

KONSEP STANDAR PELAYANAN ANGKUTAN PERDESAAN

CONCEPT OF RURAL TRANSPORT SERVICES STANDARD

Zulfikri¹⁾ dan Herawati²⁾

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110

¹⁾[email: zulfikri_zamzami@yahoo.com](mailto:zulfikri_zamzami@yahoo.com)

²⁾[email: whera_89@yahoo.com](mailto:whera_89@yahoo.com)

Diterima: 5 Februari 2014, Revisi 1: 25 Februari 2014, Revisi 2: 11 Maret 2014, Disetujui: 20 Maret 2014

ABSTRAK

Kinerja angkutan pedesaan dari tahun ke tahun semakin mengalami penurunan. Hal ini mengindikasikan bahwa angkutan kurang diminati oleh masyarakat. Penyebabnya adalah pertumbuhan sepeda motor dan pelayanan angkutan pedesaan yang dianggap masih rendah. Saat ini, belum standar pelayanan minimal untuk angkutan pedesaan seperti halnya angkutan perkotaan yang dijadikan acuan para operator angkutan pedesaan dalam memberikan pelayanan. Untuk menjawab permasalahan tersebut, kajian ini dimaksudkan untuk memperoleh konsep standar pelayanan angkutan pedesaan. Pelayanan angkutan umum dikategorikan tipe pelayanan yang dapat diukur dan tidak dapat diukur. Pada penelitian ini hanya membahas tentang pelayanan yang dapat diukur. Metode yang digunakan adalah analisis kinerja pelayanan dengan metode area *coverage* aksesibilitas dan analisis kinerja operasional dengan metode standar operasional angkutan perkotaan oleh Peraturan Menteri Perhubungan. Hasil analisis konsep standar pelayanan angkutan pedesaan terdiri dari kinerja pelayanan dan kinerja operasional. Standar pelayanan pedesaan berdasarkan hasil analisis adalah suatu angkutan pedesaan dikategorikan baik apabila rute dilaluinya melebihi 80% dari wilayah pedesaan. Konsep standar pedesaan berdasarkan kinerja operasionalnya dapat dikategorikan baik apabila kecepatan rata-rata angkutan pedesaan adalah 50 km/jam, waktu tunggu rata-rata angkutan pedesaan adalah kurang dari 15 menit, waktu naik turun penumpang rata-rata angkutan pedesaan adalah kurang 3 menit, *load factor* rata-rata angkutan pedesaan adalah kurang 70%.

Kata kunci: angkutan pedesaan, kinerja pelayanan, standar pelayanan

ABSTRACT

Nowdays, rural transport services is already decrease. The causes of decreasing rural transport demand is the growth of motorcycles and low services from rural transport. Currently, there is no minimal service standard of rural transportation services such as urban transport which to be referenced for rural transport operators in providing services. To answer these problems, this study is intended to obtain the standard concept of rural transport services. Public transport services are categorized types of services that can be measured and can not be measured. In this study only discusses about the services that can be measured. The method used is the method of performance analysis service coverage area of accessibility and operational performance analysis with standard methods of urban transport operations by the Transportation Ministry Regulation. The results of the analysis of the concept of rural transport service standards consist of the performance of services and the operational performance. Rural service standards based on the results of the analysis are categorized either a rural transport when the path exceeds 80% of the rural areas. The concept of rural areas based on operational performance standards can be categorized either if the average speed of rural transport is 50 km / h, the average waiting time rural transport is less than 15 minutes, a ride down the average passenger rural transport is less 3 minutes, load the average freight factor is less than 70% rural.

Keywords: Rural Transport, Level of services, service standards

PENDAHULUAN

Angkutan pedesaan merupakan salah satu sarana transportasi umum yang penting untuk mendukung aktifitas dan mobilitas penduduk, serta mempercepat pemerataan hasil pembangunan terutama pada daerah-daerah pinggiran. Namun permintaan terhadap angkutan pedesaan setiap tahunnya mengalami penurunan. Permasalahan pokok yang dihadapi adalah semakin menurunnya pelayanan yang diberikan. Sehingga masyarakat pedesaan berpindah ke sepeda motor dengan beberapa kelebihan yang dimilikinya seperti harga yang terjangkau, efektifitas, dan efisiensi.

Dalam penyelenggaraan angkutan pedesaan terdapat 3 *stakeholder* yaitu masyarakat sebagai pengguna jasa, pemerintah sebagai regulator dan penyedia jasa sebagai operator. Ketiga *stakeholder* tersebut mempunyai kriteria yang berbeda-beda dalam melihat dan merasakan penyelenggaraan angkutan umum. Penumpang selaku komponen terbesar jumlahnya menghendaki penyelenggaraan angkutan umum dapat berjalan dengan nyaman dengan tingkat keandalan yang tinggi. Sedangkan operator menghendaki angkutan umum yang diselenggarakannya dapat berjalan dengan mengangkut penumpang sebanyak-banyaknya, kendaraan yang beroperasi dapat berjalan terus tanpa harus berhenti di terminal dalam waktu yang lama untuk mendapatkan penumpang yang cukup. Namun pemerintah sebagai regulator belum memiliki standar pelayanan untuk angkutan pedesaan. Oleh sebab itu dalam penyelenggaraan angkutan pedesaan yang ideal harus memperhatikan semua kepentingan dari 3 *stakeholders* tersebut dengan proporsional, dengan adanya standar pelayanan angkutan pedesaan dalam rangka meningkatkan *demand* terhadap angkutan pedesaan tersebut.

