

KAJIAN ANGKUTAN UMUM SEBAGAI PENDUKUNG KEGIATAN DI WILAYAH PEDESAAN PROPINSI BANTEN Besar Setyabudi *)

Badan Litbang Perhubungan Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Typical of public transportation in Banten is dominated by small-mini bus with capacity of 12 passengers. The system of this public transportation has already arranged by local government. The villagers usually waiting for this public transportation on the side of the street near their village since there is very rare of bus stop in Province Banten. One of the most common transportation challenges today in Provision Banten is keeping up with the rapid villagers' population growth. This population growth directly affects existing public transportation capacity and congestion levels – which directly affects the distribution of harvest since the congestion used to happened and seen in many street not far from traditional market, school, hospital and some road travelled. Road safety has not seen as priority for the public transportation in Banten, as it seen from the vehicles' feasibility, driver's behavior that require regular supervise and from the passengers view as well since they tend to ignore the safety as long as their need of transportation fulfilled. The operational movement of public transportation in Banten can be divided into three categories; based on time (busy time and unoccupied), purpose of travel (working, school, and shopping), and type of activity (e.g: household business). Public transportation in Province of Banten serves two cities and four districts including 1.207 dependent villages, and reliant villages and any other kinds of village. The result of this study is kind of recommendations for the regional government in order to improve the safety road moreover the quality of public transportation service in Province of Banten.

Key words: public transportation, villages' activities.

PENDAHULUAN

Masalah transportasi angkutan umum yang beraktfitas melalui berbagai pedesaan di Propinsi Banten merupakan masalah yang semakin kompleks saat ini, lebih-lebih dengan bertambahnya penduduk wilayah pedesaan yang cenderung semakin meningkat dan produksi pedesaan yang semakin berkembang seperti sayuran, perikanan dan lain sebagainya. Berbagai upaya peningkatan prasarana transportasi jalan ternyata belum dapat memecahkan masalah peningkatan mobilitas dan perjalanan harian penduduk serta pergerakan pengangkutan barang.

Angkutan pedesaan di Propinsi Banten pada umumnya dilayani oleh angkutan jenis mini bus yang kesemuanya berbaur menggunakan jalan yang sama. Untuk angkutan umum sudah ada trayek tetap yang diatur, pada umumnya didominasi oleh kendaraan jenis mini bus yang berkapasitas 12 orang. Pada trayek umumnya belum mengikuti hirarki trayek sebagaimana ditentukan dalam PP Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, sehingga menyebabkan terjadinya tumpang tindih (*overlapping*) pelayanan antara masing-masing kendaraan dalam satu ruas jalan termasuk kendaraan-kendaraan lain, sehingga sering terjadi

kemacetan lalu lintas karena sering berebut penumpang terutama pada jam-jam sibuk. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat pelayanan angkutan umum masih kurang, karena pelayanan yang diberikan dirasakan masih jauh memadai dari standar yang diharapkan.

Menurut pasal 2 PP Nomor 41 Tahun 1993 Angkutan Jalan, dinyatakan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor dilakukan dengan menggunakan sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan kendaraan khusus. Namun bila kita lihat pasal 4 peraturan yang sama, maka pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang.

Permasalahan angkutan umum yang sering terjadi menimbulkan kemacetan di beberapa tempat antara lain pusat perbelanjaan/pertokoan, pasar, sekolah, rumah sakit dan beberapa ruas jalan yang dilalui, demikian juga dari segi keselamatan yang dihubungkan dengan uji kelaikan kendaraan, pengemudi belum ada pengawasan secara efektif.

Di satu sisi keberadaan angkutan umum banyak diminati dan dibutuhkan oleh masyarakat pedesaan yang berpenghasilan rendah yang cenderung menuntut pelayanan angkutan dari asal ke tempat tujuan, untuk itu kajian ini mencoba menelaah tentang peranan angkutan umum dalam mendukung kegiatan pedesaan dan menemukan permasalahan yang ditinjau dari berbagai aspek.

Rumusan Masalah dalam kajian ini adalah, apakah angkutan umum telah menjangkau seluruh pedesaan di propinsi Banten? dan apakah masyarakat benar-benar menggunakan angkutan umum sebagai angkutan yang sangat diperlukan.

Maksud dan tujuan kajian ini adalah untuk mengetahui gambaran angkutan umum di beberapa pedesaan di Propinsi Banten dalam menciptakan pelayanan dari tempat asal ke tujuan dan tujuan dari kajian ini adalah terciptanya kebijakan peningkatan pengoperasian angkutan umum di wilayah pedesaan.

Hasil yang diharapkan dari kajian ini adalah upaya terciptanya kebijakan peningkatan pengoperasian angkutan umum di wilayah pedesaan dilihat dari segi cakupan pelayanan dan keselamatan penumpang.

