

TINGKAT PELAYANAN ANGKUTAN PERINTIS DI DAERAH TERISOLIR (Studi Kasus: Nusa Tenggara Timur) Prima Juanita Romadhona)*

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Indonesia is an archipelago country which causing unequal development distribution in some areas. As one of the government's efforts towards equitable development, they built pioneer transportation in remote areas that is expected to increase the local economy level. Based quantitative analysis, the aim of this study is to find out the services of pioneer transportation in remote areas.

On of pioneer transportation route services is at East Nusa Tenggara Province which through 4 pools namely Kefamenanu Pool, Pool Ende, Waingapu Pool, and Pool Kupang. Routes that cross these pools have load factor between 30-40%. In addition, comparison of the level of fleet operation and high availability on all routes pioneer in East Nusa Tenggara Province reached 100%. This means all existing vehicles to operate to serve the routes pioneers. Nevertheless, there are several routes that have a high level of service that is Kefamenanu - Motadik, Kefamenanu - Wini - Ponu, Kefamenanu - Oekolo, Kupang - Kuanfatu, Kupang - Kolbano, and Kupang - Naikliu.

Based on the respondents perception, more than 90% said that pioneer transportation is needed in order to open mobility for remote areas. Moreover, also concluded that the tariff of pioneer transport that expects the provision is affordable then need additional fleet quality that fix in the pioneer route.

Keywords: remote areas, pioneer transportation

PENDAHULUAN

Permasalahan utama kondisi geografis di Indonesia sebagai negara kepulauan adalah penyebaran penduduk yang tidak merata sehingga menyebabkan adanya beberapa daerah terisolir dengan jumlah penduduk yang relatif sedikit dibandingkan dengan daerah lainnya. Kondisi ini memerlukan angkutan dan aksesibilitas untuk dapat menjangkau daerah-daerah lain untuk kegiatannya. Dengan adanya perbedaan jumlah penduduk ini maka timbul daerah-daerah yang terisolasi (memiliki aksesibilitas rendah) atau disebut daerah terpencil dengan aktifitas pereko-

nomian minim yang mengakibatkan perkembangan daerah tersebut menjadi tertinggal jika dibandingkan dengan daerah-daerah yang memiliki aksesibilitas tinggi, sehingga kebutuhan akan angkutan darat dan infrastuktur jalan sangat diperlukan.

Berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, pada 22 propinsi trayek yang dibutuhkan, terdapat 146 daerah terisolasi yang 30 wilayah diantaranya terdapat di 4 kabupaten pada Propinsi Nusa Tenggara Timur dengan jarak terdekat 15 km dan jarak terjauh 220

km. Untuk menunjang perkembangan daerah-daerah terisolasi/terpencil ini, pemerintah perlu menyediakan sarana dan prasarana transportasi darat dengan kebijakan angkutan perintis untuk menghubungkan daerah-daerah terisolasi tersebut dengan daerah-daerah lainnya guna meningkatkan aksesibilitas masyarakatnya dengan harapan dapat memacu perkembangan perekonomian daerah terpencil yang lebih maju, sehingga pada gilirannya dapat meningkatkan pemberdayaan masyarakat pengguna jasa transportasi darat di daerah tersebut.

Saat ini, pemerintah telah menyediakan angkutan perintis pada beberapa daerah terisolir di Indonesia. Untuk itu, perlu diketahui seberapa besar tingkat pelayanan angkutan perintis tersebut dalam melayani wilayah terisolir. Salah satunya yang dijadikan studi kasus dalam kajian ini terdapat di Propinsi Nusa Tenggara Timur. Sebagai tolak ukurnya, adalah standar pelayanan trayek antar kota dengan beberapa variabel untuk menghitung tingkat kelayakan pelayanan bagi angkutan antar kota ataupun angkutan perdesaan. Dari kajian ini diharapkan perhitungan untuk *load factor*, aksesibilitas, dan utilitas trayek tersebut sehingga diketahui sejauh mana pelayanan angkutan perintis di propinsi Nusa Tenggara Timur.

Kajian ini bermaksud untuk mengetahui tingkat pelayanan angkutan perintis pada wilayah terisolir di Indonesia, khususnya pada studi kasus ini yaitu di Propinsi Nusa Tenggara Timur. Sedangkan tujuan dari kajian ini adalah memberikan masukan terhadap pelayanan angkutan perintis sehingga dapat memberikan pelayanan maksimal terhadap masyarakat di daerah terisolir.

TINJAUAN PUSTAKA

Konsep Angkutan Jalan Perintis

Salah satu infrastruktur pendorong pembangunan adalah sarana transportasi yang menciptakan mobilitas sosial dan ekonomi masyarakat, yang menghubungkan *resources* (hasil produksi) ke pasar pada area atau *region* yang masih terpencil (*remote areas*) dan jauh dari akses pembangunan, dimana sebagian masyarakat masih terperangkap dalam kemiskinan struktural (*structural poverty*). Kebutuhan sarana transportasi ini belum terpenuhi karena secara ekonomis pada tahap awal tidak menguntungkan dari aspek bisnis, sehingga tidak ada investasi swasta yang mau masuk dalam sektor ini. Oleh karena itu peranan pemerintah dalam menciptakan angkutan perintis sangat penting untuk pengembangan *remote areas*. Dengan adanya sarana dan prasarana transportasi di wilayah ini, akan meningkatkan *geographic mobility* untuk membuka akses masyarakat setempat terhadap proses pembangunan sehingga mampu berpartisipasi dan berkontribusi pada proses pembangunan di kota yang lebih maju, serta menikmati hasil-hasil pembangunan yang ada akhirnya meningkatkan kesejahteraan dan kualitas hidupnya (*increasing welfare and quality of life*).

