



Received 31st January 2021

Accepted 8th March 2021

Published 11st March 2021

Open Access

DOI: 10.35472/jsat.v5i1.411

Kebutuhan Peningkatan Kualitas Layanan Angkutan Umum Perdesaan Studi Kasus Trayek 061 Cilimus-Mandirancan Kabupaten Kuningan Jawa Barat

Adinda Sekar Tanjung^{*a}, Puspita Dirgahayani^b^a Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota ITERA^b Sekolah Arsitektur, Perencanaan, Pengembangan dan Kebijakan ITB^{*} Corresponding E-mail: sekar.tanjung@pwk.itera.ac.id

Abstrak: Trend of public transport service in rural area is decreasing in terms of the number of operational route and the performance. However, there are people who cannot access private vehicles and depend on rural transport services including the elderly, people with disabilities, women, and students. The existence of this rural transportation indirectly improves the quality of life of the community by providing easier access to better economic, health and educational facilities than in the areas where they live. Responding to these conditions, the aim of this study is to analyze rural transit service needs to accommodate passengers trip. Case study of this research is rural public transport on route 061 Cilimus-Mandirancan in Kuningan Regency. This study used quantitative method with descriptive and comparative analysis. The result show that public transport needs improvement in such performance parameter like route, schedule, load factor, waiting time, baggage space, vehicle operating cost, and institutional. Improving the quality and innovation of rural public transport services can be realized if there is intervention from the government and other related parties in the management and operational costs of rural public transport vehicles.

Keywords : *public transport, rural area, improvement, service*

Abstrak: Kecenderungan layanan angkutan umum perdesaan semakin menurun dari sisi jumlah trayek yang beroperasi dan kinerja layanannya. Permintaan angkutan umum perdesaan didominasi oleh masyarakat yang tidak dapat mengakses kendaraan pribadi yakni kaum lansia, kaum difabel, wanita, dan pelajar. Keberadaan angkutan perdesaan ini secara tidak langsung meningkatkan kualitas hidup masyarakat dengan kemudahan akses menuju fasilitas ekonomi, kesehatan, dan pendidikan yang lebih baik ketimbang di wilayah tempat tinggalnya. Oleh karena itu penelitian ini dilakukan dengan tujuan menganalisis kebutuhan peningkatan kualitas layanan angkutan perdesaan supaya tetap dapat memenuhi pergerakan masyarakat. Studi kasus yang digunakan dalam penelitian ini adalah Kabupaten Kuningan dengan trayek yang diteliti adalah Trayek 061 Cilimus-Mandirancan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kuantitatif dengan analisis deskriptif dan analisis komparatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dalam memenuhi pergerakan penumpang yang utamanya untuk tujuan pendidikan dan ekonomi, layanan angkutan perdesaan saat ini perlu dipertahankan dengan meningkatkan kualitas layanan sesuai parameter kinerja dan menciptakan inovasi dalam layanannya agar dapat berubah dari sistem layanan konvensional seperti saat ini. Peningkatan kualitas layanan dan inovasi angkutan umum perdesaan dapat terwujud jika ada intervensi pemerintah dan pihak terkait lainnya pada manajemen dan biaya operasional kendaraan angkutan umum perdesaan.

Kata Kunci : angkutan umum, perdesaan, peningkatan, layanan

Pendahuluan

Angkutan umum perdesaan merupakan layanan angkutan frekuensi rendah yang berada di suatu kawasan terpencil dimana kepadatan penduduknya