TINJAUAN PUSTAKA

Beberapa dasar dalam pendekatan kajian angkutan umum sebagai pendukung kegiatan di wilayah pedesaan propinsi banten adalah berdasarkan peraturan perundang-undangan, peraturan pemerintah keputusan presiden, keputusan Menteri dan keputusan Dirjen adalah sebagai berikut :

1. .Angkutan Jalan
2. Undang-Undang Republik Indonesia No. 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah
3. Undang-Undang RI Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
4. Kepmen Perhubungan No.KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum
5. Peraturan Pemerintah RI No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan

6. Peraturan Pemerintah RI No. 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan
7. Peraturan Pemerintah RI No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan
8. Peraturan Pemerintah RI No. 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan Dan Pengemudi

LANDASAN TEORI

1. Pola Pergerakan

Perjalanan atau pergerakan diartikan sebagai pergerakan pulang pergi untuk tujuan tertentu dan pelaku perjalanan berumur lebih dari 5 tahun (McLeod dan Hank, 1980 Tahun 1997). Penduduk merupakan subyek yang melakukan pergerakan dan menimbulkan bangkitan pergerakan. Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan yang tidak terlayani di tempat seseorang berada. Hal ini terjadi karena pada kenyataannya berbagai kegiatan yang dibutuhkan tidak terdapat dalam satu lokasi tertentu, sehingga orang akan melakukan pergerakan atau perjalanan dari suatu tempat menuju tempat lainnya untuk dapat memenuhi pelaksanaan kegiatannya. Pergerakan yang dilakukan oleh pelaku pergerakan ada bermacam-macam (Okyar Z Tamin, 1997 : 95) mengklarifikasi pergerakan menjadi tiga yaitu, pergerakan berdasarkan tujuan (bekerja, sekolah, belanja), pergerakan berdasarkan waktu pergerakan (jam sibuk atau tidak sibuk) dan pergerakan berdasarkan jenis kegiatan (pendapatan, kepemilikan kendaraan dan urusan rumah tangga)

2. Sistem Pengangkutan

Transportasi atau pengangkutan adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan yang digerakan oleh tenaga manusia, hewan, mesin. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu. Jadi perjalanan adalah proses perpindahan dari satu ke tempat yang lain, ada 5 unsur pokok transportasi yaitu

- a. Manusia yang membutuhkan transportasi
- b. Barang, yang diperlukan manusia
- c. Kendaraan, sebagai sarana transportasi
- d. Jalan, sebagai prasarana transportasi
- e. Organisasi sebagai pengelola transportasi.

3. Sistem Transportasi

Transportasi bukan merupakan tujuan akhir melainkan terjadi karena adanya kebutuhan, sistem pergerakan yang terjadi sebagai akibat dari adanya aktivitas yang dilakukan yang didukung dengan adanya jaringan. Sistem kegiatan merupakan fungsi dari penduduk dengan segala aktifitasnya seperti perumahan, perkantoran, perdagangan dan lain sebagainya. Sedangkan sistem jaringan merupakan sarana dan prasarana yang dapat

mendukung terjadinya pergerakan, misalnya jaringan jalan, kereta api, pesawat terbang, terminal pelabuhan dan sebagainya. Keseluruhan sistem diatas juga terkait dengan sistem kelembagaan yang terdiri atas:

- a. aspek legal, termasuk kebijaksanaan dan peraturan perundangan yang berlaku
- b. aspek organisasi dengan SDM nya baik lembaga pemerintah, swasta atau masyarakat
- c. aspek keuangan.

4. Sistem Operasi Angkutan Umum di Wilayah Pedesaan

Beberapa kejadian sistem operasi angkutan umum yang terjadi di beberapa desa kabupaten di Propinsi Banten sampai saat ini masih belum terpolakan dengan jelas. Kondisi ini salah satunya disebabkan oleh pola operasi angkutan umum yang tidak jelas walau mempunyai rute tertentu. Angkutan umum di wilayah pedesaan ini diklasifikasikan dalam *paratransit* yaitu suatu moda angkutan yang mempunyai jalur resmi dalam operasionalnya, dalam operasinya angkutan umum ini bersifat menjemput/mencari penumpang di wilayah pedesaan dan kota yang akan menggunakan angkutan umum ini. Pelayanan pada sisi kebutuhan menggambarkan seberapa besar pelayanan yang diberikan oleh angkutan umum ini, apakah dari sisi jumlah angkutan umum ini telah mencukupi besarnya potensi di suatu pedesaan, sehingga perlu dilakukan perbandingan antara jumlah angkutan umum dengan kebutuhan pola pergerakan orang. Dilihat dari aspek kebijakan dalam penyelenggaraan angkutan umum diatur oleh pemerintah sebagai regulator, untuk penyelenggaraan angkutan umum di wilayah pedesaan agar dilakukan pelayanan yang dibutuhkan oleh penumpang.

B. Pengertian-Pengertian

1. **Angkutan Pedesaan** disebut juga Angdes adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek angkutan kota yang berada dalam wilayah kota kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek. Angkutan pedesaan merupakan sarana pendukung wilayah yang penting disamping prasarana jalan, telekomunikasi, serta prasarana lainnya seperti listrik dan air.
2. **Kawasan pedesaan** adalah wilayah yang mempunyai kegiatan utama pertanian, termasuk pengelolaan sumber daya alam dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman pedesaan, pelayanan jasa, pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi.
3. Ciri kawasan pedesaan
 - a. Kepadatan penduduk rendah, kegiatan di pedesaan didominasi oleh kegiatan pertanian tanaman keras, tanaman tumpang sari, peternakan sapi, kambing, unggas, kolam ikan. Masih banyak ditemukan hewan liar seperti burung, tikus, tupai, ular dan lain sebagainya. Penduduk terkonsentrasi dalam bentuk kluster yang disebut desa. Hubungan sosial masyarakat masih sangat akrab dan saling bantu.
 - b. Desa, atau udik, menurut definisi *universal*, adalah sebuah aglomerasi permukiman di area perdesaan (*rural*). Di Indonesia, istilah desa adalah pembagian wilayah ad-

ministratif di Indonesia di bawah kecamatan, yang dipimpin oleh Kepala Desa, (di Kutai Barat, Kalimantan Timur disebut Kepala Kampung/ Petinggi.