Manfaat Ekonomi Angkutan Perintis

Angkutan perintis bermanfaat dalam menciptakan hubungan antar wilayah khususnya antara wilayah terpencil ke pasar yang lebih luas (regional, nasional bahkan internasional). Biaya produk pertanian dan industri, terutama biaya transportasi, akan menjadi lebih rendah apabila penyediaan angkutan bisa lebih efisien dalam hal jarak, waktu penjadwalan keberangkatan/tiba, dan biaya

operasional lainnya, sehingga akan meningkatkan daya saing produk-produk tersebut di pasar. Selain itu, angkutan perintis tidak hanya menghubungkan wilayah terpencil dengan wilayah yang telah berkembang akan tetapi juga meningkatkan penyediaan volume dan kualitas barang yang dititipkan atau jasa hantaran yang diperdagangkan di daerah layanan angkutan perintis.

Manfaat ekonomi dan finansial angkutan perintis diperoleh melalui analisis perhitungan manfaat langsung dan tidak langsung. Manfaat langsung dilihat dari besarnya sumbangan setiap moda transportasi pada sektor perhubungan dalam pembentukan nilai PDRB di setiap wilayah. Sementara manfaat tidak langsung diperoleh dari keterkaitan transportasi dalam pembentukan nilai tambah bruto produk angkutan di sektor-sektor perekonomian wilayah lainnya seperti perdagangan, dan pariwisata.

Pemberian Subsidi Angkutan

Berdasarkan KM No.60 Tahun 2007 tentang pemberian subsidi angkutan penumpang umum di jalan disebutkan pemberian subsidi penumpang umum di jalan terdiri dari :

1. Angkutan penumpang umum di daerah terisolir, belum berkembang dan/atau wilayah perbatasan yang selanjutnya disebut angkutan jalan perintis bersubsidi;
2. Angkutan penumpang umum di daerah perkotaan/pedesaan yang selanjutnya disebut angkutan kota/pedesaan bersubsidi.

Sedangkan kriteria pemberian subsidi angkutan penumpang umum di jalan sebagai berikut:

1. Menghubungkan wilayah terisolir, belum berkembang dan/atau wilayah perbatasan dengan kawasan perkotaan yang belum ada pelayanan angkutan umum dan mendorong pertumbuhan ekonomi;
2. Menghubungkan wilayah perbatasan dan/atau wilayah lainnya yang karena pertimbangan aspesifikasi sosial-politik harus dilayani;
3. Sebagai stabilisator pada suatu daerah/trayek tertentu dan/atau angkutan pelajar/mahasiswa dengan tarif yang lebih rendah dari tarif yang berlaku;
4. Sebagai angkutan pemadu moda, melayani perpindahan penumpang dari angkutan sungai, danau dan penyeberangan, perintis/angkutan laut perintis/ angkutan u d a r a perintis/angkutan kereta api bersubsidi;
5. Sebagai pendorong tumbuhnya pelayanan angkutan kota yang belum dilayani oleh angkutan umum;
6. Melayani daerah-daerah potensial (daerah transmigrasi) dengan kawasan pekotaan;
7. Pemulihan daerah pasca bencana alam;
8. Mendorong peningkatan dan kemudahan mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan, dan/atau;
9. Memberikan pelayanan angkutan umum yang terjangkau oleh masyarakat yang daya belinya masih rendah.

Indikator Kinerja Angkutan Umum

Sebuah angkutan umum dapat dikatakan memiliki kinerja yang baik apabila

memenuhi kriteria-kriteria yang distandardkan. Salah satu acuan yang dapat digunakan dalam mengevaluasi angkutan umum adalah *A World Bank Study* (1986) mengenai *Key Indicators of Bus Services Performance and Transit System Characteristic* disajikan dalam tabel 1.

Tabel 1. Indikator kinerja pelayanan angkutan umum perkotaan

No	Aspesifikasi	Parameter	Standard
1.	Jumlah penumpang	Jumlah penumpang yang diangkut per Bis per hari (orang/bis/hari)	463 – 555
2.	Utilisasi kendaraan	Rata-rata jarak perjalanan yang ditempuh (km/hari)	230 – 260
3.	Tingkat operasi / tingkat ketersediaan	Rasio jumlah bis yang beroperasi dengan jumlah bis keseluruhan	80% – 90%
4.	Load factor	Perbandingan jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk per satuan waktu tertentu	70 %