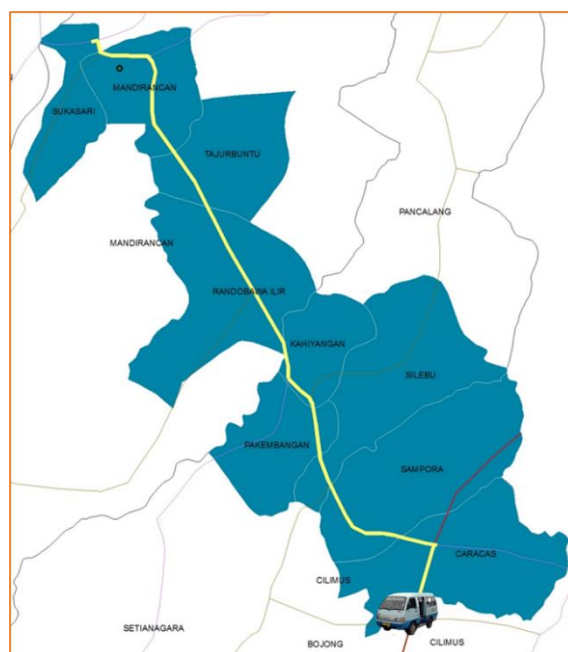
sangat rendah serta kondisi ekonomi dan kepemilikan kendaraan pribadi juga rendah [1]. Di Indonesia, kawasan perdesaan didominasi oleh layanan transportasi umum kurang lebih terjadi pada tahun

1990-2005 [2] [3]. Layanan transportasi umum pada saat itu mampu membangkitkan jumlah perjalanan, khususnya di sepanjang rute transportasi umum yang melewati pasar, sekolah, maupun fasilitas umum lainnya [3]. Namun seiring perkembangan ekonomi masyarakat, sepeda motor sudah menjadi barang yang umum dimiliki oleh hampir setiap keluarga di desa [3] [4]. Berbeda kondisinya dengan negara sedang berkembang lainnya yakni masih didominasi oleh kendaraan tidak bermotor dan layanan transportasi umumnya menggunakan bis kecil atau mini-van [2]. Konsekuensi dari peningkatan jumlah sepeda motor di desa adalah menurunnya jumlah penumpang layanan transportasi umum dan mulai terjadi penurunan kinerja layanan angkutan umum perdesaan seperti yang terjadi di Kabupaten Pasuruan [4], Kabupaten Jombang [3], Kabupaten Purwakarta [5], serta Kabupaten Klaten [2].

Walaupun layanan angkutan umum perdesaan tersebut mulai mengalami penurunan kinerja layanan, angkutan tersebut masih dibutuhkan oleh masyarakat khususnya yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau tidak bisa menggunakan sepeda motor [2] [4]. Karakteristik pasar angkutan umum didominasi oleh anak sekolah, orang tua/lansia, ibu rumah tangga, dan pedagang, sedangkan penumpang dengan usia pekerja memiliki proporsi penggunaan angkutan umum yang sedikit ([1]; [4]; [3]). White [1] menjelaskan bahwa peran utama angkutan umum adalah untuk perjalanan ke sekolah dan peran tersebut yang menentukan jumlah kendaraan ketika jam puncak. Hasil penelitian Reni [4] juga menunjukkan bahwa keberadaan dan ketersediaan angkutan umum masih dibutuhkan khususnya oleh kalangan pelajar terutama sekolah-sekolah yang lokasinya dilintasi oleh angkutan umum perdesaan.

Kondisi angkutan umum perdesaan di Indonesia saat ini menunjukkan kecenderungan penurunan jumlah trayek angkutan perdesaan yang beroperasi, padahal masih terdapat masyarakat dengan mobilitas tertentu sebagaimana dijelaskan pada paragraf sebelumnya yang masih membutuhkan layanan angkutan umum. Akses terhadap kendaraan akan meningkatkan mobilitas yang secara tidak langsung mempengaruhi kualitas hidup masyarakat [6] sehingga mobilitas masyarakat dalam menjangkau fasilitas pendidikan, kesehatan, dan ekonomi (pasar desa) akan terhambat jika tidak ada layanan angkutan umum. Hal ini berarti akan menurunkan kualitas sumber daya manusia di kawasan perdesaan. Oleh karena itu perlu dilakukan kajian terhadap kebutuhan peningkatan kualitas layanan angkutan perdesaan.

Penelitian ini akan menggunakan studi kasus Trayek 061 Cilimus Mandirancan yang berada di Kabupaten Kuningan Provinsi Jawa Barat. Pemilihan trayek angkutan perdesaan ini didasarkan oleh trayek yang menghubungkan desa yang didominasi oleh sektor pertanian. Angkutan perdesaan trayek 061 Cilimus – Mandirancan memiliki jarak lintasan ± 9 km dengan melewati 10 (sepuluh) wilayah administrasi desa, yakni Desa Cilimus, Desa Caracas, Desa Sampora, Desa Silebu, Desa Pakembangan, Desa Kahiyangan, Desa Randobawailir, Desa Tajurbuntu, Desa Mandirancan, dan Desa Sukasari. Adapun peta trayek angkutan perdesaan Cilimus-Mandirancan dapat dilihat pada [Gambar 1](#).