METODOLOGI

Kajian ini bersifat deskriptif dan kualitatif dengan melihat kenyataan yang ada pada angkutan umum di beberapa trayek yang mempunyai jalur kearah pedesaan dilihat dari aspek pelayanan dan keamanan.

Pendekatan yang digunakan dalam pembahasan adalah dengan melihat kenyataan yang ada (eksisting) kondisi angkutan umum di wilayah pedesaan dengan kondisi yang seharusnya berdasarkan Peraturan perundang-undangan mengenai sarana, pola operasinya dan pelayanan pengangkutannya.

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

A. Data dan Informasi

1. **Kondisi Geografis Dan Fisik Propinsi Banten** adalah sebuah propinsi salah satu di Pulau Jawa. Provinsi ini dulunya merupakan bagian dari provinsi Jawa Barat, namun dipisahkan sejak tahun 2000, dengan keputusan Undang-undang No.23 tahun 2000. Wilayahnya mencakup sisi barat dari Provinsi Jawa Barat, yaitu Serang, Lebak, Pandeglang, Tangerang, Kota Cilegon, Kota Serang, Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan. Ibukotanya kota Serang.

- Geografi di wilayah Banten terletak di antara $5^{\circ} 7' 50''$ - $7^{\circ} 1' 11''$ Lintang Selatan dan $105^{\circ} 1' 11''$ - $106^{\circ} 7' 12''$ Bujur Timur, berdasarkan UU RI Nomor 23 tahun 2000 luas wilayah Banten adalah 9.160,70 Km². Secara wilayah pemerintahan Provinsi Banten terdiri dari 4 kota, 4 kabupaten, 140 kecamatan, 262 kelurahan dan 1.242 desa.
- Topografi di Propinsi Banten adalah, wilayah datar (kemiringan 0 - 2 %) seluas 574.090 Ha, wilayah bergelombang (kemiringan 2 - 15%) seluas 186.320 Ha dan wilayah curam (kemiringan 15 - 40%) seluas 118.470,50 Ha
- Kabupaten dan Kota

Provinsi Banten terdiri atas 4 kabupaten dan 4 kota. Berikut adalah daftar kabupaten dan kota di Banten, beserta ibukota pada tabel 1.

NO	KABUPATEN/KOTA	IBUKOTA
1.	Kabupaten Lebak	Rangkasbitung
2.	Kabupaten Pandeglang	Pandeglang
3.	Kabupaten Serang	Serang
4.	Kabupaten Tangerang	Tigaraksa
5.	Kota Cilegon	-
6.	Kota Serang	-
7.	Kota Tangerang	-
8.	Kota Tangerang Selatan	

Sumber : Provinsi Banten Dalam Angka Tahun 2009, BPS

d. Kota, Kecamatan, Kelurahan dan Desa

Terdapat beberapa kota penting lain di Banten selain yang berstatus tidak sebagai kota otonom yaitu Anyer, Balaraja, Bojonegara dan Labuan Secara administrasi pemerintahan Propinsi Banten mempunyai beberapa jumlah kecamatan, kelurahan dan desa serta jumlah Desa menurut klasifikasi di Banten berdasarkan data yang diperoleh adalah sebagai berikut yaitu sebagai berikut sampai dengan tahun 2007 jumlah kecamatan sebanyak 152 kecamatan, 1.242 desa, dan 262 kelurahan yang tersebar pada 4 (empat) kabupaten Pandeglang, Lebak, Tangerang dan Serang serta 2 (dua) kota Tangerang dan Cilegon.Sedangkan jumlah desa yang tercatat di Propinsi Banten terdiri dari desa Swadaya sebanyak 1.207 desa, Desa Swakarsa sebanyak 277 desa dan belum terklasifikasi dalam pembinaan pemerintah untuk menuju swasembada sebanyak 21 desa

e. Ekonomi dan Kependudukan

Pada tahun 2007, penduduk Banten berjumlah 9.351.470 jiwa, dengan perbandingan 3.370.182 jiwa (36,04%) anak-anak, 240.742 jiwa (2,57%) lanjut usia, sisanya 5.740.546 jiwa berusia diantara 15 sampai 64 tahun. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) tahun 2007 mayoritas berasal dari sektor industri pengolahan (49,75%), diikuti sektor perdagangan, hotel dan restoran (17,13%), pengangkutan dan komunikasi (8,58%) dan pertanian yang hanya 8,53%. Namun berdasarkan jumlah penyerapan tenaga kerja, industri menyerap 23,11% tenaga kerja, diikuti oleh pertanian (21,14%), perdagangan (20,84%) dan transportasi/komunikasi yang hanya 9,50%.

f. Potensi Lahan Produktif

Potensi lahan produkti di wilayah pedesaan di Propinsi Banten yang memerlukan angkutan umum agar dapat melalui wilayah pedesaan agar dapat terangkut adalah sebagai berikut pada tabel 2.