Sumber : The World Bank, 1986

1. Load Faktor

Load factor merupakan perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas angkutan pada suatu waktu. *Load factor* bisa didefinisikan sebagai tingkat kepadatan dari sebuah angkutan pada kurun waktu tertentu. apabila nilai *load factor* tinggi, maka angkutan tersebut semakin penuh, dan sebaliknya. *Load factor* dapat dijadikan indikator untuk mengetahui apakah angkutan tersebut efektif atau tidak. Nilai *load factor* juga dapat digunakan sebagai parameter dalam evaluasi angkutan. apabila nilai *load factor* lebih dari satu, maka jumlah angkutan perlu ditambah, apabila nilai *load factor* antara 0,7 sampai dengan 1, maka jumlah angkutan sudah sesuai, dan apabila nilai *load factor* kurang dari 0,7, maka jumlah angkutanya perlu dikurangi. Nilai *load factor* dapat diperoleh dengan rumus sebagai berikut.

$$Lf = \frac{Jp}{C} \times 100\% \dots\dots\dots (1)$$

dengan :

- Lf = Load factor (%)
- Jp = jumlah penumpang (orang)
- C = kapasitas angkutan (orang)

2. Utilitas

Berdasarkan parameter *The World Bank* Utilitas didefinisikan sebagai rata-rata jarak tempuh total angkutan dalam satu hari. Utilitas digunakan sebagai parameter efisiensi angkutan karena sangat dipengaruhi oleh kecepatan perjalanan dan waktu operasi dalam satu hari. Apabila utilitas rendah, maka pelayanan angkutan juga akan rendah, dan sebaliknya apabila utilitas tinggi, maka pelayanan angkutan menjadi tinggi. Angka utilitas dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut.

$$Ust = (Jh \times Jrit) / K \dots\dots\dots (2)$$

dengan :

- Uts= utilitas (km/hari)
- Jh = jarak tempuh satu putaran (km)
- Jrit = jumlah putaran dalam satu hari (/hari)

METODOLOGI

Metodologi penelitian ini secara sederhana terdiri atas beberapa bagian yaitu:

Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung di lokasi studi kasus penelitian di propinsi Nusa Tenggara Timur, yang meliputi:

1. Persepsi penumpang terhadap pelayanan angkutan perintis;
2. Jadwal operasi angkutan perintis di Propinsi Nusa Tenggara Timur;
3. Rute/trayek perintis;
4. Jumlah kendaraan yang beroperasi;
5. Kapasitas pelayanan bus perintis;
6. Volume pelayanan;
7. Identifikasi fasilitas penunjang.

Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari beberapa instansi terkait dan dari beberapa penelitian tentang ruas jalan yang distudi sebelumnya. Pengumpulan data-data sekunder tersebut dilakukan dengan cara mengambil data dari instansi terkait dalam hal ini PO. DAMRI dan LLAJ Kementerian Perhubungan.

Analisis

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan statistik kuantitatif.

PROPINSI NUSA TENGGARA TIMUR

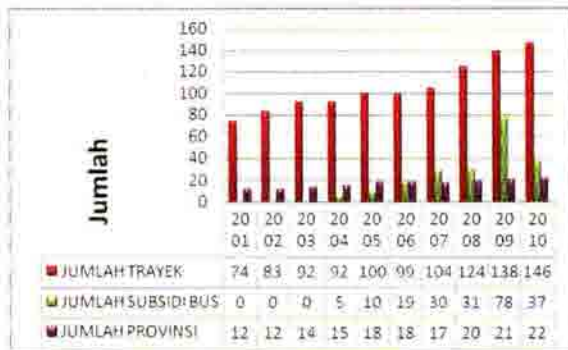
Propinsi Nusa Tenggara Timur terletak di selatan katulistiwa pada posisi 8⁰ - 12⁰ Lintang Selatan dan 118⁰ - 125⁰ Bujur Timur. Selain itu juga memiliki perbatasan:

- Sebelah Utara dengan Laut Flores
- Sebelah Selatan dengan Samudera Hindia
- Sebelah Timur dengan Negara Timor Leste
- Sebelah Barat dengan Propinsi Nusa Tenggara Barat

NTT merupakan wilayah kepulauan yang terdiri dari 566 pulau, 432 pulau diantaranya sudah mempunyai nama dan sisanya sampai saat ini belum mempunyai nama. Diantara 432 pulau yang sudah bernama terdapat 4 pulau besar: Flores, Sumba, Timor dan Alor (FLOBAMORA). Jumlah penduduk NTT adalah sejumlah 4.448.873 orang dengan luas daerah 47.349,90 km².

PERKEMBANGAN BUS PERINTIS DI INDONESIA

Sejak tahun 2001, terdapat perkembangan terhadap angkutan perintis, hal ini terlihat dari jumlah daerah dan trayek yang terlayani serta besaran subsidi yang diberikan oleh pemerintah. Detail lebih lanjut terdapat pada gambar 1.



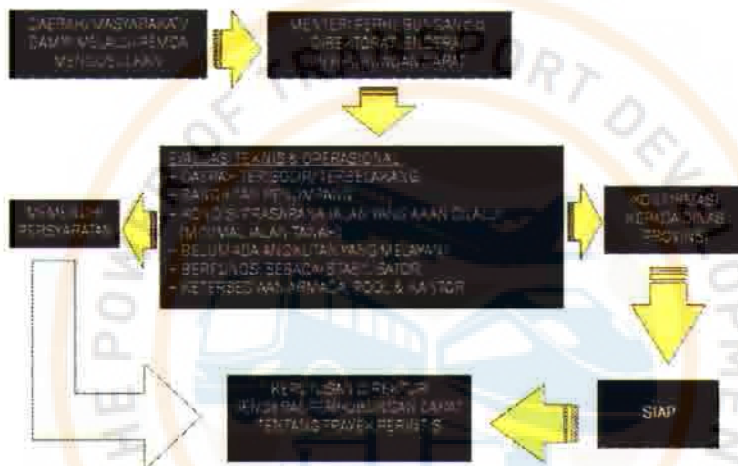
Sumber: Direktorat LLAJ, Perhubungan Darat, 2010 dan hasil analisis

Gambar 1. Perkembangan bus perintis

Berbanding terbalik dengan jumlah daerah dan trayek yang terlayani, jumlah subsidi bus terhadap angkutan perintis menurun drastis pada tahun 2010 hingga mencapai sekitar 50%.