Gambar 1 Peta Trayek 061 Cilimus-Mandirancan Kabupaten Kuningan

Metode

Fokus penelitian ini adalah melakukan analisis kebutuhan peningkatan kualitas layanan angkutan umum perdesaan Trayek 061 Cilimus-Mandirancan dengan menggunakan pendekatan penelitian deduktif kuantitatif karena terdapat sintesa variabel yang akan diteliti. Metode pengumpulan data dilakukan dengan survey data primer dan survey data sekunder. Data primer dalam penelitian ini didapatkan melalui observasi lapangan dan kuesioner. Bentuk observasi yang dilakukan yaitu survey statis, survey dinamis,

pengamatan terhadap titik-titik permintaan penumpang. Survey statis dilakukan di Pasar Cilimus pukul 06.00-16.00 pada hari kerja. Survey dinamis dilakukan dengan menaiki angkutan umum perdesaan 1 rit pada waktu *peak hour* (06.00-07.00) dan *off peak* (di atas pukul 07.00) untuk mengetahui titik-titik permintaan penumpang. Kuesioner dilakukan untuk mengetahui persepsi penumpang terhadap harapan layanan angkutan umum perdesaan. Penyebaran kuesioner dilakukan terhadap sampel. Adapun populasi dari penelitian ini adalah jumlah penumpang angkutan umum perdesaan yang jumlahnya tidak diketahui sehingga penelitian ini menggunakan jumlah sampel minimal sebanyak 30 sampel. Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *simple random sampling* karena setiap penumpang memiliki peluang yang sama untuk menjadi sampel. Data yang diperoleh kemudian dilakukan analisis secara deskriptif dan juga komparatif. Analisis komparatif digunakan untuk mengetahui kualitas layanan dan analisis kebutuhan peningkatan layanan angkutan umum perdesaan dengan membandingkan antara hasil observasi dan standar layanan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku [7] [8].

Hasil dan Pembahasan

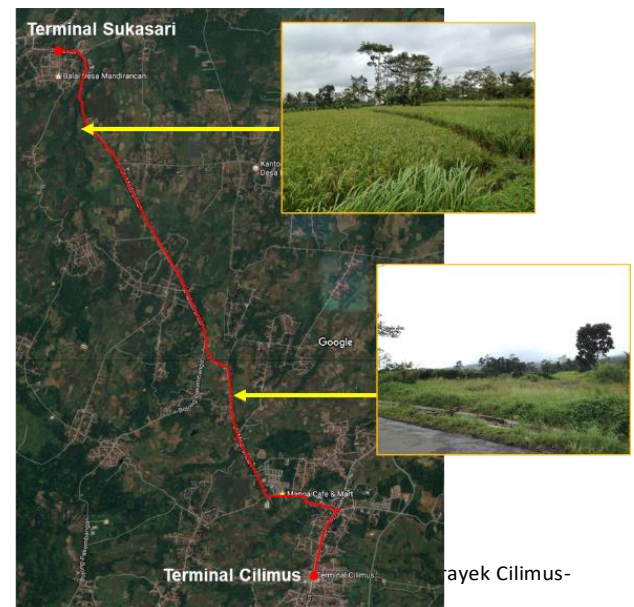
Pembahasan mengenai kebutuhan peningkatan layanan angkutan perdesaan Trayek Cilimus-Mandirancan dilakukan dengan mengidentifikasi kinerja layanan angkutan umum pada 9 indikator layanan kemudian dibandingkan dengan peraturan/standar minimal penyelenggaraan angkutan penumpang umum dengan trayek tetap [7] [8]. Analisis gap antara kondisi layanan dan standar tersebut diperkuat dengan hasil kuesioner terhadap penumpang sehingga diketahui kebutuhan peningkatannya dari 9 indikator layanan yang diidentifikasi.

