuangan Kotoran Kuda dipinggir Jalan yang Kompak Namun Terkesan Tanpa Pengelolaan

Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Pengaruh yang lainnya adalah kemacetan lalu lintas di pasar tradisional terutama pada pagi hari sampai jam 10.00 WIB (gambar 53) yang lebih dipicu karena tidak tersedianya ruang parkir khusus untuk “*cidomo*”, dapat dijelaskan demikian karena dua pasar tradisional yang sudah memiliki fasilitas tempat parkir khusus “*cidomo*” yang baru dibangun menunjukkan telah terjadi penurunan angka kemacetan lalu lintas jalan raya contohnya di pasar Kebon Roek dan Pasar Pagesangan (hasil wawancara)

” setelah dibangun Pasar Kebon Roek dengan menyediakan fasilitas Parkir yang baru, kemacetan jalan menuju Bandara Selaparang semakin berkurang demikian juga dengan dibangunnya Pasar Pagesangan yang menyediakan fasilitas parkir “cidomo” kemacetan yang terjadi semakin menurun dan terlihat indah semoga keteraturan dan keindahannya dapat dipertahankan ”

Menurut Wadijono dan Suprpto (1995) pelayanan perparkiran, khusus untuk kegiatan bisnis waktu parkir minimal 3 jam, sementara bila melakukan parkir di pinggir badan jalan akan mengakibatkan berkurangnya kelancaran arus lalu lintas jalan tersebut.

Selain kurangnya tempat parkir juga lebih dikarenakan kurangnya sumberdaya manusia (SDM) kusir dalam berlalu lintas seperti contoh menurunkan penumpang di tengah jalan. Untuk mengurangi rendahnya SDM kusir “*cidomo*” perlu dilakukan *sosialisasi* dan *desiminasi* guna peningkatan kualitas sumberdaya manusia kusir “*cidomo*” di Kota Mataram



Gambar 53.
Contoh Kemacetan Lalulintas Jalan Raya di Pasar Sindu
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008



Gambar 54.
Tempat Parkir “cidomo” yang Memadai di Pasar Pagesangan
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008



Gambar 55.
**Tempat Parkir “cidomo” yang Memadai di Pasar Kebonroek
Mengurangi Kemacetan Lalulintas Jalan Menuju Bandara**
Sumber Dokumen Hasil Penelitian, 2008

Bab V

Kesimpulan dan Rekomendasi

6.1. Kesimpulan

1. Memfungsikan transportasi "*cidomo*" dari aspek lingkungan sangat bermanfaat mengurangi emisi gas rumah kaca 4.792 CO₂ ton/tahun, hemat energi 2.065.717,50 liter bensin pertahun, dari aspek sosial "*cidomo*" tidak menghasilkan kebisingan yang mengganggu masyarakat, tergolong kendaraan yang aman, melayani pembangunan disegala bidang dengan fungsi angkutan yang multifungsi, menurunkan kesenjangan dari pelayanan transportasi masyarakat yang tidak mampu, tidak menghasilkan CO₂ dan NO_x pada pelayanan transportasi jarak dekat yang akhirnya akan meningkatkan kualitas kesehatan masyarakat, menghasilkan bahan dasar pupuk dan *biogas*.
2. Pengelolaan transportasi "*cidomo*" yang relevan guna menuju Transportasi yang Ramah Lingkungan di Kota Mataram harus memperhatikan dua aspek :
 - a. **Aspek kelembagaan** : Pembentukan ketua koordinator di masing masing tempat pangkalan "*cidomo*", pembentukan Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "*cidomo*" di tingkat kelurahan dan fasilitasi lembaga pengolah limbah kotoran kuda terpusat.
 - b. **Aspek Aturan dan Hukum** : Melaksanakan aturan jarak Gendongan Kotoran Kuda 5 cm dari "*femur*", pelarangan kusir dibawah umur, pengusulan pemberlakuan trayek khusus untuk transportasi "*cidomo*" dari luar Kota Mataram, kegiatan razia gabungan, sosialisasi dan desiminasi oleh Dinas Perhubungan yang terprogram dengan baik.