1. Mekanisme penetapan trayek

Untuk menetapkan suatu trayek angkutan perintis, terdapat beberapa mekanisme yang harus dilalui seperti terlihat pada gambar 2.



(Sumber: Direktorat LLA) Perhubungan Darat, 2010

Gambar 2. Mekanisme penetapan trayek angkutan perintis

Dari gambar 2 terlihat beberapa proses yang harus dilalui terutama spesifikasi secara teknis dan operasional yang membutuhkan penanganan yang mendetail terhadap kondisi daerah perintis. Diharapkan dengan adanya angkutan perintis dapat membuka suatu wilayah perintis sehingga dapat menunjang pembangunan di wilayah tersebut.

2. Kondisi Trayek Perintis di Propinsi NTT

Setiap bulannya, trayek bus perintis selalu mendapatkan subsidi dari pemerintah pusat sebagai bentuk tanggung jawab negara terhadap pemerataan pembangunan dan

penyelenggaraan transportasi di seluruh wilayah Indonesia yang meliputi pula wilayah daerah tertinggal dan terisolir. Besaran subsidi yang ada meliputi pengadaan bus dan subsidi operasi. Untuk Propinsi NTT memiliki 63 jumlah unit bus dengan 30 jumlah trayek dan besaran subsidi sebesar Rp. 4.477.200.000.

HASIL PENELITIAN

A. Analisis Angkutan Perintis Nusa Tenggara Timur

Berdasarkan acuan dari *A World Bank Study* (1986) mengenai *Key Indicators of Bus Services Performance and Transit System Characteristic*, perhitungan dengan detail terhadap pelayanan bus adalah sebagai berikut.

1. Tingkat Operasi

Terdapat 4 pool di Nusa Tenggara Timur yang digunakan sebagai asal dan tujuan dari rute perintis di Nusa Tenggara Timur. Semua rute perintis yang melayani di Propinsi Nusa

Tenggara Timur memiliki perbandingan tingkat operasi dan tingkat ketersediaan armada sejumlah 100%. Hal ini artinya seluruh kendaraan yang

ada dioperasikan untuk melayani rute perintis. Data lebih lengkapnya dapat dilihat pada tabel 2,3,4 dan 5.

a. Pool Kefamenanu

Tabel 2. Tingkat operasi trayek perintis di pool Kefamenanu

No	Rute Trayek	Panjang (km)	Jenis Kendaraan	Alokasi Bus (unit)	Tingkat operasi/tingkat ketersediaan
1	Kefamenanu - Kampus Unimor	15	HYUNDAI	1	100%
2	Kefamenanu - Motadik	100	IZUZU/HINO	1	100%
3	Kefamenanu - Wirunopu	50	IZUZU/HINO	1	100%
4	Kefamenanu - Noelmuti - Oelfaut	36	IZUZU/HINO	1	100%
5	Kefamenanu - Moresu	50	IZUZU/HINO	2	100%
6	Kefamenanu - Inbata	54	IZUZU/HINO	2	100%
7	Kefamenanu - Oekolo	103	IZUZU/HINO	2	100%
8	Kefamenanu - Sipi - Bokis	54	IZUZU	1	100%

Sumber: Hasil Analisis 2010

b. Pool Waingapu

Tabel 3. Tingkat operasi trayek perintis di pool Waingapu

No	Rute Trayek	Panjang (km)	Jenis Kendaraan	Alokasi Bus (unit)	Tingkat operasi/tingkat ketersediaan
1	Waingapu - Waikelio	185	HINO-HYUNDAI	2	100%
2	Waingapu - mauramba	72	MITSUBISHI	2	100%
3	Waingapu - tanarainu	87	IZUZU	1	100%
4	Waingapu - lenang	220	HYUNDAI	2	100%
5	Waingapu - tanara - kenanggar	119	HINO	2	100%
6	Waingapu - kodi	210	HINO-HYUNDAI	2	100%
7	Waingapu - lulundulu	175	IZUZU	1	100%

Sumber: Hasil Analisis 2010

c. Pool Ende

Tabel 4. Tingkat operasi trayek perintis di pool Ende

No	Rute trayek	Panjang (km)	Jenis kendaraan	Alokasi bus (unit)	Tingkat operasi/tingkat ketersediaan
1	Ende - watuneso	98	IZUZU	2	100%
2	Ende - maurole	90	IZUZU	2	100%
3	Ende - riung	125	IZUZU	2	100%
4	Ende - jopu	72	TOYOTA	2	100%
5	Ende - pota	208	IZUZU	2	100%
6	Ende - nggele/potabaru	95	IZUZU	2	100%