Kinerja Layanan Angkutan Umum Perdesaan

1. Rute

Rute Cilimus-Mandirancan sudah sesuai dengan standar yang berlaku karena telah menghubungkan antar terminal yakni Terminal Tipe C Cilimus dan Terminal Tipe C Sukasari. Jika dikaitkan secara keruangan, rute yang dilewati oleh angkutan perdesaan Cilimus-Mandirancan melewati banyak guna lahan sawah dan permukiman kepadatan rendah, dan hanya melewati beberapa pusat-pusat desa seperti yang dilihat pada [Gambar 2](#).

Dilihat dari guna lahannya, potensi bangkitan pergerakan dari wilayah yang dilewati rute ini cukup rendah. Rute ini juga sedikit bersinggungan dengan moda lain yakni andong. Selain itu, berdasarkan keterangan dari warga setempat, dengan posisi administratif Kecamatan Mandirancan yang berbatasan dengan Kabupaten Majalengka membuat pola pergerakan masyarakat lebih banyak ke arah kabupaten tersebut.



Dinas Perhubungan Kabupaten Kuningan juga memberikan bahwa mereka akan mengkaji angkutan umum perbatasan antar kabupaten yang tentunya berkoordinasi dengan perhubungan Provinsi Jawa Barat. Kondisi ini menunjukkan bahwa dari sisi rute, trayek Cilimus-Mandirancan cenderung kurang operasional dalam menjadi angkutan andalan masyarakat karena rutanya yang belum menjangkau pusat-pusat permukiman dan terdapat faktor pola pergerakan masyarakat.

2. Waktu pelayanan

Waktu operasional angkutan perdesaan Cilimus – Mandirancan adalah pukul 06.00 – 16.00, namun sering dijumpai kendaraan yang sudah berangkat dari pasar sebelum jam 6 dengan hanya mengangkut 1 orang namun barang belanjannya banyak. Dalam standar [8] sudah disebutkan bahwa tidak ada keharusan untuk angkutan umum perdesaan memiliki jadwal tetap jika permintaan rendah. Dalam hal ini layanan sudah memenuhi standar minimal. Namun jika kebutuhan informasi waktu pelayanan ini dikaitkan dengan waktu tunggu kendaraan berangkat dari terminal akan menjadi suatu kebutuhan. Hal ini dikarenakan waktu tunggu kendaraan yang cukup lama di Pasar Cilimus.

3. Frekuensi dan Headway

Frekuensi dihitung berdasarkan hasil observasi di lapangan, dengan melihat jumlah armada yang beroperasi dan waktu siklus. Dalam 1 hari beroperasi, trayek 061 ini memiliki frekuensi kendaraan yang berbeda setiap jamnya. Oleh karena itu, perhitungan frekuensi ini dilihat dari total kendaraan yang beroperasi pada jam puncak dan untuk jam normal menggunakan rata-rata kendaraan yang beroperasi sebelum jam 12.00 dan setelahnya. Adapun headway dihitung jarak interval antar kendaraan. Dengan waktu siklus/waktu untuk menyelesaikan 1 rit perjalanan adalah 73 menit, maka:

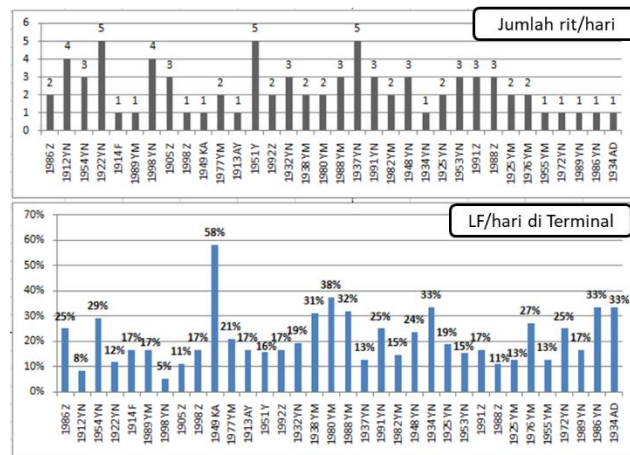
- Frekuensi jam puncak (06.00-07.00) : 20 kendaraan/jam, dengan headway 3 menit.
- Frekuensi jam normal-siang hari (07.00-12.00) : 8 kendaraan/jam dengan headway 8 menit.
- Frekuensi jam normal siang-sore hari (12.00-17.00) : 2 kendaraan/jam dengan headway 30 menit.