Berbeda dengan angkutan perkotaan, Penilaian kinerja pelayanannya saat ini telah ada standarnya yang didasarkan pada Keputusan Menteri Perhubungan. Namun, standar pelayanan minimal tersebut tidak dapat digunakan acuan bagi angkutan pedesaan dalam penilaian kinerjanya. Hal ini dikarenakan karakteristik kedua wilayah dan masyarakat yang berbeda. Untuk itu, kajian Konsep Standar Pelayanan Angkutan Pedesaan dapat dijadikan acuan bagi pembuat kebijakan khususnya pemerintah daerah dalam menyusun pedoman standar pelayanan minimal untuk angkutan pedesaan.

Tujuan dari kajian ini adalah menemukenali indikator-indikator kinerja pelayanan operasional dan kinerja rute angkutan pedesaan. Selanjutnya diperoleh suatu konsep untuk menilai kinerja pelayanan suatu angkutan pedesaan.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Studi Terdahulu

Muarip N (2006) melakukan analisis kinerja pelayanan angkutan desa Lyn MM Trayek Mojokerto-Mojosari dengan menggunakan analisis deskriptif dan analisis perhitungan sesuai dengan metode dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Hasil dari studi tersebut diperoleh bahwa jumlah penumpang rata-rata lyn MM sebanyak 7 penumpang dan tergolong baik karena penumpang tidak berdesak-desakan di dalam kendaraan. *Headway* rata-rata lyn MM sebesar 7 menit dan cukup baik karena penumpang tidak telalu lama menunggu kendaraan. *Loadfactor* lyn MM sebesar 63,6 % dan tergolong baik karena penumpang masih bisa menikmati tingkat pelayanan jasa yang tidak berdesak-desakan di dalam kendaraan. Saran yang diberikan yaitu agar sopir tidak hanya mengoperasikan kendaraannya di jalan-jalan yang padat penumpangnya saja, tetapi juga di jam-jam yang jarang penumpangnya. Belum diperlukan peremajaan kendaraan untuk saat ini.

Kajian Kinerja Angkutan Pedesaan Wilayah Pesisir (Studi Kasus Jalur Terminal Demak - Pantai Moro) oleh Masida A, dkk (2012). Maksud dan tujuan dari penelitian tersebut adalah mengevaluasi angkutan pedesaan dalam hal ini mobil penumpang isuzu pelat kuning dan pelat hitam rute Terminal Demak -Pantai Moro pada saat ini, menganalisa biaya operasi kendaraan dan memberikan usulan perbaikan dalam pengoperasian angkutan pedesaan pada rute tersebut. Rute angkutan pedesaan Terminal Demak-Pantai Moro terbagi dalam 12 (delapan) zona wilayah. Selain dilayani angkutan resmi pelat kuning ada juga angkutan liar pelat hitam juga bebas berkeliaran menaikturunkan penumpang. Hal ini sangat merugikan pengusaha, dan pengemudi angkutan pelat kuning (jumlah angkutan pelat kuning = 28 kendaraan, sedangkan pelat hitam 23 kendaraan). Biaya operasi kendaraan penumpang/km adalah sebesar Rp. 987,65/km.

B. Angkutan pedesaan

Dalam White.P (2002) karakteristik penduduk pedesaan adalah tingkat pendapatan yang rendah

dan kepemilikan kendaraan pribadi yang terbatas. Menurut Bintarto (1989) dalam Kurniawan Z (2005) menyatakan bahwa dengan adanya angkutan umum di pedesaan akan mengurangi sifat isolasi dari desa sehingga perkembangan kota akan diserap oleh kawasan desa.

Federal Highway Administration (2001) memberikan standar terhadap pelayanan angkutan pedesaan yang dibagi menjadi empat yaitu *conventional scheduled services*, *semi-scheduled services (partially demand-responsive)*, *fully demand-responsive services* dan *Special trips*. Sedangkan prinsip utama yang perlu diperhatikan adalah *User-focused policy*, *Reasonable needs*, *Broad rural transport framework*, *Local flexibility*, *Continuity of service*, *Health and safety*, *Accessibility*, *Service enablers*, *Market failure*,

Tipe Desa berdasarkan *Department of Environment* (2002) terdiri dari *Basic Rural* (populasi 5.000 atau lebih), *Developed Rural* (kabupaten atau daerah tersebar dengan satu atau lebih pusat populasi yang besarnya 5.000 atau lebih) serta *Urban Boundary Rural* (Kabupaten atau daerah yang berbatasan dengan kota metropolitan yang sudah maju.

Berdasarkan Laporan *Department of Transport in Irlandia* (2006), proses *assessment* Tingkat Pelayanan Angkutan Pedesaan dilakukan berdasarkan: *service coverage*, *Policy needs*, *Resources and value-for-money*, *Roll-out*.

Kebijakan angkutan pedesaan yang harus diterapkan menurut *Paul Starkey* (2007) adalah: *Integration*, *Investment*, *Safety*, *competition*, *regulation and reform*.