Sumber: Hasil Analisis 2010

d. Pool Kupang

Tabel 5. Tingkat operasi trayek perintis di pool Kupang

No	Rute trayek	Panjang (km)	Jenis kendaraan	Alokasi bus (unit)	Tingkat operasi/tingkat ketersediaan
1	Kupang - cak doko - kampus	16	IZUZU/TOYOTA	5	100%
2	Kupang - oesapa - kampus	16	IZUZU/TOYOTA	4	100%
3	Kupang - oemofa	75	IZUZU/TOYOTA	1	100%
4	Kupang - lelogama	178	IZUZU/TOYOTA	2	100%
5	Kupang - naik liu	176	IZUZU/TOYOTA	1	100%
6	Seba - liae	25	IZUZU/TOYOTA	1	100%
7	Kupang - kuanfatu	138	IZUZU/TOYOTA	1	100%
8	Kupang - kolbano	146	IZUZU/TOYOTA	1	100%
9	Kupang - buraen	80	IZUZU/TOYOTA	1	100%
10	Kupang - baun natuna	30	IZUZU/TOYOTA	1	100%

Sumber: Hasil Analisis 2010

2. Utilisasi

Sebagai sample, yaitu sejumlah 50% dari jumlah pool yang ada, dalam perhitungan utilitas ini hanya dapat dilakukan di Pool Kupang dan Pool Kefamenanu. Adapun *utility* dari kedua Pool tersebut adalah sebagai berikut.

a. Pool Kefamenanu

Berdasarkan standar dari World Bank mengenai utilitas dari tiap trayek berkisar antara 230-260, dari 8 rute yang ada terdapat 3 rute yang melampaui batas standar tersebut. Hal tersebut membuktikan pelayanan angkutan yang tinggi yaitu pada rute Kefamenanu - Motadik, Kefamenanu - Wini - Ponu, dan Kefamenanu - Oekolo.

Tabel 6. *Utility* rute perintis di pool Kefamenanu

No	Rute	Rit	Jarak	Utility
1	Kefamenanu - Kampus Unimor	280	15	175
2	Kefamenanu - Motadik	60	100	250
3	Kefamenanu - Wini - Ponu	116	50	242
4	Kefamenanu - Noemuti - Oelfaub	120	36	180
5	Kefamenanu - Maurisu	88	50	183
6	Kefamenanu - Inbate	44	54	99
7	Kefamenanu - Oekolo	92	103	395
8	Kefamenanu - Sipi - Bokis	116	54	261

Sumber: Hasil Analisis, 2010

b. Pool Kupang

Dari 10 rute yang ada, terdapat rute yang memiliki tingkat pelayanan yang tinggi yaitu rute Kupang - Lelogama yang mencapai angka *utility* hingga 831. Selain itu

terdapat 3 rute lain dengan angka *utility* melebihi standar dari Bank Dunia yaitu rute Kupang - Kuanfatu, Kupang - Kolbano, dan Kupang - Naikliu. Untuk detail perhitungan terdapat pada tabel 7.

Tabel 7. *Utility* rute perintis di pool Kupang

No	Rute	Rit	Jarak	Utility
1	Kupang - Cak Doko - Kampus	210	16	140
2	Kupang - Cak Doko - Kampus	204	16	136
3	Kupang - Cak Doko - Kampus	212	16	141
4	Kupang - Cak Doko - Kampus	208	16	139
5	Kupang - Oesapa - Kampus	198	16	132
6	Kupang - Oesapa - Kampus	190	16	127
7	Kupang - Oesapa - Kampus	196	16	131
8	Kupang - Oesapa - Kampus	202	16	135
9	Kupang - Lelogama	112	178	831
10	Kupang - Oemofa	46	75	144
11	Kupang - Kuanfatu	46	138	265
12	Kupang - Kolbano	48	146	292
13	Kupang - Naikliu	44	176	323
14	Seba - Liae	46	25	48
15	Kupang - Buraen	48	80	160
16	Kupang - Baun - Batuna	50	30	63

Sumber: Hasil Analisis, 2010

3. Jumlah Penumpang dan Faktor muat (Load factor)

a. Pool Kefa

Tabel 8. Jumlah penumpang dan faktor muat di pool Kefa

Kriteria	Satuan	Kefa - Unimor	Kefa - Motadik	Kefa - Wininopu	Kefa - Noelmuti - Oelfaut	Kefa - Moresu	Kefa - Inbate	Kefa - Oekolo	Kefa - Sipi - Bokis
kapasitas pelayanan	pnpkm/th	24	24	19	24	24	24	19	24
volume pelayanan	pnpkm/th	15.624	4.725	7.852	9.792	9.821	19.008	7.524	8.870
	pnpkm/hri	54	16	27	34	34	66	26	31
faktor muat (%)	vol/kpstas	36	33	33	34	33	35	33	33

Sumber: Hasil Analisis, 2010

Rata-rata faktor muat dari rute yang melalui Pool Kefa sebesar 33-36%. Sedangkan jumlah penumpang harian rata-rata sebesar 20 an penumpang dengan jumlah rit 2-5 kali sehari. Akan tetapi terdapat rute yang memiliki jumlah penum-

pang tertinggi yaitu rute Kefa Unimor yang mencapai 15.624 penumpang pertahunnya dan rute Kefa-Inbate yang rata-rata mencapai 66 penumpang perharinya dengan jumlah rit 2-5 kali.

b. Pool Waingapu

Faktor muat di Pool Waingapu hingga saat ini sama di semua

rutenya mencapai 31%. Sedangkan penumpang perharinya berkisar antara 5-12 penumpang.