NO	POTENSI	HASIL
1.	Padi dan Palawija	Gabah Kering Giling, Beras, Jagung, Ubi Kayu Jalar, Kacang Tanah, Kedelai, Kacang Hijau
2.	Hortikultura	Sayuran, Buah-buahan, obat-obatan, tanaman hias, pisang, melinjo, jahe, laos
3.	Perkebunan	Karet, kelapa, kelapa sawit,
4.	Kehutanan	Kayu jati dan kayu rimba
5.	Peternakan dan perikanan	Kerbau, sapi, domba, kambing, ayam buras, ayam kampung, ikan darat dan ikan laut

Sumber : Diolah

2. Tempat wisata di Banten

Potensi tempat wisata di wilayah pedesaan dan pinggir pantai di Propinsi Banten yang juga memerlukan angkutan umum adalah sebagai berikut pada tabel 3.

NO	LOKASI	POTENSI
1.	Taman Nasional Ujung Kulon (Akses melalui pedesaan)	Konservasi alam, hutan tropis, badan cula satu, gugus pulau-2 kecil, pemandangan gunung, badak jawa, rusa, kijang, bantengbabi hutan, kucing hutan, jenis burung, situs cagar alam dunia
2.	Pulau Dua/Pulau Burung (Akses melalui pedesaan ke pantai)	Panorama laut, gugus karang, berbagai jenis ikan laut dan burung, widata perahu tradisional
3.	Pulau Umang (Akses melalui pedesaan ke pantai)	Wisata pantai, pemandangan laut, olah raga, rekreasi air laut, pusat rekreasi keluarga
4.	Gunung Krakatau (Akses ke Pantai dan Pedesaan)	Wisata alam, berkemah, berjalan kaki. Memancing, pemandangan alam laut
5.	Rawadano (Akses ke pedesaan)	Cagar alam, rawa-rawa, danau, berbagai jenis pohon, berbagai jenis ular, buaya, berbagai jenis burung

Sumber : Diolah

3. Transportasi di Provinsi Banten

Provinsi Banten yang berada di wilayah ujung barat Pulau Jawa memiliki posisi yang sangat strategis dan memiliki potensi ekonomi yang sangat besar baik skala lokal, regional, nasional bahkan skala internasional. Fasilitas terhadap pergerakan barang dan penumpang yang dari dan ke pusat-pusat kegiatan Nasional, Wilayah maupun Lokal yang ada di Provinsi Banten menjadi sangat penting dalam upaya mendukung pengembangan ekonomi di wilayah Provinsi Banten. Provinsi Banten dibagi menjadi tiga Wilayah Kerja Pembangunan yang mempunyai 'icon' atau ciri khas prasarana perhubungan di Provinsi Banten dikarenakan aktivitasnya yang lebih menonjol dibandingkan dengan prasarana perhubungan lainnya. Wilayah Kerja I yaitu Kota Tangerang dan Kabupaten Tangerang terdapat Bandara Soekarno Hatta yang bertaraf Internasional yang merupakan gerbang masuknya barang dan penumpang ke Indonesia. Wilayah Kerja II yaitu Kota Cilegon dan Kabupaten Serang terdapat pelabuhan penyeberangan Merak yang menjadi gerbang masuknya barang dan penumpang dari Pulau Sumatera ke Pulau Jawa dan di Wilayah Kerja III yaitu Kabupaten Pandeglang dan Kabupaten Lebak terdapat Stasiun Kereta Api yang merupakan gerbang masuk barang dan penumpang terutama dari dan ke Jakarta. Secara umum, sektor perhubungan dapat dikategorikan kedalam tiga bagian yaitu perhubungan darat, perhubungan laut dan perhubungan udara. Ketiga bagian tersebut mempunyai peranan yang sangat penting dalam membangun perekonomian di Provinsi Banten.

4. Perhubungan Darat

- Jalan, berdasarkan data hingga tahun 2006, kondisi jalan Nasional sepanjang 249.246 km berada dalam kondisi baik, 214.314 km dalam kondisi sedang dan sepanjang 26.840 dalam kondisi rusak. Kondisi jalan provinsi hingga akhir tahun 2006 dengan total panjang jalan sebesar 889.01 km berada dalam kondisi baik sebesar 203.670 km, kondisi sedang 380.020 km dan kondisi rusak sebesar 305.320 km. Ruas jalan nasional di wilayah Provinsi Banten pada saat ini mempunyai volume lalu-lintas

rata-rata sebesar 0,7 yang berarti kelancaran arus lalu-lintas terganggu karena adanya aktivitas perdagangan/pasar, pabrik/industri, pusat-pusat perbelanjaan disepanjang jalan serta kapasitas jalan yang terbatas karena lebar badan jalan rata-rata 7 m pada ruas jalan nasional di Banten Utara (Merak-Tangerang) dan ruas Ciputat-Batas DKI. Kinerja pelayanan jalan pada ruas jalan Provinsi pada umumnya cukup baik dengan rasio volume lalu-lintas per kapasitas rata-rata sebesar 0.4. Kemacetan lalu-lintas pada umumnya bersifat lokal yang terjadi pada pusat-pusat kegiatan masyarakat terlihat pada Panjang jalan menurut tingkat pemerintah dilihat dari jenis permukaan, kelas dan kondisi jalan adalah sebagai berikut yaitu status jalan negara sepanjang 490,40 Km dan jalan propinsi sepanjang 889,01 Km.