6.2. Rekomendasi

1. Kepatuhan kusir menjadikan indikator berhasilnya pengelolaan transportasi "cidomo", dengan demikian konsep pengelolaan perlu mempertimbangkan pengaturan / koordinasi di setiap lokasi pangkalan "cidomo" dengan dipilihnya ketua kelompok yang sekaligus sebagai anggota Forum Komunikasi Rukun Keluarga Kusir "cidomo" agar secara keseluruhan pola pengaturannya merupakan cerminan dari suatu strategi pengelolaan transportasi "cidomo" di Kota Mataram.
2. Pengendalian kotoran kuda di Kota Mataram selama ini kurang efektif untuk itu Pemerintah Kota Mataram perlu memikirkan dan memfasilitasi sebuah lembaga swasta profesional yang mau mengolah kotoran kuda menjadi pupuk organik dan *biogas*, dengan prinsip pengelolaan "*Pollution Prevention Pays*" (para kusir mendapatkan insentif dari upaya pencegahan polusi kotoran kuda).
3. Rendahnya ketertiban berlalulintas dan menjaga kebersihan dikalangan kusir menuntut Dinas Perhubungan dan Dinas Lingkungan Hidup bekerja sama dengan Dinas Kesehatan Kota Mataram untuk memberikan sosialisasi dan peningkatan pengetahuan kepada kusir akan pentingnya tertib berlalulintas dan menjaga kebersihan lingkungan pada setiap proses pengurusan kelengkapan administrasi trayek dan ijin insidental KTB setahun sekali, kemudian melaksanakan razia gabungan yang terprogram sesuai kondisi.
4. Pemerintah Kota Mataram diharapkan sesegera mungkin untuk kebijakan mengkompanyekan dan menganjurkan penggunaan transportasi umum tentunya dengan meningkatkan mutu pelayanannya guna menghindari *Policy Gap* pada program Transportasi Ramah Lingkungan dengan memperhatikan kembali tujuan jangka panjang transportasi dari Dinas Perhubungan Kota Mataram.

DAFTAR PUSTAKA

- Anies, 2006**, Manajemen Berbasis Lingkungan, Solusi Mencegah dan Menanggulangi Penyakit Menular, Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Bappeda Kota Mataram, 2006**, Revisi Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Mataram tahun 2006-2016, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Mataram, Mataram
- Baewarld J.E, 1976**, Transportation & Trafic Engineering Hand Book, Third Edition, ISBN 0-13-930578-5, Prentice-Hall Inc, USA.
- BPS Kota Mataram, 2006**, Mataram Dalam Angka Tahun 2006, Katalog BPS : 1403.5271, Badan Pusat Statistik Kota Mataram, Mataram
- BPS Prop. NTB, 2007**, Berita Resmi Statistik No. 19/08/52/Th. XI, 2 Agustus 2007, BPS Propinsi NTB, Mataram
- Budihardjo E., (1991)**, Arsitektur dan Kota di Indonesia, Cetakan III, ISBN 979-414-175-5, Ikapi, Bandung
- Budihardjo E, dan Hardjohubojo S (1993)**, Kota Bewawasan Lingkungan, Cetakan I, ISBN 979-414-486-X, Alumni, Semarang
- Budihardjo E, dan Sujarto D (1998)**, Kota yang Berkelanjutan (sustainable city), Dirjen Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta.
- Burwell D, 2006**, Issues in Sustainable Transportation, Int. J. Global Environmental Issues, Vol. 6. No.4, 2006, www.vtpi.org, Victoria Transport Policy Institute, Canada.
- Dinas Perhubungan Kota Mataram, 2005**, Kinerja dan Standar Pelayanan Minimal Transportasi Tradisional, Dinas Perhubungan Kota Mataram, Sub Dinas Sarana dan Teknik, Mataram.
- Fauzi A, 2006**, Ekonomi Sumber Daya Alam dan Lingkungan, PT.Gramedia Pustaka Umum, Jakarta.
- Five Winds International, 2001**, Eco-efficiency and Materials, First Printing, ISBN 1-895720-34-6, www.icme.com, International Council on Metal and the Environment, Canada.
- Hadi, S.P, 2005**, Dimensi Lingkungan Perencanaan Pembangunan, Cetakan Kedua, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Hadi, S.P, 2005**, Metodologi Penelitian Sosial : Kuantitatif, Kualitatif dan Kaji Tindak, Program Master Ilmu Lingkungan, Universitas Diponegoro, Semarang.