C. Peran Transportasi Terhadap Aksesibilitas Wilayah Pedesaan

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tersebut dicapai melalui transportasi. Salah satu variabel yang dapat dinyatakan apakah tingkat aksesibilitas itu tinggi dan rendah dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut. Semakin banyak sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut semakin rendah tingkat aksesibilitas yang didapat maka semakin sulit daerah itu dijangkau dari daerah lainnya (<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/20344/4/Chapter%20II.pdf>).

Aksesibilitas merupakan faktor penentu dalam pembangunan pedesaan. Perkembangan sistem transportasi yang ada dewasa ini masih jauh dari yang diharapkan. Apabila diperhatikan ternyata

masih banyak ketimpangan yang terjadi khususnya dalam sistem transportasi yang ada. Perbedaan sangat mencolok terlihat dari sistem transportasi perkotaan dan pedesaan. Keterbatasan aksesibilitas berupa jalan raya dari masyarakat desa menimbulkan berbagai permasalahan. (http://file.upi.edu/Direktori/Fpips/Jur. Pend. Geografi/197210242001121-Bagja_Waluya/Geografi_Desakota/Aksesibilitas_desa.pdf)

METODOLOGI PENELITIAN

Pengumpulan data dibagi menjadi data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui pembagian kuesioner kepada penumpang angkutan pedesaan di Kab. Jeneponto dan Kab. Serang. Kuesioner tersebut memuat persepsi terhadap pelayanan angkutan pedesaan saat ini dan standar pelayanan angkutan pedesaan yang ideal/yang diinginkan. Sedangkan data sekunder terdiri dari jumlah armada angkutan pedesaan, jumlah penumpang angkutan pedesaan setiap tahunnya, trayek angkutan pedesaan dan kebijakan berkaitan angkutan pedesaan.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Analisis yang digunakan adalah analisis kinerja pelayanan rute (*Area Coverage*) merupakan luas area terlayani kinerja rute pada masing-masing rute angkutan umum dan analisis kinerja operasional yang berdasarkan standar operasional angkutan perkotaan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan (2012).

Penilaian parameter kinerja operasional baik, sedang dan kurang dilakukan dengan cara pemberian skor pada masing-masing parameter dengan menggunakan rumus/ kaidah Sturges

$$K = 1 + 3,322 \text{ Ln } n$$

Dimana

K = banyaknya kelas

N = jumlah Observasi

$$H = (H-1) / K$$

Dimana:

I = interval kelas

H = nilai observasi yang tertinggi

L = nilai observasi yang terkecil

K = Banyaknya kelas

survei pengumpulan data primer dan sekunder untuk memperoleh gambaran konsep standar

pelayanan angkutan pedesaan dilaksanakan di daerah pedesaan yang merupakan daerah pesisir yaitu Kabupaten Jeneponto dan Kabupaten Serang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Konsep Standar Kinerja Operasional Angkutan Pedesaan

1. Kecepatan

Kecepatan kendaraan merupakan salah satu faktor keselamatan baik penumpang dan pengguna jalan lainnya. Kecepatan dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas dan kondisi jalan. Tabel 1 menggambarkan kecepatan ideal menurut masyarakat pedesaan. Kecepatan yang diinginkan oleh masyarakat untuk masing-masing kecepatan adalah 40 dan 50 km/jam sebanyak 35% dan 35% serta kecepatan 60 km/jam sebanyak 60%.

Tabel 1. Kecepatan Ideal Angkutan Pedesaan

Kecepatan (km/jam)	Kab Jeneponto		Kab Serang		Rata-rata
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri	
Lebih 60			10%	0%	5%
60	30%	4%	57%	48%	35%
50	35%	53%	10%	52%	38%
40	35%	22%	17%	0%	19%
30	0%	4%	7%	0%	3%

Sumber: Olah Data, 2012

Dengan menggunakan rumus *studies* diperoleh tingkat kecepatan menurut masing-masing kategori sebagaimana ditunjukkan pada tabel 2.

Tabel 2. Pengkategorian Indikator Kecepatan

Uraian	Kab Jeneponto		Kab Serang		Rata-rata
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri	
Baik	50-60	40-50	52,5-60	>60	50
Sedang	40-50	30-40	30-52,5	50-60	30-50
Kurang	>40	>30	>30	<50	>30

Sumber: Olah Data, 2012

Berdasarkan tabel 2, diperoleh ukuran tingkat kecepatan yang berbeda-beda pada setiap wilayah yang memiliki karakteristik penduduk yang berbeda. Namun rata-rata kecepatan yang sangat baik adalah kecepatan lebih dari 50 km/jam sedangkan kecepatan yang sangat tidak diinginkan oleh masyarakat adalah kurang dari 30 km/jam. Beberapa faktor yang mempengaruhi kecepatan angkutan pedesaan adalah kondisi jalan, jarak tempuh, dan jumlah berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

Kondisi jalan yang kurang bagus seperti berbatu/berlubang menyebabkan kecepatan kendaraan rendah dan melintas secara perlahan-lahan dengan hati-hati menghindari jalan berlubang/bergelombang. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jeneponto (2008), kerusakan jalan di Kab. Jeneponto hampir mencapai 64% sedangkan Data Dinas Perhubungan Kab Serang (2012), kerusakan jalan sebesar 55%. Kondisi kerusakan jalan yang berbeda menghasilkan asumsi kecepatan yang ideal menurut masyarakat. Untuk masyarakat Kab. Serang kecepatan angkutan pedesaan yang baik adalah apabila kecepatannya lebih dari 60 km/jam sedangkan kecepatan ideal untuk masyarakat Kab. Jeneponto adalah lebih dari 50 km/jam. Hal ini disebabkan karena kerusakan jalan yang hampir 64% membuat masyarakat lebih nyaman dengan kecepatan yang rendah.