Sesuai peraturan [7] frekuensi ini sudah memenuhi standar minimal. Dengan karakteristik pergerakan masyarakat, frekuensi seperti ini masih sesuai karena minimnya pergerakan masyarakat dari siang hingga sore hari kecuali anak sekolah yang masih mengandalkan angkutan ini untuk pulang sekolah. Berdasarkan standar [7] headway ketika waktu sibuk sudah sesuai, sedangkan headway di waktu lainnya belum memenuhi standar.

4. Load Factor (LF)

Faktor muat masing-masing kendaraan terkait dengan kapasitas kendaraan angkutan perdesaan ini. Kapasitas angkutan kendaraan 061 dengan spesifikasi Mobil Penumpang Umum (MPU) yakni 12 tempat duduk. Faktor muat yang dihitung pada penelitian ini adalah faktor muat pada Pasar Cilimus yang berada di depan Terminal Cilimus. Faktor muat diketahui dari jumlah

penumpang yang naik dan turun untuk masing-masing kendaraan dan dibandingkan dengan jumlah kapasitas



terjual sesuai rit masing-masing kendaraan. Gambar 3 menunjukkan grafik load factor (LF) masing-masing kendaraan.

Gambar 3 LF Masing-masing Kendaraan di Pasar/Terminal Cilimus

Kondisi LF di atas merupakan kondisi penumpang di terminal, oleh karena itu untuk melengkapi data tersebut, maka menggunakan perhitungan tangkapan penumpang dalam operasional kendaraan dalam 1 hari pada Tabel 1 berikut:

Tabel 1 Tangkapan Penumpang Per hari Per Kendaraan

Jumlah Rit/hari	Tangkapan Penumpang/hari	LF 1 rit
5	50	42%
5	40	33%
3	40	56%

Perhitungan LF 1 rit tersebut dengan menggunakan kapasitas terjual kendaraan dalam 1 rit yaitu 24 kursi. Dengan perhitungan tersebut, maka kondisi LF untuk masing-masing kendaraan per ritnya berada dalam rentang 33-42%, dan kondisi ini tentunya jika menggunakan kondisi ideal LF [7] yang semestinya yaitu 70% maka jelas terlihat bahwa permintaan penumpang untuk angkutan perdesaan ini masih rendah. Namun dengan jumlah kendaraan yang beroperasi sebanyak 34 unit maka diperlukan manajemen yang profesional untuk mengatur operasi kendaraan agar layanan angkutan perdesaan lebih efisien dan meningkatkan minat penumpang.

5. Waktu Tempuh dan Kecepatan

Waktu tempuh angkutan perdesaan Cilimus-Mandirancan dalam 1 rit atau pulang pergi adalah 73 menit. Hasil perhitungan waktu tempuh angkutan ini masih sesuai dengan standar minimal yang ditetapkan [7]. Adapun kecepatan perjalanan angkutan Cilimus-Mandirancan kurang lebih 15 km/jam. Angka kecepatan ini sudah sesuai peraturan [7] karena berada di fungsi jalan lokal.

6. Waktu Tunggu

Waktu tunggu angkutan perdesaan diidentifikasi untuk waktu tunggu kendaraan di jalan dan waktu tunggu kendaraan dari terminal. Berdasarkan hasil observasi, diketahui bahwa pada saat *peak hour* waktu tunggu kendaraan di jalan 5 menit dan waktu tunggu kendaraan berangkat dari terminal yakni 15 menit. Sedangkan pada waktu lainnya, waktu tunggu kendaraan di jalan yaitu 30-45 menit, khusus pada sore hari waktu tunggu tidak dapat diprediksi karena minimnya angkutan perdesaan yang beroperasi di siang-sore hari.