- b. Terminal, adalah sebagai simpul transportasi, terminal berfungsi sebagai tempat untuk menaik dan menurunkan penumpang serta perpindahan antar moda transportasi merupakan unsur penting dalam pelayanan pergerakan penumpang dan barang. Terdapat 4 (empat) terminal di Provinsi Banten Yaitu Terminal Pakupatan, Terminal Porisplawad, Terminal Labuan dan Terminal Merak.
- c. Angkutan Umum beroperasi untuk melayani pergerakan penumpang dan barang dalam wilayah Provinsi Banten, terdapat angkutan umum Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi pada saat ini masih dilayani dengan kendaraan ukuran kecil kapasitas tempat duduk 12 orang dan dalam penyelenggaraannya masih dirasakan belum terpadu secara maksimal. Terdapat 63 trayek dengan jumlah kendaraan sebanyak 3.788 yang melayani Antar Kota Dalam Provinsi lintas Kab/Kota Tangerang. Sedangkan untuk AKDP lintas Serang, Cilegon, Pandeglang dan Lebak dilayani dengan 66 trayek dengan jumlah kendaraan sebanyak 1.436. Untuk menjangkau kawasan-kawasan yang masih belum tersedia angkutan umum terutama wilayah pedesaan, terdapat beberapa angkutan perintis yang melayani jalur Cikeusik-Muara Binuangeun-Sp.Bayah-Cikotok-Pasir Kurai-Cibareno dengan jarak sepanjang 106 km. Angkutan perintis ini dilayani oleh 2 buah bis DAMRI ukuran sedang.
- d. Angkutan Umum dilihat dari ruas jalan, berdasarkan data pada propinsi dalam angka tahun 2008, bahwa ruas-ruas jalan kota dan pedesaan yang dilalui oleh angkutan umum yaitu jenis angkutan kota yang melalui 41 ruas jalan dengan jarak hingga 40,90 km yang dilewati di daerah wilayah pedesaan.

5. Identifikasi Angkutan Umum di Pedesaan Propinsi Banten

a. Sistem Operasi

Pemerintah Kabupaten Kota di Propinsi Banten harus memberikan kepastian hukum yang jelas terhadap pengoperasiannya di daerah pedesaan diwilayahnya sebagai akibat meningkatnya jumlah angkutan umum ini. Payung hukum ini diperlukan dengan tujuan agar para pengemudi angkutan umum dapat bersaing secara sehat dalam mencari penumpang, karena sistem operasinya Angkutan Umum ini kadang-kadang bersifat tidak menggunakan jalur resmi semestinya angkutan tersebut hanya mencari penumpang pada jalur-jalur ramai sehingga bertumpuk pada posisi-posisi yang strategis seperti pasar, perempatan, toko-toko dan daerah perpindahan penduduk di wilayah pedesaan

b. Angkutan Umum Sebagai Ladang Usaha

Usaha angkutan Umum di wilayah Pedesaan di kabupaten/kota di Propinsi Banten merupakan kegiatan usaha yang menjanjikan. Hal tersebut dapat dilihat dengan adanya pertumbuhan kendaraan yang dilakukan oleh perorangan atau perusahaan atau koperasi, dimana dalam satu hari pengemudi juga dapat mendapatkan pendapatan yang cukup untuk memenuhi keluarganya, sehingga ada kecenderungan pengemudi melakukan kegiatan jual tanah atau sawah hanya untuk membeli angkutan umum tersebut

c. Legalitas

Legalitas dalam penyelenggaraan angkutan umum diatur oleh pemerintah sebagai regulator. Untuk penyelenggaraan angkutan umum di wilayah pedesaan di kabupaten kota Propinsi Banten perlu diatur oleh undang-undang pemerintah daerah secara operasional baik trayek dan ketentuan teknis lainnya.

Didalam Perda tersebut sudah diatur mengenai angkutan orang dengan kendaraan umum, ijin usaha angkutan, persyaratan untuk memperoleh ijin trayek, ijin operasi angkutan, kewajiban pemegang ijin operasi angkutan, persyaratan dan masa berlaku ijin operasi angkutan, pembekuan ijin mengemudi (SIM). Untuk melakukan pengawasan operasional di kabupaten/kota propinsi Banten sudah diberlakukan KIR berdasarkan ketentuan yang berlaku yang dilakukan 6 bulan sekali, KIR tersebut dilakukan untuk mengetahui kelayakan teknis dari angkutan kendaraan umum pedesaan dalam pengoperasiannya di jalan raya.

d. Sistem Kegiatan

Pergerakan arus penumpang mengakibatkan berbagai macam interaksi, antara pekerja dengan tempat mereka bekerja, ibu rumah tangga dengan pasar, pelajar dengan sekolah petani dengan lahan sawah buruh pabrik dengan pabrik sehingga hampir semua interaksi menggunakan alat angkut kendaraan seperti di pedesaan tersebut akan pergerakan hasil perkebunan, pertanian dan sayur mayur. Pergerakan penumpang dengan menggunakan angkutan pedesaan di kabupaten/kota Propinsi Banten sebetulnya hanya berputar sekitar wilayah desa dan antar desa dimana pergerakan tersebut diperlukan sehingga angkutan umum juga diperlukan.