Tabel 9. Jumlah penumpang dan faktor muat di pool Waingapu

kriteria	satuan	Wgp - waikelo	Wgp - mauramba	Wgp - tanaraing	Wgp - lenang	Wgp - tanarara - kenanggar	Wgp - kodi	Wgp - lulundilu
kapasitas pelayanan	pnp-km/th	19	24	24	19	19	19	24
volume pelayanan	pnp-km/th	3.534	3.571	3.393	1.767	1.343	1.838	1.696
	pnp-km/hri	12	12	12	6	5	6	6
faktor muat	vol/kpstas	31	31	31	31	31	31	31

Sumber: Hasil Analisis, 2010

c. Pool Ende

Tabel 10. Jumlah penumpang dan faktor muat di Pool Ende

Kriteria	Satuan	Ende - Watuneso	Ende - Maurole	Ende - Riung	Ende - Jopu	Ende - Pota	Ende - Nggele/Potabaru
kapasitas pelayanan	pnp-km/th	24	24	24	24	24	24
volume pelayanan	pnp-km/th	4.507	4.162	8.909	4.357	8.046	4.023
	pnp-km/hri	16	14	31	15	28	14
faktor muat	vol/kpstas	30	29	29	29	29	29

Sumber: Hasil Analisis, 2010

Faktor muat di Pool Ende mencapai 29-30% sedangkan penumpang perharinya mencapai 14-28 penumpang/hari.

d. Pool Kupang

abel 11. Jumlah penumpang dan faktor muat di pool Kupang

kriteria	satuan	kpg - cak doko - kampus	kpg - oesapa - kampus	kpg - oemofa	kpg - lelogama	kpg - naik liu	seba - liae	kpg - kuanfatu	kpg - kolbano	kpg - buraen	kpg - baun natuna
kapasitas pelayanan	pnp- km/ th	24	24	19	24	24	24	19	24	24	24
volume pelayanan	pnp- km/ th	59.495	38.461	3.306	8.296	4.464	12.874	3.534	4.404	5059	18.689
	pnp- km/ hri	207	134	11	29	16	45	12	15	18	65
faktor muat	vol/ kpstas	33	32	29	29	30	30	31	31	31	31

umber: Hasil Analisis 2010

Load factor dari 10 rute yang melintasi Pool Kupang mencapai 29-33%. Jumlah penumpang tertinggi yaitu yang melewati rute kampus hingga mencapai 38.000-60.000 penumpang pertahunnya. Dengan kondisi ini di sesuaikan pula dengan bantuan subsidi pemerintah pada rute ini sejumlah 2-5 bus beroperasi.

Diagram 1. Persepsi terhadap tarif angkutan perintis



Sumber: Hasil Analisis 2010

Persepsi Responden Terhadap Angkutan Perintis

Selain melakukan olah data, dilakukan wawancara terhadap penumpang angkutan perintis terkait dengan respon terhadap pelayanan angkutan perintis. Hasil dari wawancara tersebut adalah sebagai berikut.

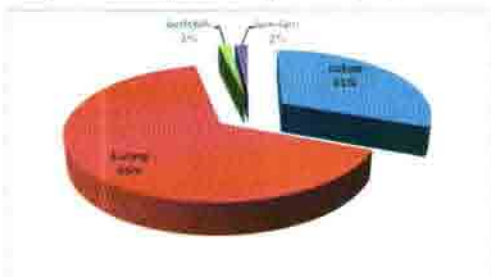
a. Persepsi Terhadap Tarif Angkutan Perintis

Hampir 90% responden menyatakan bahwa tarif yang ada saat ini terjangkau dan cukup wajar bagi mereka. Selain itu mereka juga meminta supaya tarif ini terus dipertahankan dengan rute yang

b. Persepsi Terhadap Kecukupan Jumlah Armada

Dari penumpang yang menjadi responden, 65% menyatakan jumlah armada yang ada saat ini kurang jumlahnya, karena beberapa armadanya ada yang mengalami kerusakan dalam interiornya seperti jok yang kurang nyaman. Akan tetapi 31% responden menyatakan kondisi armada yang ada saat ini sudah cukup melayani rute angkutan perintis yang ada di Propinsi Nusa Tenggara Timur.

Diagram 2. Persepsi terhadap kecukupan jumlah armada



Sumber: Hasil Analisis 2010

c. Persepsi Pelayanan Angkutan Perintis Untuk Menuju Tempat Pelayanan Umum

Lebih dari 90% responden menyatakan bahwa rute angkutan perintis yang ada saat ini sudah membantu masyarakat di wilayah perintis untuk menjangkau tempat pelayanan umum. Ini membuktikan sangat diperlukannya angkutan perintis sebagai suatu langkah pemerataan pembangunan.