7. Fasilitas bagasi

Fasilitas bagasi terletak di atas kendaraan dan tidak semua kendaraan memiliki besi pengikat untuk barang. Berdasarkan peraturan, kendaraan yang digunakan untuk angkutan perdesaan harus dilengkapi dengan fasilitas bagasi sesuai kebutuhan. Kondisi kendaraan saat ini memenuhi standar bagasi dengan keberadaan fasilitas bagasi yang ada di atas kendaraan. Namun kondisi bagasi ini perlu disesuaikan juga dengan peraturan lalu lintas untuk MPU terkait jenis dan bobot bagasi yang diperbolehkan.

8. Biaya Operasional Kendaraan (BOK) per Km

Perhitungan biaya operasional kendaraan dilakukan dengan menggunakan pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum [7]. Adapun data produksi kendaraan dan biaya yang dikeluarkan oleh supir ataupun pemilik kendaraan didapatkan dengan metode pengisian form BOK. Hasil perhitungan BOK dan perbandingannya dengan pendapatan kendaraan-km per harinya dapat dilihat pada Tabel 2 berikut:

Tabel 2 Perbandingan BOK-Km dan Pendapatan-Km

Jumlah Rit/hari	Pendapatan-Km	BOK-Km	Selisih
5	2777,78	3264,98	-487,20
5	2222,22	3264,98	-1042,76
3	2777,78	4257,21	-1479,43

Berdasarkan hasil perhitungan BOK diatas, diketahui masih terdapat selisih Rp 480 hingga Rp 1400 dalam

penyelenggaraan angkutan perdesaan trayek 061 ini. Dapat dipahami juga bahwa selisih semakin kecil ketika jumlah ritnya banyak dan penumpangnya banyak, sedangkan makin sedikit perjalanan yang dilakukan dan jumlah penumpang yang sedikit makin membuat biaya operasional makin besar. Perhitungan BOK tersebut sudah memasukkan pendapatan untuk pribadi supir sebesar Rp 50.000-60.000, sehingga dengan jumlah penumpang yang rendah maka akan membuat pendapatan untuk pribadi supir semakin berkurang. Hal ini menunjukkan bahwa keadaan angkutan umum akan semakin merugi jika dilanjutkan tanpa adanya penangan.

9. Kelembagaan

Layanan angkutan umum perdesaan di Kabupaten Kuningan belum dikelola oleh suatu lembaga yang berbadan hukum seperti koperasi. Armada angkutan umum dimiliki oleh perseorangan dan sebagian besar dimiliki oleh juragan angkutan sehingga dalam mengoperasikan angkutan tersebut sopir harus menyewanya dan tidak dapat diketahui secara pasti jumlah total sopir angkutan umum tersebut. Kondisi seperti ini yang membedakan dengan kondisi angkutan perdesaan di luar negeri seperti di Jepang [9] dimana terdapat suatu badan pengelola dan orientasinya lebih ke layanan atau tidak sekedar menggantungkan biaya hidup pada pekerjaan menjadi awak kendaraan.

Kondisi eksisting kelembagaan angkutan umum ini masih belum mengikuti peraturan perundang-undangan. Dengan kondisi seperti ini tentunya mekanisme subsidi sulit diberikan. Perlu adanya pemahaman kepada para pemilik kendaraan mengenai apa saja keuntungan jika berbadan hukum dan apakah akan memberikan kerugian bagi mereka. Keberadaan kelembagaan angkutan umum ini dapat menjadi penting karena akan membantu memberikan strategi peningkatan pelayanannya serta memudahkan mekanisme pemberian subsidi atau bantuan dari pemerintah.

Analisis Kebutuhan Peningkatan Layanan Angkutan Perdesaan

Berdasarkan sembilan indikator kinerja layanan angkutan umum yang telah dibahas sebelumnya, diketahui bahwa layanan angkutan perdesaan Cilimus-Mandirancan masih membutuhkan peningkatan layanan pada rute, waktu pelayanan, *load factor*, waktu tunggu, fasilitas bagasi, BOK, dan kelembagaan. Berikut adalah analisis kebutuhan

peningkatan layanan angkutan perdesaan Cilimus-Mandirancan berdasarkan indikator yang belum terpenuhi.