e. Rute Trayek

Rute dan Trayek melalui Pedesaan dan Jumlah Armada Pada Kabupaten Serang, Pandeglang dan Lebak Propinsi Banten, berdasarkan data dari Dinas Perhubungan terdiri dari Trayek melalui Pedesaan Kabupaten Serang sejumlah 55 trayek dengan jumlah armada sebanyak 2.133 kendaraan dan Trayek melalui Pedesaan Kabupaten Pandeglang sejumlah 33 trayek dengan jumlah armada sebanyak 1.169 armada, serta trayek melalui Pedesaan Kabupaten Lebak sebanyak 12 dengan jumlah armada sebanyak 356 armada sebagaimana terlihat dalam tabel 4.

Tabel 4. Angkutan Umum Yang Melalui Ruas Wilayah Pedesaan

No	Kota/ Kabupaten	Jenis Angkutan	Wilayah Pedesaan
1.	Kota Serang dan Cilegon	Angkutan Umum	23 Pedesaan
2.	Kabupaten Pandeglang	Angkutan Umum	17 Pedesaan
3.	Kabupaten Lebak	Angkutan Umum	15 Pedesaan
4.	Tangerang	Angkutan Umum	3 Pedesaan

Sumber : Hasil olahan

f. Persepsi Regulator dan Operator Terhadap Angkutan Umum Pedesaan

Berdasarkan hasil wawancara dengan para regulator di wilayah Propinsi Banten dan operator angkutan umum terlihat hasil sebagai tabel 5 dan 6.

Tabel 5. Persepsi Regulator Terhadap Angkutan Umum Pedesaan

NO	ASPEK	PENDAPAT REGULATOR
1.	Konsep Pengembangan Angkutan Pedesaan	Pada dasarnya pemerintah daerah telah berupaya untuk mengembangkan angkutan pedesaan guna mendukung kegiatan ekonomi pedesaan disamping mengembangkan juga memudahkan pergerakan komoditas ke antar desa maupun kota.
2.	Trayek dan Peraturan Daerah	Pada dasarnya telah ada beberapa peraturan yang mengatur sistem angkutan pedesaan tersebut akan tetapi belum menjamah daerah-daerah terpencil dan yang paling pinggir.
3.	Aspek Lingkungan	Keberadaan angkutan pedesaan tidak merusak lingkungan apabila dilihat dari gas buang dikarenakan adanya perbedaan antara luas pedesaan dengan jumlah angkutan yang ada
4.	Pengembangan Transportasi	Guna memudahkan akses pengembangan wilayah pedesaan maka perlu melakukan koordinasi dengan Dinas PU untuk membuka akses jalan dan meningkatkan jalan yang ada sehingga angkutan pedesaan dapat berhenti di pusat-pusat desa untuk melakukan perpindahan komoditas dan penumpang

Sumber: Diolah Hasil Wawancara

PEMBAHASAN

1. Evaluasi Tingkat Pelayanan

Bila dilihat dari tingkat kenyamanan berkendara di jalan angkutan umum di wilayah pedesaan tingkat Kabupaten/Kota di Propinsi Banten sudah memberikan rasa aman, hal tersebut dikarenakan

- Sistem suspeni sesuai dengan standard kendaraan
- Desain kendaraan angkutan umum sesuai dengan kebutuhan penumpang

Tabel 6. Persepsi Operator Terhadap Angkutan Umum Pedesaan

NO	ASPEK	PENDAPAT OPERATOR
1.	Ijin Usaha	Beberapa pengusaha angkutan umum tidak mengalami kesulitan dalam pengurusan ijin usaha, pelaksanaan KIR, melakukan uji berkala
2.	Biaya Operasional	Biaya yang dikeluarkan untuk operasional normal, akan tetapi antara kebutuhan penumpang yang pergi kedesa dengan yang kembali ke kota tidak seimbang sehingga sering dikenakan biaya ekstra dan waktu operasi tidak maksimal maka diperlukan subsidi untuk biaya operasionalnya.
3.	Permintaan dan Wilayah Operasi	Permintaan akan angkutan umum di wilayah pedesaan sangat tinggi wilayah operasi yang paling potensial adalah pasar tradisional, acara adat dan keagamaan di pedesaan dan daerah panen.