2. Waktu tunggu

Tabel 3 memberikan gambaran waktu tunggu yang diinginkan oleh masyarakat daerah pesisir. Pada umumnya masyarakat memerlukan waktu tunggu antara 0 - 10 menit baik untuk wilayah pertanian maupun wilayah pesisir. Untuk wilayah pesisir di Kab. Jeneponto dan wilayah Industri di Kabupaten Serang sebanyak 70% serta wilayah Pertanian 66% yang menginginkan waktu tunggu antara 0-10 menit.

Tabel 3. Waktu Tunggu Ideal Angkutan Pedesaan

Waktu tunggu (menit)	Kab Jeneponto		Kab Serang		Rata-rata
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri	
>10 menit	30%	11%	33%	30%	26%
10 menit	40%	27%	33%	40%	35%
15 menit	15%	13%	17%	20%	16%
20 menit	5%	18%	13%	10%	12%
30 menit	5%	18%	4%	0%	7%
>30 menit	5%	13%	0%	0%	5%

Sumber: Olah Data, 2012

Berdasarkan hasil analisis waktu tunggu tersebut, maka kategori untuk indikator waktu tunggu dapat dilihat pada hasil interpolasi waktu tunggu ideal pada tabel 4.

Menurut tabel 4, waktu tunggu yang sangat baik menurut persepsi masyarakat untuk semua wilayah studi kurang dari 15 menit. Sedangkan waktu tunggu yang sangat tidak baik adalah lebih dari 30 menit. Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan, biasanya para penumpang angkutan pedesaan sudah mengetahui jadwal kedatangan

setiap angkutan pedesaan setiap harinya, sehingga tidak memerlukan yang lama untuk menunggu kendaraan. Jaringan angkutan pedesaan yang terletak tidak jauh dari tempat tinggal penduduk memungkinkan para penumpang dapat menunggu angkutan pedesaan tersebut di rumah masing-masing.

Tabel 4. Pengkategorian Indikator Waktu Tunggu

Uraian	Kab Jeneponto		Kab Serang		Rata-rata
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri	
Baik	< 15	< 15	< 15	< 15	< 15
Sedang	15-30	30-15	225-15	15-20	15-30
Kurang	>30	>30	>225	>20	>30

Sumber: Olah Data, 2012

3. Waktu Naik/Turun Penumpang

Waktu menaikkan dan menurunkan penumpang dapat dilihat pada tabel 5 yang menunjukkan bahwa semakin cepat waktu naik turun maka masyarakat akan semakin senang dengan pelayanan angkutan pedesaan. Hal ini dapat dilihat dari 0%/tidak ada masyarakat yang menyukai apabila waktu tunggu lebih dari 5 menit. Namun sebaliknya untuk Kab. Serang baik wilayah pertanian maupun wilayah industri sebanyak 90% dan 100% yang memilih waktu tunggu kurang dari 3 menit. Tabel 5 juga menunjukkan bahwa daerah nelayan memerlukan waktu naik/turun penumpang yang lebih lama jika dibandingkan dengan 2 karakteristik wilayah studi lainnya yaitu pertanian dan industri.

Tabel 5. Waktu naik/turun Ideal Angkutan Pedesaan

Waktu naik/turun pnp	Kab Jeneponto		Kab Serang		Rata-rata
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri	
<3 menit	37%	32%	90%	100%	65%
3 menit	47%	25%	7%	0%	20%
4 menit	16%	15%	3%	0%	9%
5 menit	0%	15%	0%	0%	4%
>5 menit	0%	3%	0%	0%	1%

Sumber: Olah Data, 2012

Tabel 6. Pengkategorian Indikator Waktu Naik/Turun Penumpang

Uraian	Kab Jeneponto		Kab Serang		Rata-rata
	Pertanian (menit)	Pesisir (menit)	Pertanian (menit)	Industri (menit)	
Baik	<4	<4	<3	<3	<3
Sedang	4-5	4-5	3-4	-	3-5
Kurang	>5	>5	>4	-	>5

Sumber: Olah Data, 2012

Waktu naik/turun penumpang merupakan salah satu komponen dari total waktu perjalanan. Waktu naik/turun penumpang yang lama biasanya terjadi apabila barang bawaan penumpang yang banyak sehingga memerlukan waktu untuk menurunkan barang dan mengatur kembali posisi barang yang masih tersisa didalam kendaraan. Waktu naik turun penumpang untuk daerah industri sangat kecil dibanding daerah lainnya yaitu kurang dari 3 menit karena barang bawaan yang hampir tidak ada atau tidak memerlukan waktu ekstra untuk menurunkan/menaikkan barangnya.