1. Rute

Angkutan perdesaan Cilimus-Mandirancan perlu dikaji kembali rute yang dilaluinya karena kondisi guna lahan eksisting trayek yang kurang potensial sebagai daerah tangkapan penumpang. Dengan rute yang dilewati saat ini kurang mencapai pusat-pusat permukiman desa membuat aksesibilitas masyarakat terhadap angkutan ini rendah. Berdasarkan hasil kuesioner terhadap penumpang, diketahui bahwa penumpang jarang berjalan kaki hingga 1 km hanya untuk mendapatkan angkutan umum, jika di atas 1 km biasanya menggunakan ojek. Rute angkutan perdesaan ini diharapkan dapat menjangkau pusat-pusat permukiman dari desa-desa yang dilaluinya sehingga layanan ini lebih tepat sasaran.

2. Waktu Pelayanan

Dari aspek waktu pelayanan, perlu adanya kejelasan waktu operasional layanan Angkutan perdesaan Cilimus-Mandirancan khususnya di waktu siang dan sore hari. Kebutuhan peningkatan waktu layanan ini juga sekaligus memenuhi SPM Angkutan Perdesaan untuk parameter keteraturan. Hasil kuesioner persepsi penumpang menunjukkan bahwa 44,2% penumpang setuju terhadap peningkatan waktu layanan angkutan perdesaan.

3. Load Factor (LF)

Melakukan perhitungan ulang terhadap jumlah armada yang beroperasi agar lebih efektif memenuhi faktor muat 70%, namun dengan tidak menurunkan frekuensi kendaraan perjamnya. Hal ini dapat terwujud jika terdapat kelembagaan yang kuat yang dapat mengatur jumlah kendaraan yang beroperasi serta pergantian supirnya juga agar lebih merata.

4. Waktu Tunggu

Waktu tunggu kendaraan di jalan ini berkaitan dengan frekuensi dan *headway* kendaraan. Ketika frekuensi minimal kendaraan dipertahankan pada 2 kendaraan per jam, waktu tunggu kendaraan paling tidak 30 menit. Persepsi penumpang menunjukkan 82% setuju untuk waktu tunggu maksimal 20 menit. Waktu tunggu kendaraan berangkat di terminal pada waktu *reguler/off peak* perlu dibatasi agar penumpang masih dalam batas wajar menunggu kendaraan untuk berangkat.

5. Fasilitas Bagasi

Mengoptimalkan ruang bagasi yang ada dengan mengacu standar lalu lintas angkutan jalan untuk muatan maksimal dan jenis muatan yang diperbolehkan. Berdasarkan persepsi penumpang, 50% mengatakan setuju agar angkutan perdesaan dilakukan modifikasi untuk memberikan ruang untuk barang bawaan penumpang. Mengusulkan kebijakan kepada pemerintah bahwa untuk angkutan perdesaan memiliki spesifikasi armada yang multiguna sebagai pengangkut penumpang dan barang cukup dibutuhkan pada kondisi layanan yang seperti ini karena melihat peran angkutan yang tidak hanya melayani penumpang umum tetapi juga kebutuhan pergerakan pedagang yang tidak memiliki akses kendaraan pribadi di masing-masing desa.

6. BOK

BOK Angkutan perdesaan Cilimus-Mandirancan per km yang lebih tinggi dibanding pendapatan per km menunjukkan bahwa angkutan perdesaan ini secara pembiayaan kurang layak dan apabila diteruskan tanpa adanya bantuan atau subsidi dari pemerintah maka lama kelamaan angkutan perdesaan ini akan gulung tikar. Kebutuhan peningkatan BOK ini kuncinya adalah peningkatan jumlah penumpang per kendaraannya oleh karena itu perlu kajian kelayakan jumlah armada yang beroperasi dan peningkatan pada aspek kinerja layanan angkutan umum yang membuat penumpang tertarik menggunakannya.

7. Kelembagaan

Armada angkutan perdesaan yang beroperasi selama ini masih kepemilikan pribadi sehingga dalam upaya peningkatan layanan angkutan umum perlu dibentuknya lembaga yang dibina khusus oleh dinas perhubungan dalam menyelenggarakan layanan angkutan umum di kawasan perdesaan yang lebih memiliki inovasi layanan dengan mengikuti perkembangan kawasan. Dengan keberadaan lembaga yang berbadan hukum nantinya akan mempermudah pemberian bantuan dari pemerintah ataupun pihak terkait lain untuk perbaikan penyelenggaraan angkutan perdesaan yang selama ini masih konvensional.