Sumber : Dinalah Hasil Wawancara

- c. Pengembangan angkutan umum penumpang selalu membawa hasil panennya secara skala kecil
- d. Pengawasan terhadap sistem rem yang aman dikarenakan daerah pedesaan banyak tanjakan dan turunan sehingga perlu pengamanan ekstra

2. Evaluasi Tingkat Keselamatan

Dari segi keselamatan penumpang untuk angkutan umum di wilayah pedesaan Kabupaten/Kota di Propinsi Banten termasuk aman sehingga angkutan umum di wilayah pedesaan perlu juga diawasi untuk tetap dalam keadaan laik jalan sehingga penumpang merasa, dari hal tersebut diatas dapat diambil suatu analisa dimana untuk meningkatkan keselamatan perlu dilakukan hal-hal sebagai berikut :

- a. Angkutan umum yang sudah ada sekarang dilakukan pengkajian ulang untuk keselamatan penumpang dimana seluruh kendaraan harus dicek untuk komponen yang terpenting seperti, rem, lampu dan klakson dan instalasi listrik mengingat daerah pedesaan banyak daerah yang berbukit dan terjal serta tidak membahayakan muatan yang berlebihan sampai kepada atap kendaraan.
- b. Para pengemudi juga hendaknya mempunyai jiwa tertib lalu lintas mengingat situasi pedesaan banyak binatang ternak, sekolah-sekolah, pasar-pasar dan anak-anak yang bermain di jalan serta sepeda perorangan yang lalu lalang.
- c. Para pengusaha juga memperhatikan aspek karoseri yang kuat dan tidak keropos mengingat barang bawaan berupa barang basah seperti sayuran, ikan, dan binatang ternak.

3. Evaluasi Sistem Operasi

Sistem angkutan umum di wilayah pedesaan di wilayah Kota Serang dan Cilegon, Kabupaten Pandeglang, Kabupaten Lebak dan Tangerang pada Propinsi Banten secara

umum terdiri dari berbagai aktivitas seperti bekerja, sekolah, bertani, berkebun, nelayan dan berbelanja di pasar-pasar tradisional serta menggarap sawah pertanian dan lain lain. Untuk memenuhi kebutuhan, manusia melakukan perjalanan diantara wilayah pedesaan ke kota dan sebaliknya sehingga terjadi pergerakan manusia dan barang antar wilayah pedesaan dan wilayah perkotaan, yang mempunyai karakteristik warga pedesaan akan kebutuhan angkutan sebagai berikut :

- a. Warga desa beserta barangnya menunggu kendaraan angkutan umum di pinggir jalan wilayah pedesaan agar terangkut ke pasar terdekat atau wilayah kabupaten/kota;
- b. Warga desa menyewa kendaraan angkutan umum dari tempat panen atau rumah produksi ke pasar terdekat atau wilayah kabupaten/kota;
- c. Warga desa menunggu diangkut hasil panennya oleh pembeli dari pasar terdekat atau kabupaten/kota.

Angkutan umum perlu untuk mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tujuan, untuk dikembangkan sistem angkutan umum pedesaan, dalam wujud sarana/kendaraan dan prasarana/jalan, dari sini timbul jasa angkutan untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan dari satu tempat ke tempat lain, disini terlihat bahwa angkutan umum di wilayah pedesaan dan tata guna lahan merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan. Kegiatan angkutan umum pedesaan yang diwujudkan dalam bentuk lalu lintas kendaraan, pada dasarnya merupakan kegiatan yang menghubungkan dua lokasi dari wilayah pedesaan yang mungkin sama atau berbeda. Memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, berarti memindahkan dari satu wilayah pedesaan ke wilayah pedesaan yang lain, yang berarti pula mengubah nilai ekonomi orang dan barang di wilayah pedesaan tersebut.

Angkutan umum di wilayah pedesaan merupakan bagian dari kegiatan ekonomi yang berhubungan dengan pemenuhan kebutuhan manusia dengan cara mengubah letak geografis barang atau orang. Jadi salah satu tujuan penting dari perencanaan wilayah pedesaan atau angkutan umum pedesaan adalah menuju keseimbangan yang efisien antara potensi wilayah pedesaan dengan kemampuan angkutan umum pedesaan.

Dengan adanya angkutan umum di wilayah pedesaan di propinsi Banten keberadaannya sangat membantu sistem kegiatan manusia dalam suatu wilayah pedesaan dimana warga daerah pinggiran desa dapat melakukan aktivitasnya ke desa lain atau ke kota dengan sarana angkutan umum.

Begitu juga untuk aksesibilitas untuk mencapai daerah lokasi wisata yang kebanyakan berada didaerah pedesaan, pegunungan dan pantai, sehingga sangat diperlukan angkutan yang mengarah titik-titik pariwisata dan kendala yang ada yaitu jalan yang sempit, terjal dan berbukit, berbelokbelok dan masih tanah, sehingga dibutuhkan angkutan umum untuk mencapai pedesaan yang memadai untuk mencapai daerah tujuan wisata.

4. Pengoperasian Angkutan Umum Di Wilayah Pedesaan Di Masa datang

Angkutan Umum di wilayah pedesaan kabupaten/kota di propinsi Banten dijadikan sebagai alat angkutan orang dan barang, akan tetapi secara umum masih banyak

angkutan umum di wilayah pedesaan apa adanya antara lain ban gundul, pengemudi ugal-ugalan, kondisi kendaraan ada yang keropos, akan tetapi untuk memfasilitasi keadaan angkutan umum yang sudah beroperasi di propinsi Banten dengan wilayah pedesaannya, pada kabupaten/kota perlu dilakukan pengembangannya. Antara lain kendaraan perlu diuji dan laik jalan agar penumpang dalam keadaan selamat, nyaman dan sampai tujuan.