4. Load Factor

Load factor saat ini dilapangan adalah 70% untuk Kabupaten Jeneponto dan 60% untuk Kab Serang. Kondisi *load factor* tersebut menunjukkan bahwa kapasitas armada pedesaan saat ini sudah sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Penduduk Kab. Jeneponto dan Kab. Serang yang saat ini adalah 342.489 jiwa (BPSD Kabupaten Jeneponto, 2009) dan 1.571.174 jiwa (Pemerintah Kab Serang, 2011). Besaran jumlah penduduk tersebut masih dapat dipenuhi dengan kapasitas armada seperti saat ini. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah penduduk kurang dari 2 juta jiwa masih layak menggunakan angkutan pedesaan berupa minibus (mikrolet). Namun berdasarkan persepsi masyarakat, *Load factor* ideal menurut penumpang dapat dilihat pada tabel 7. *Load factor* di atas 60% hanya 7% masyarakat yang setuju baik untuk wilayah pertanian dan pesisir. Akan tetapi hampir 64% yang setuju apabila *load factor* angkutan pedesaan hanya kurang lebih 60%.

Tabel 7. Load Factor Ideal Angkutan Pedesaan

Load Factor	Kab Jeneponto		Kab Serang		Rata-rata
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri	
>90%	0%	0%	0%	0%	0%
90%	0%	0%	7%	8%	4%
80%	6%	0%	13%	16%	9%
70%	6%	6%	33%	16%	15%
60%	29%	25%	7%	16%	19%
50%	53%	15%	20%	20%	27%
<50%	6%	54%	20%	24%	26%

Sumber: Olah Data, 2012

Berdasarkan tabel 8, *load factor* ideal di Kabupaten Jeneponto adalah 60% (pertanian) dan kurang dari 50% (wilayah pesisir). Sedangkan untuk Kabupaten Serang adalah <80% (pertanian) dan <80% (industri).

Tabel 8. Pengkategorian Indikator *Load Factor*

Uraian	Kab Jeneponto		Kab Serang		Rata-rata
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri	
Baik	<60%	<50	<80	<80	<70
Sedang	80-70	70-60	90-85	90-85	90-80
Kurang	>80%	>70%	>90%	>90%	>90

Sumber: Olah Data, 2012

5. Waktu Pelayanan

Hasil survai lapangan terhadap waktu pelayanan ideal bagi masyarakat disajikan pada tabel 9. Waktu pelayanan yang lama beroperasi per hari mengindikasikan kinerja yang baik. Namun kebutuhan masyarakat yang berbeda setiap daerah memberikan kebijakan untuk setiap angkutan pedesaan beroperasi sesuai dengan permintaan penumpang angkutan pedesaan. Waktu operasi kendaraan pun bervariasi baik waktu mulai dan akhir perjalanan serta waktu beroperasinya kendaraan sepanjang waktu pelayanan. Waktu pelayanan untuk kawasan industri memerlukan 24 jam pelayanan angkutan pedesaan. Jam kerja yang *shift* karena kebutuhan angkutan pedesaan di kawasan industri untuk mengangkut pekerja industri setiap harinya selama 24 jam. Meskipun selama operasional tersebut, pada jam-jam tertentu beberapa angkutan umum tidak mengoperasikan kendaraannya.

Tabel 9. Waktu Pelayanan Ideal Angkutan Pedesaan

Waktu Pelayanan (jam)	Kab Jeneponto		Kab Serang		Rata-rata
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri	
> 10 jam	5%	11%	100%	39%	
10 jam	7%	49%	0%	19%	
9 jam	40%	15%	0%	18%	
8 jam	30%	13%	0%	14%	
7 jam	10%	12%	0%	7%	
6 jam	5%	0%	0%	2%	
< 6 jam	3%	0%	0%	1%	

Sumber: Olah Data, 2012

Tabel 10. Pengkategorian Indikator Waktu Pelayanan

Uraian	Kab Jeneponto		Kab Serang		Rata-rata
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri	
Baik	>8	>9	24	>9	
Sedang	7-6	7-9	<24	8-9	
Kurang	<6	<7		<6	

Sumber: Olah Data, 2012

Waktu pelayanan yang paling banyak disetujui oleh masyarakat Kabupaten Jeneponto untuk wilayah

pertanian yaitu 9 jam dan wilayah pesisir selama 10 jam. Waktu tersebut disesuaikan dengan aktivitas masyarakat di kabupaten tersebut. Sama halnya dengan wilayah industri di Kabupaten Serang, waktu pelayanan yang diinginkan adalah 24 jam karena adanya sistem *shift* yang memungkinkan adanya aktivitas selama 24 jam tersebut.

6. Kemampuan Membayar Masyarakat

Masyarakat pedesaan pada umumnya mampu membayar tarif angkutan pedesaan yang telah ditentukan oleh pemerintah. Perhitungan tarif tersebut sudah menggunakan formula yang telah di jadikan Perda di masing-masing kabupaten/kota. Meskipun masih menambahkan asumsi-asumsi seperti kondisi jalan yang rusak atau panjang lintasan yang tidak sesuai. Tarif yang ideal menurut masyarakat dapat dilihat pada tabel 11.