Diagram 3. Persepsi pelayanan angkutan perintis untuk menuju tempat pelayanan umum



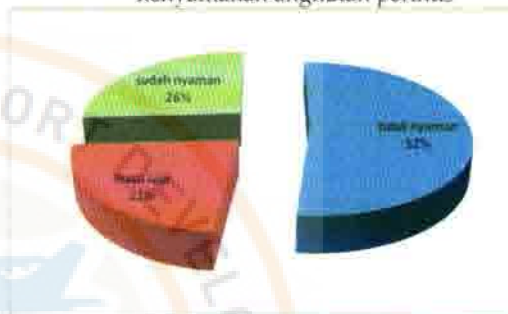
Sumber: Hasil Analisis 2010

d. Persepsi Responden Terhadap Kenyamanan Angkutan Perintis

Lebih dari separo responden menyatakan angkutan perintis terkait armada yang melayani mereka saat ini kurang nyaman. Hal tersebut lebih dikarenakan armada yang ada saat ini kurang cocok untuk digunakan pada rute

yang ada dikarenakan jalan yang jelek selayaknya ditunjang dengan armada yang nyaman dengan tingkat *shock beker* dan jarak antar roda dan *body* yang cukup. Hal ini sangat berpengaruh terhadap guncangan pada saat armada melewati jalanan yang rusak.

Diagram 4. Persepsi responden terhadap kenyamanan angkutan perintis

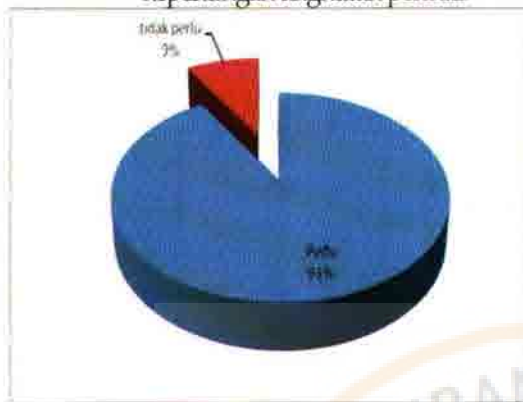


Sumber: Hasil Analisis 2010

e. Persepsi Terhadap Tingkat Kepentingan Angkutan Perintis

Hampir sama terhadap hasil data pelayanan angkutan perintis untuk menuju tempat pelayanan umum lebih dari 90% responden menyatakan angkutan perintis yang ada sangat diperlukan bagi terbukanya mobilitas bagi masyarakat di wilayah perintis. Responden menyatakan pula dalam wawancara kajian ini bahwa mereka mengharapkan pemerintah terus mengadakan angkutan perintis bagi wilayah mereka.

Diagram 5. Persepsi terhadap tingkat kepentingan angkutan perintis



Sumber: Hasil Analisis, 2010

5. Kendala Angkutan Perintis di Propinsi Nusa Tenggara Timur

a. Sarana :

2 Bus yang baru dengan Merk Hyundai dirasa tidak sesuai dan tidak mampu untuk kondisi geografis dan jalan perintis yang dilayani. Kelemahan bus Merk Hyundai adalah persnelling tidak mampu untuk tanjakan, gardan lemah, serta *sparepart* yang sulit di dapat. Berdasarkan pengalaman, armada yang dibutuhkan adalah Bus dengan Merk Toyota, Fuso, atau Hino. Selain itu diperlukan pula armada penyeberangan yang mendukung rute angkutan perintis mengingat propinsi NTT merupakan propinsi kepulauan.

b. Prasarana:

Kondisi geografis dan jalan yang tidak baik. Kondisi yang sering terjadi adalah jika kendaraan menghindari dari 1 lubang akan masuk 10 lubang karena banyaknya lubang pada rute jalan. Selain itu kondisi jalan tanah dan sungai yang tidak ada jembatan sehingga

bus turun masuk sungai. kondisi jalan yang jelek menyebabkan resiko kendaraan cepat rusak terutama, ban cepat rusak dan sobek, juga *shock beker* dan rem cepat rusak, sehingga biaya menjadi tinggi.

Prasarana jalan dengan kondisi yang sangat parah adalah untuk trayek: Kupang - Naiklui, Kupang - Oimova, dan Kupang - Lelogama. Kondisi di 3 rute itu adalah 30 km jalan aspal keras, selanjutnya jalan berlubang, berbatu, dan jalan tanah dengan kubangan air. Apalagi jika hujan, jalanan menjadi sangat licin.

c. Kondisi daerah terisolasi yang dilayani :

Daya beli masyarakat rendah, hal ini terbukti dengan tarif Kupang - Lelogama yang dibandrol seharga Rp. 35.000 oleh DAMRI tetapi masyarakat hanya mau membayar sebesar Rp. 25.000.

d. Karakteristik penumpang:

Penumpang bus perintis adalah pedagang dengan membawa barang dagangan dan umumnya barang yang berada di bus lebih banyak dari pada penumpang. Selain itu, penumpang dan barang berada di dalam bus menjadi satu. Bus Damri adalah 24 tempat duduk, *load factor* penumpang antara 30-40 % dan selebihnya adalah barang. Karena penumpang selalu membawa barang, Damri merasa diperlukan pengadaan bus dengan perubahan bentuk/desain yang nyaman untuk penumpang tapi tetap dapat

mengangkut barang dengan jumlah yang tinggi.