Kesimpulan

Angkutan umum perdesaan Cilimus-Mandirancan masih menjadi alternatif kendaraan bagi sebagian masyarakat dalam melakukan perjalanan. Hasil penelitian ini menunjukkan beberapa parameter layanan yang perlu ditingkatkan yakni rute, waktu, fasilitas bagasi, faktor muat, BOK dan kelembagaan. Rute angkutan umum ditingkatkan dengan menjangkau pusat-pusat permukiman dari desa-desa yang dilaluinya. Waktu pelayanan ditingkatkan dengan memberikan kejelasan waktu layanan angkutan dan menginformasikan waktu layanan kepada penumpang secara tertulis. Waktu tunggu kendaraan berangkat di terminal dapat diturunkan menjadi maksimal 20 menit. Fasilitas bagasi harus disediakan oleh masing-masing armada minimal di atas kendaraan. Dengan adanya peningkatan ini diharapkan faktor muat penumpang pada masing-masing armada dapat mencapai 70%. Dari sisi kelembagaan juga perlu ditingkatkan hingga layanan angkutan ini memiliki pengelolaan yang berbadan hukum agar perhitungan BOK lebih jelas dan intervensi pemerintah terhadap layanan serta pemberian subsidi lebih mudah. Dengan keterbatasan kondisi yang ada, yang perlu menjadi prioritas penanganan terhadap layanan angkutan umum perdesaan yakni rute dan waktu (pelayanan dan waktu tunggu). Pembenahan akan kelembagaan menjadi tugas pemerintah selanjutnya untuk dapat mengatur pengelolaan angkutan umum yang lebih efektif. Dengan kondisi layanan angkutan umum perdesaan seperti saat ini maka perlu adanya inovasi layanan angkutan umum yang tepat sasaran sesuai dengan kebutuhan pergerakan masyarakat desanya. Jika layanan angkutan perdesaan ini semakin menurun kinerjanya dan pada akhirnya tutup trayek maka konektivitas antar pusat-pusat kegiatan di kawasan perdesaan terbatas pada angkutan pribadi saja dan akan mempengaruhi penurunan kualitas hidup masyarakat desa.

Konflik Kepentingan

Tidak ada konflik kepentingan di dalam penelitian ini.

Ucapan Terimakasih

Terima kasih kami ucapkan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Kuningan, Camat Cilimus Kabupaten Kuningan, masyarakat Kabupaten Kuningan khususnya supir dan penumpang angkutan umum Trayek 61

Cilimus-Mandirancan, Magister Transportasi Institut Teknologi Bandung atas kerjasamanya sehingga penelitian ini dapat terlaksana dengan lancar.

Daftar Pustaka

- [1] P. White, *Public Transport: its planning, management and operation* (5th edition), New York: Routledge, 2009.
- [2] d. Dewanti, "Perkembangan Layanan Transportasi Perdesaan di Wilayah Berbukit," *Jurnal Teknosains*, vol. Vol 3. No. 2., pp. 81-166, 2014.
- [3] T. N. Putriati, "Transportasi Angkutan Umum Perdesaan di Kabupaten Jombang Tahun 1997-2017," *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah*, vol. 7, pp. 1-7, 2019.
- [4] R. Puspitasari, "Analisis Subsidi Angkutan Umum Perdesaan Bagi Pelajar di Kabupaten Pasuruan," *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, vol. 20 No 2, pp. 93-106, 2018.
- [5] T. Judiantono, "Evaluasi Pelayanan Angkutan Perdesaan (Studi Kasus: Trayek Pasar Simpang-Terminal Wanayasa Kabupaten Purwakarta)," *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, pp. 1-9, 2015.
- [6] J. d. Kolodinsky, "It is not how far you go, it is whether you can get there: modeling the effects of mobility on quality of life in rural New England.," *J. Transp. Geogr.*, vol. 31, pp. 113-122, 2013.
- [7] *Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No 687 Tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.*, 2002.
- [8] *Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.*
- [9] K. K. F. Saeed, "Enhancing the Service Quality of Transit Systems in Rural Areas by Flexible Transport Services," *Transportation Research Procedia* 10, vol. 10, pp. 514-523, 2015.