Tabel 11. Kemampuan Membayar Penumpang Angkutan Pedesaan

Uraian	Kab Jeneponto		Kab Serang	
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri
Mampu	75%	96%	48%	100%
Tidak Mampu	25%	4%	52%	0%

Sumber: Olah Data, 2012

Persentase masyarakat yang mampu membayar tarif angkutan umum yang berlaku selama ini mendekati nilai 80% dari keseluruhan responden. Kemampuan membayar tersebut menggambarkan sistem pembayaran angkutan pedesaan sudah sesuai dengan kemampuan masyarakat. Sistem pembayaran dengan tarif perorang lebih efektif dan efisien untuk perjalanan sehari-hari.

7. Ketersediaan tempat khusus barang

Salah satu karakteristik angkutan pedesaan yang berbeda dengan angkutan perkotaan adalah volume barang bawaan penumpang yang lebih banyak. Untuk itu, perlu adanya suatu persepsi dari masyarakat terhadap kebutuhan tempat khusus untuk barang dan alasannya seperti pada tabel 12:

Tabel 12. Kebutuhan Tempat Khusus Barang

Kebutuhan tempat barang	Kab Jeneponto		Kab Serang	
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri
Butuh	95%	96%	43%	1%
Tidak butuh	5%	4%	57%	99%

Sumber: Olah Data, 2012

Berdasarkan tabel 12, dapat menggambarkan bahwa perbedaan karakteristik daerah akan

berpengaruh pada kebutuhan akan tempat khusus untuk barang. Untuk penumpang angkutan desa pada kawasan industri tidak membutuhkan tempat khusus barang karena barang bawaan yang hampir tidak ada. Berbeda dengan daerah pertanian dan pesisir yang memerlukan tempat khusus barang. Kondisi angkutan perdesaan yang mengangkut barang dengan volume yang besar, memberikan ruang gerak yang sangat sempit kepada penumpang, sehingga mengurangi ketidaknyaman penumpang. Untuk itu, diperlukan tempat khusus untuk menyimpan barang.

B. Konsep Standar Kinerja Rute Angkutan Perdesaan

1. Aksesibilitas

Aksesibilitas yaitu kemudahan pengguna angkutan perdesaan dalam mengakses ke rute angkutan perdesaan. Semakin mudah suatu rute diakses oleh pengguna angkutan perdesaan, semakin tinggi tingkat aksesibilitas rute tersebut. Sehingga semakin banyak suatu rute melalui zona potensial pergerakan semakin tinggi tingkat aksesibilitasnya. Aksesibilitas diukur dari jarak. Data yang diperoleh dilapangan dilakukan analisis terhadap aksesibilitas penduduk Kab. Jeneponto dan Kab. Serang seperti pada tabel 13.

Tabel 13. Kebutuhan Tempat Khusus Barang

Kecepatan (km)	Kab Jeneponto		Kab Serang	
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri
< 1 km	54%	41%	6%	45%
1 km	32%	27%	32%	26%
2 km	12%	4%	23%	16%
3 km	2%	13%	10%	3%
4 km	0%	5%	13%	6%
Lebih 4 km	0%	0%	16%	3%

Sumber: Olah Data, 2012

Kurangnya akses sering dianggap masalah pembangunan yang hanya dapat diselesaikan melalui pembangunan jalan primer dan sekunder. Jalan dipandang sebagai sarana pembangunan di perdesaan dalam arti bahwa jalan-jalan baru akan memperbaiki kondisi transportasi dan pada akhirnya akan menyelesaikan permasalahan akses. Upaya perbaikan akses terhadap fasilitas dan barang meliputi lebih dari sekedar pembangunan perbaikan jalan primer saja. Perbaikan jalan primer tidak akan dengan sendirinya memperbaiki akses. Perbaikan akses memang dipengaruhi oleh perbaikan jalan karena menghasilkan pelayanan

transportasi yang lebih baik. Jalan yang baik dapat dilalui oleh kendaraan pribadi maupun umum, sehingga dapat membantu aktivitas penduduk perdesaan.

Perencanaan Aksesibilitas sangat penting sebagai penyedia kesempatan untuk menempatkan transportasi ke dalam kategori lebih luas. Salah satu keuntungan nyata dari perbaikan akses adalah penghematan waktu. Pengeluaran waktu adalah beban serius dan membatasi potensi untuk pembangunan social dan ekonomi. Oleh karena itu, pembangunan transportasi secara langsung maupun tidak langsung dapat membantu upaya pengentasan kemiskinan.

Tingkat aksesibilitas wilayah diukur berdasarkan pada beberapa variabel yaitu ketersediaan jaringan jalan, jumlah alat transportasi, panjang, lebar jalan dan kualitas jalan. Selain itu untuk menentukan tinggi rendahnya akses adalah pola pengaturan tata guna lahan. Keberagaman pola pengaturan fasilitas umum antara suatu wilayah dengan wilayah lainnya seperti keberagaman pola pengaturan fasilitas umum terjadi akibat berpecahnya lokasi fasilitas umum secara geografis dan berbeda jenis dan intenditas kegiatannya. Kondisi ini membuat penyebaran lahan dalam suatu wilayah menjadi tidak merata (heterogen) dan faktor jarak bukan suatu elemen yang menentukan tingggi rendahnya tingkat aksesibilitas.