Penumpang merasa lebih nyaman dengan Damri dari pada kendaraan lain, karena :

Murah, tertutup, tidak kepanasan dan tidak kehujanan, serta merasa aman karena tidak terpisah dengan barang.

Kendala saingan adalah mobil pickup dengan trayek dan tujuan tidak pasti tergantung tujuan penumpang akan tetapi tarif mahal. Selain itu terdapat pula ojek sepeda motor dengan tarif yang lebih mahal.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pelayanan trayek angkutan perintis di Propinsi Nusa Tenggara Timur melalui 4 Pool yaitu Pool Kefamenanu, Pool Ende, Pool Waingapu, dan Pool Kupang. Rute yang melintasi Pool tersebut rata-rata memiliki angka *load factor* antara 30-40%. Selain itu, perbandingan tingkat operasi dan tingkat ketersediaan armada di semua rute perintis di Propinsi Nusa Tenggara Timur mencapai 100%. Hal ini berarti seluruh kendaraan yang ada dioperasikan untuk melayani rute perintis. Meskipun demikian, terdapat beberapa rute yang memiliki tingkat pelayanan yang tinggi yaitu Kefamenanu - Motadik, Kefamenanu - Wini - Ponu, Kefamenanu - Oekolo, Kupang - Kuanfatu, Kupang - Kolbano, dan Kupang - Naikliu. *Load factor* trayek perintis saat ini masih rendah akan tetapi sangat dibutuhkan masyarakat daerah terpencil karena

merupakan satu-satunya akses transportasi. Sedangkan dilihat dari tingkat utilisasi dari Pool Kefamenanu dan Pool Kupang maka 0,3 % dari total rute yang memiliki utilisasi melebihi standar dari The World Bank yaitu rute Kefamenanu-Motadik, Kefamenanu - Wini - Ponu, Kefamenanu - Oekolo, Kupang - Lelogama, Kupang - Kuanfatu, Kupang - Kolbano, dan Kupang - Naikliu.

2. Berdasarkan persepsi reponden, lebih dari 90% menyatakan bahwa angkutan perintis sangat dibutuhkan guna membuka mobilitas bagi wilayah perintis. Dari data persepsi dapat disimpulkan pula bahwa tarif angkutan perintis saat ini sudah terjangkau dan masyarakat mengharapkan pengadaan angkutan perintis seperti yang ada saat ini dengan tambahan perbaikan pada armada yang menyesuaikan kondisi rute perintis.
3. Hingga saat ini, angkutan perintis selalu memiliki penumpang walaupun kondisinya tidak menguntungkan seperti halnya angkutan komersil. Hal ini dikarenakan rendahnya daya beli masyarakat dan rendahnya mobilitas transportasi yang akan mereka lakukan. Sebagian besar penumpang angkutan perintis merupakan pedagang yang membeli perlengkapan pokok yang akan dijual di kampungnya.
4. Kondisi angkutan perintis saat ini yaitu dilengkapi dengan sarana yang kurang dapat digunakan di area perintis karena armadanya yang kurang bersahabat di wilayah perintis. Selain itu, kondisi prasarana jalan pun banyak yang rusak dan penuh lubang di mana-mana.

B. Saran

Untuk meningkatkan kinerja angkutan perintis diperlukan beberapa upaya diantaranya sebagai berikut:

1. Menyediakan armada dengan menyesuaikan kondisi trayek yang dilalui yaitu dengan spesifikasi tertentu misalnya jarak yang tinggi antara roda dan *body*, armada yang nyaman untuk penumpang tapi dapat menampung barang-barang, serta *sparepart* yang mudah untuk didapatkan. Selain itu diperlukan pula armada penyeberangan yang mendukung rute angkutan perintis mengingat propinsi NTT merupakan propinsi kepulauan.;
2. Memperbaiki prasarana pada trayek angkutan perintis yaitu jalan yang melewati dan membatasi beban jalan sehingga umur jalan sesuai dengan rancangan awal;
3. Adanya peran aktif pemerintah daerah dalam memperbaiki sarana dan prasarana sehingga mendukung perkembangan angkutan perintis serta peran agreasif dari pemerintah pusat dalam monitoring dan sigap dalam memberikan bantuan yang mendukung penyelenggaraan dan pengembangan angkutan perintis.
4. Perusahaan angkutan DAMRI agar dapat menjadi angkutan pepadu moda dari bandara hingga mencapai wilayah perintis mengingat tidak adanya akses pada rute tersebut.

Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan dengan Fakultas Teknologi Kelautan, 2003, *Studi Pedoman Pengelolaan dan Penilaian Keberhasilan Angkutan Perintis*, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

Badan Pusat Statistik, *NTT Dalam Angka*, 2010, Jakarta

Keputusan Dirjen Perhubungan Darat, Nomor SK.4152/AJ.204/DRJD/2009 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2010

Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat, 1985, *Final Report Masalah Keperintisan Dilingkungan Sub Sektor Perhubungan Darat*, Balitbang Perhubungan, Jakarta

*) Lahir 22 Mei 1985, S1-Teknik Sipil UGM, S2 Sandwich Program-MSTT, UGM-Traffic Science, Lund University, Calon Peneliti, saat ini sebagai staf Perencanaan Sekretariat Badan Litbang Perhubungan.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2008, *Laporan Akhir Studi Peningkatan Kinerja Trans-portasi di 33 Propinsi*, Jakarta