- Houghton SJ, 1994**, Royal Commission on Environmental Pollutants, ISBN 0-19-826065-2, Oxford University, Great Britain.
- Ife J , 1996**, Community Development Creating Community Alternative-vision, Analysis and Practice, Longman, Australia.
- Khumar K, 1996**, Rapid Appraisal Methode, Second Printing, ISBN 0-8213-2523-X, Washington DC.
- Kementrian Lingkungan Hidup, 2007**, Rencana Aksi Nasional Dalam Menghadapi Perubahan Iklim, Kementrian Negara Lingkungan Hidup, Jakarta
- Maleong L, 2002**, Metodology Penelitian Kualitatif, Cetakan 17, ISBN 979-514-051-5, Remaja Rosdakarya, Bandung.
- OECD, 2004**, Communicating Environmentally Sustainable Transport, The Role of Soft Measure, *Organisation for Economic Co-operation and Development*, France.
- Onogawa K, 2007**, Environment Sustainable Transport For Asian Cities, UNCRD, Minister of the Environment Government of Japan, Japan.
- Onogawa K, 2007**, Aichi Statement on Environment Sustainable Transport synthesis of Country Responses, UNCRD, Minister of the Environment Government of Japan, Japan.
- Rangkuti F, 2006**, Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis, Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis Untuk Menghadapi Abad 21, Cetakan ke Dua Belas, ISBN 979-605-718-2, Ikrar Mandiri Abadi, Jakarta.
- Rusbiantoro D, 2008**, Global Warming For Beginner, Pengantar Komprehensif Tentang Pemanasan Global, Cetakan Pertama, ISBN: 979-17343-0-1, O2, Yogyakarta.
- Saaty TL, 1993**, Pengambilan Keputusan Bagi Para pemimpin, Cetakan Kedua, Gramedia, Jakarta.
- Singarimbun M, 1989** , Metodology Penelitian Survey, ISBN 979-8015-47-9, LP3ES, Jakarta
- Soejachmoen, MH, 2005**, Transportasi Kota Dalam Pembangunan Kota Yang Berkelanjutan, ISBN No : 979-99134-5-4, Subur Printing, Jakarta.
- Soemarwoto O, 2001**, Atur Diri Sendiri, Paradigma Baru Pengelolaan Lingkungan Hidup, Cetakan Pertama, ISBN 979-420-479-X, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- Soemarwoto O, 2003**, Analisis Mengenai Dampak Lingkungan, Cetakan Kesepuluh, ISBN 979-420-405-6, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.

- Soehardjono O, 1990**, Kuda, Cetakan Pertama, ISBN 979-8196-00-7, Gramedia, Jakarta
- Suhartini R, Halim A, Khambali I dan Basyid A, 2005**, Model model Pemberdayaan Masyarakat, Pustaka Pesantren, Yogyakarta
- Sulistiayani A.T., 2004**, Kemitraan dan Model Model Pemberdayaan, Cetakan Pertama, ISBN : 979-346-36-6, Gava Media, Yogyakarta
- Suparmoko M dan Suparmoko Maria R, 2000**, Ekonomika Lingkungan, Cetakan Pertama, BPFE, Yogyakarta.
- Suprpto TM dan Waldijono, 1995**, Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas, Edisi ke dua, ISBN 979-420-356-4, Gajahmada University Press, Yogyakarta.

Tabel 22.
Keterkaitan Antara Pertanyaan untuk Informan Kusir “*cidomo*”

No	Pertanyaan/Wawancara	Jawaban Terkait Pada Pertanyaan
1.	Pertanyaan yang berkaitan dengan identitas informan	No. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 15, 20
2.	Pertanyaan yang berkenaan dengan harapan dan keluhan kusir “ <i>cidomo</i> ”	No 10, 11, 13, 14, 17, 29
3.	Pertanyaan yang berkenaan dengan kebiasaan kusir “ <i>cidomo</i> ” dalam pengelolaan “ <i>cidomo</i> ” sehari hari	No 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 33, 33, 37,

		38, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54,
4.	Pertanyaan yang berkenaan dengan pengelolaan limbah dan perhatian pemerintah Kota Mataram	No 30, 31, 32, 34, 35, 37, 40, 41, 55, 56, 57.
5.	Pertanyaan yang berkenaan dengan persepsi <i>kusir "cidomo"</i>	No 39, 58, 5, 60, 61, 62.

Tabel 23.
Keterkaitan Antara Pertanyaan untuk Informan Penumpang "cidomo"

No	Pertanyaan/Wawancara	Jawaban Terkait Pada Pertanyaan
1.	Pertanyaan yang berkaitan dengan identitas informan Penumpang "cidomo"	No. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 20, 21
2.	Pertanyaan yang berkenaan dengan memanfaatkan "cidomo" dan harapan penumpang dalam pelayanan transportasi "cidomo"	No 9, 10, 11, 12,13, 14, 17, 18.
3.	Pertanyaan yang berkenaan dengan masalah kebersihan	No 15, 16, 19, 22.