Dalam pelayanan untuk mencapai tujuan, pengguna angkutan umum lebih menyukai angkutan yang dapat melayani langsung ke tujuan tanpa perlu berganti angkutan lagi. Dengan demikian, penentu tingkat pelayanan angdes yang melayani penduduk didasarkan pada jumlah perpindahan angkutan yang dialami penduduk ketika melakukan perjalanan. Berdasarkan data hasil survai, dilakukan analisis pelayanan berdasarkan perpindahan angdes seperti pada tabel 14:

Tabel 14. Feeder Angkutan Pedesaan

Kecepatan (km)	Kab Jeneponto		Kab Serang	
	Pertanian	Pesisir	Pertanian	Industri
Jalan Kaki	63%	52%	36%	41%
Ojek	30%	36%	50%	31%
Becak	7%	0%	14%	0%
Kendaraan pribadi	0%	12%	0%	31%

Sumber: Olah Data, 2012

Perpindahan angkutan perdesaan tersebut dilakukan karena tempat tinggal mereka yang berada cukup jauh dari jangkauan rute pelayanan angkutan perdesaan sehingga harus melakukan perpindahan angkutan. Perpindahan ke feeder akan berdampak pada tingginya pengeluaran biaya transportasi yang harus dikeluarkan masyarakat dalam mencapai tujuannya.

Berdasarkan UU NO 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, rute angkutan perdesaan merupakan rute tetap yang melayani umum. Namun menurut tingkat deviasinya, rute angkutan perdesaan di Kab Jeneponto merupakan rute dengan deviasi khusus yaitu pengemudi bebas untuk melakukan deviasi dengan alasan-alasan khusus seperti menaikkan dan menurunkan sekelompok penumpang karena alasan khusus seperti fisik atau usia. Sedangkan rute dengan deviasi penuh yang diterapkan di Kab Serang merupakan rute yang memberikan kebebasan sepenuhnya untuk pengemudi memiliki kebebasan kemana mereka suka sepanjang mempunyai rute awal dan rute akhir yang telah ditentukan.

2. Area Coverage

Berdasarkan Renstra (2011) Kabupaten Jeneponto memiliki panjang rute angkutan perdesaan di Kabupaten Jeneponto adalah 278.4 meter sedangkan Kabupaten Serang adalah 1150.4 km menurut Tatralok Kabupaten Serang (2008). Jumlah panjang lintas tersebut merupakan total panjang lintasan dari beberapa rute di kedua kabupaten tersebut tanpa memperhitungkan *overlapping* dari lintasan tersebut.

Luas area yang *dicoverage* oleh angkutan perdesaan hanya mengasumsikan panjang jalan total yang tersedia saat ini. Tabel 15 menggambarkan daerah *coverage* kedua kabupaten tersebut.

Tabel 15. Coverage Area

Kabupaten	Panjang Jalan	Panjang Lintasan	Area Coverage
Kab. Jeneponto	1645.09	278.4	83%
Kab. Serang	610.33	1150.4	100%

Sumber: Olah Data, 2012

Besar kecilnya *area coverage* sangat bergantung pada panjang rute angkutan perdesaan. Semakin banyak berbelik ke kawasan pemukiman semakin panjang rutenya dan semakin luas pula area *cover-*

age dari rute tersebut. Pada tabel diatas, angkutan perdesaan di Kab. Serang sudah tercover sepenuhnya. Hal ini tidak terlepas dari peran Dinas Perhubungan dalam meningkatkan *demand* dan terus melakukan evaluasi terhadap pelayanan angkutan perdesaan yang ada saat ini sehingga seluruh aspirasi masyarakat dapat terpenuhi dengan baik seperti kebutuhan rute dan armada angkutan perdesaan. Untuk Kab. Jeneponto, pelayanan angkutan perdesaan dari segi wilayah yang telah terlayani sudah sangat bagus meskipun belum mencapai 100%. Untuk itu pemerintah kab. Jeneponto telah menyediakan *feeder* dari angkutan perdesaan tersebut seperti ojek, becak dll.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis konsep standar pelayanan angkutan perdesaan berdasarkan persepsi masyarakat dikategorikan menjadi kategori baik, sedang dan kurang baik. Untuk indikator kecepatan, berdasarkan persepsi masyarakat bahwa kecepatan yang masuk dalam kategori baik (50 km/jam), sedang (30-50km/jam) dan kurang (<30 km/jam). Indikator yang kedua adalah waktu tunggu.

Waktu tunggu yang termaksud dalam kategori baik apabila kurang 15 menit, kategori sedang apabila 15-30 menit dan kategori kurang apabila lebih dari 30 menit. Indikator selanjutnya adalah waktu naik/turun penumpang yang termasuk dalam kategori baik adalah kurang 3 menit, kategori sedang adalah 3-5 menit dan kategori kurang adalah >5 menit. *Load factor* juga merupakan salah satu indikator yang dapat mempengaruhi pelayanan angkutan perdesaan.