Dari sisi sistem operasi angkutan umum di wilayah pedesaan di propinsi Banten dan kabupaten/kota keberadaannya sangat membantu untuk pergerakan orang dan barang dalam satu wilayah pedesaan atau antar pedesaan dan pedesaan dengan kota, dimana warga pinggiran pedesaan melakukan aktivitasnya dan produksi sehingga hasilnya dapat dipanen dan dikirim ke wilayah desa lain dan kota sebagai pusat kegiatan ekonomi hal yang perlu juga diperhatikan adalah :

- a. Sistem operasi angkutan umum harus tetap berjalan disisi kiri mengingat jalan-jalan kadang-kadang sepi sehingga pengemudi ngebut.
- b. Lokasi parkir merupakan kendala untuk jalan akhir menuju desa sehingga lahan warga pedesaan menjadi tempat parkir, hal ini perlu dipikirkan semacam terminal kecil di wilayah desa terpencil.
- c. Kapasitas angkut kadang-kadang melebihi batas muatan dan hal ini sesungguhnya tidak boleh terjadi karena selain menyalahi aturan juga dapat terjadi kecelakaan antara lain terguling karena muatan lebih dan tabrakan karena dorongan muatan lebih apa bila terjadi rem mendadak karena didepannya adanya kendaraan lain.
- d. Penyediaan angkutan umum untuk menuju daerah wisata pegunungan, kelautan dan situs-situs purbakala yang memang rata-rata berada di daerah pinggiran pedesaan dan pegunungan dan pinggir pantai untuk wisata laut.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Beberapa kesimpulan dari kajian mengenai angkutan umum di wilayah pedesaan secara garis besar adalah sebagai berikut :

1. Potensi angkutan umum di wilayah pedesaan Kabupaten/Kota di Propinsi Banten menunjukkan peningkatan hal tersebut terjadi karena makin meningkatnya kebutuhan sarana angkutan umum melalui di wilayah pedesaan dan juga daerah layanan angkutan umum telah merambah ke berbagai desa terpencil;
2. Keberadaan angkutan umum sangat diperlukan agar dapat masuk ke wilayah pedesaan yang memang banyak digunakan oleh warga pedesaan sebagai angkutan warga desa dan barang hasil panen mereka;
3. Keberadaan angkutan umum berdasarkan peraturan perundang-undangan dan pemerintah dapat masuk ke wilayah pedesaan karena selain aman dan nyaman juga laik jalan dan teruji keberadaannya juga sangat diharapkan oleh warga pedesaan sebagai kebutuhan untuk sarana mengangkut barang;

4. Bila dilihat dari aksesibilitas, jalan yang ada perlu ditingkatkan peningkatan jalannya yang dapat menuju ketempat-tempat terpencil dan mengarah ke pedesaan karena masih banyak kondisi jalan yang kondisinya tanah, berlubang, berukubang dan menyempit sehingga warga perlu jalan jauh;
5. Angkutan umum saat ini beroperasi secara laik jalan dan mempunyai ijin operasi serta dilengkapi uji kelayakan kendaraan di jalan.

B. Saran

1. Keberadaan angkutan umum di wilayah pedesaan banyak diminati dan dibutuhkan oleh masyarakat pedesaan di propinsi banten dan kabupaten/kota sampai tingkat pedesaan, selain dapat mengantar dari pintu-kepintu juga dapat dilakukan dengan pola sewa untuk membawa hasil pertanian, perkebunan dan perikanan dll. Keparas tradisional dan out let-outlet (juragan) yang menampung hasil komoditas tersebut.
2. Perlunya aksesibilitas untuk mencapai daerah lokasi wisata yang kebanyakan berada didaerah pedesaan, pegunungan dan pantai, sehingga sangat diperlukan angkutan yang mengarah titik-titik pariwisata dan kendala yang ada yaitu jalan yang sempit, terjal dan berbukit, berbelokbelok dan tanah, sehingga dibutuhkan angkutan umum yang memadai untuk mencapai daerah tujuan wisata.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah
- Undang-Undang RI Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
- Undang-Undang RI Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang
- Kepmen Perhubungan No.KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum
- Kepmen Perhubungan No, KM 63 Tahun 1993 Tentang Persyaratan Ambang batas Kelaikan jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Ruang Gandengan, Kereta Tempelan, Karoseri dan Bak Muatan serta Komponennya.
- Permen Perhubungan No. KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa lalu Lintas
- PP RI No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan
- PP RI No. 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan
- PP RI No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Dan lalu Lintas Jalan
- PP RI No. 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan Dan Pengemudi
- PP RI No. 38 Tahun 2007 Tentang Kewenangan Pemerintah Dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah otonom

- Morlok, Edward K. 191. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Jakarta, Penerbit Erlangga.
- Poernomosidhi, I.F, 2001, *Fungsi dan Manfaat Pengangkutan*, Bahan Kuliah Pengantar Transportasi pada Program Pascasarjana Ilmu Lingkungan, Universitas Indonesia, Jakarta
- Badan Pusat Statistik, Tahun 2008, *Propinsi Banten Dalam Angka*, Jakarta
- *) Lahir di Jakarta, 16 Agustus 1953, Pendidikan Lulus dari FISIP Universitas Terbuka, Jurusan Administrasi Negara Tahun 1995, Lulus Pasca Sarjana Program Magister Manajemen Universitas Tama Jagakarsa Tahun 2006, Saat ini sebagai Peneliti Madya Bidang Transportasi Darat