Banyaknya barang bawaan oleh penumpang yang menggunakan angkutan perdesaan tersebut, sehingga diharapkan *load factor* yang baik adalah kurang dari 70%, sedang adalah antara 80% hingga 90, dan angkutan perdesaan akan kurang pelayanannya apabila *load factor* nya lebih dari 90%. Indikator yang terakhir adalah waktu pelayanan yang terdiri dari kategori baik apabila waktu pelayanan lebih dari 9 jam, kategori sedang apabila waktu pelayanan antara 6-9 jam dan kategori sedang apabila waktu pelayanan angkutan perdesaan kurang dari 6 jam.

Load factor saat ini pada dua wilayah studi yaitu Kab. Jeneponto (70%) dan Kab.Serang (66%) sehingga kapasitas armada yang saat ini melayani

kedua kabupaten tersebut yakni mikrolet masih dianggap cocok untuk wilayah dengan jumlah penduduk kurang dari 2 juta jiwa. Sistem tarif dengan tarif perorangan dinilai sebagai sistem pembayaran yang efektif untuk wilayah pesisir. *Area Coverage* oleh angkutan pedesaan seharusnya mencapai > 80% untuk memberikan pelayanan yang merata kepada seluruh masyarakat.

SARAN

Standar pelayanan minimal untuk setiap kabupaten/kota sangat diperlukan dalam meningkatkan pelayanan angkutan pedesaan. Standar tersebut diperlukan sebagai pedoman dalam mengevaluasi kinerja angkutan pedesaan di masing-masing kabupaten/kota.

Tidak adanya sistem pelayanan minimal menjadikan pelayanan angkutan pedesaan tidak terkontrol. Selain itu, peningkatan jumlah sepeda motor yang harganya terjangkau oleh masyarakat pedesaan menyebabkan banyak yang berpindah dari angkutan pedesaan ke sepeda motor. Oleh karena itu, pemerintah daerah perlu memberikan kepada operator angkutan pedesaan dalam meningkatkan pelayanan angkutan pedesaan. Subsidi diberikan sebagai bantuan biaya operasional kendaraan.

Perlu penelitian lebih lanjut dan mendetail terhadap daerah pedesaan di wilayah pesisir yang memiliki karakteristik daerah sebagai sub-urban. Karena adanya perbedaan karakteristik masyarakat antara daerah pedesaan di wilayah pesisir dengan wilayah pedesaan di wilayah pertanian yang merupakan daerah penyangga kota seperti Kabupaten Serang.

UCAPAN TERIMAKASIH

Kami mengucapkan terima kasih kepada para responden, surveyor yang merupakan pegawai dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jenepono dan Kabupaten Serang, kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Jenepono dan Kabupaten Serang yang telah bersedia memberikan data dan informasi serta menerima kunjungan dan berdiskusi dengan Tim Peneliti. Terimakasih juga kami ucapkan kepada Pembimbing (Muh. Izi ATD) yang telah membimbing peneliti dalam menyelesaikan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Statistik Daerah Kabupaten Jenepono, 2009, *Jenepono Dalam Angka 2011*, Badan Statistik Daerah, Jenepono.
- Department Of Transport in Irlandia, 2006, *Progressing Rural Public Transport in Ireland*, A Discussion Paper, Steer Devies Gleave, Leeds.
- Departemen for Enviroment, 2002, *Rural seroice standar*, Food and Rural Affairs, Defra, London.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Serang, 2008, *Laporan Akhir Studi Penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Serang*, Dinas Perhubungan Kabupaten Serang, Banten.
- Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kab. Jenepono, 2008, *Rencana Stategi 2008-2013*, Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Jenepono, Jenepono.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Serang, 2012, *Laporan Kegiatan Sosialisasi Kebijakan di Bidang Perhubungan*, Dinas Perhubungan Kabupaten Serang, Serang.
- Federal Highway Administration, 2001, *Planning for transportation in rural areas*, Federal Highway Administration "In Cooperation With The Federal Transit Administration", Dye Management Group, Bellevue.
- Masida A, dkk, 1996, *Kajian Kinerja Angkutan Pedesaan Wilayah Pesisir (Studi Kasus Jalur Terminal Demak - Pantai Moro)*, Jurnal ISBN No.979-96241-0-x, Simposium III FTSPT.
- Muarip N, 2006, *Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Desa Lyn MM Trayek Mojokerto-Mojosari*, Undergraduate theses Universitas negeri Surabaya, Surabaya.
- Kementerian Perhubungan, 2009, *Undang-Undang Nomor 9 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan, 2013, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Standard Pelayanan Minimal Angkutan Perkotaan*, Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Kurniawan Z, 2005, *Fenomena Angkutan Desa-Kota di Kabupaten Boyolali*, Thesis, Program Studi Magister Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro, Semarang.

Paul S, 2007. *Rural Transport Services In Africa "Lessons From Rapid Appraisal Surveys in Burkina Faso, Cameroon, Tanzania And Zambia, Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) Working Paper no.87-B.*

White.P, 2002. *Public transport its planning, management and operation fourth edition*, Spon Press, London

[http://file.upi.edu/Direktori/Fpips/Jur. Pend. Geografi/197210242001121-Bagja_Waluya/Geografi_Desakota/Aksesibilitas_desa.pdf](http://file.upi.edu/Direktori/Fpips/Jur._Pend._Geografi/197210242001121-Bagja_Waluya/Geografi_Desakota/Aksesibilitas_desa.pdf)

(<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/20344/4/Chapter%20II.pdf>).