

## PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP LAYANAN ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN SARMI

Batavia E.O Yappo<sup>1</sup>, Joko Purcahyono<sup>2\*</sup>, dan Musfira<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota

<sup>2</sup>Staf Pengajar pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Universitas Sains dan Teknologi Jayapura

\*e-mail: [jokocahyono2006@gmail.com](mailto:jokocahyono2006@gmail.com)

### ABSTRAK

Kabupaten Sarmi merupakan kabupaten hasil pemekaran dari Kabupaten Jayapura yang juga melakukan banyak pembangunan pada bidang transportasi. Oleh pemerintah setempat, angkutan pedesaan diadakan untuk memperlancar aktivitas sehari-hari penduduk desa dan pergerakan penduduk desa dari satu tempat ke tempat lain. Akan tetapi masih banyak desa-desa yang belum terjangkau oleh angkutan (65%), yang terlihat dari sedikitnya trayek yang ada di wilayah kabupaten tersebut, dan desa-desa yang sudah dilalui angkutan pedesaan pun diperkirakan masih belum terlayani secara optimal. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji persepsi masyarakat terhadap layanan transportasi di daerah yang sudah dilayani angkutan pedesaan. Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kualitatif dan dengan menggunakan analisis deskriptif. Data primer diperoleh lewat wawancara dengan warga pengguna angkutan pedesaan serta observasi di lapangan dan data sekunder diperoleh dari instansi-instansi terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas warga menggunakan angkutan pedesaan untuk mengangkut hasil pertanian ke pasar di ibu kota kabupaten (50%), penduduk yang melakukan perjalanan berusia antara 10-20 tahun (40%) dengan tujuan bekerja, bersekolah dan lain-lain, penumpang berpendidikan SLTP ke bawah (52%), ongkos angkutan mahal menurut penumpang (73%), penumpang merasakan tidak nyaman menggunakan angkutan umum (55%), dan penumpang menyatakan angkutan umum cukup aman untuk dinaiki (70%). Hanya 17% warga menyatakan layanan angkutan pedesaan memuaskan, sebagian besar warga menyatakan layanan angkutan pedesaan belum memuaskan (83%).

**Kata kunci :** *layanan transportasi, angkutan pedesaan, pengembangan kota*

## I. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kabupaten Sarmi merupakan kabupaten hasil pemekaran dari Kabupaten Jayapura yang juga melakukan banyak pembangunan pada bidang transportasi. Oleh pemerintah setempat, angkutan pedesaan diadakan untuk memperlancar aktivitas sehari-hari penduduk desa dan pergerakan penduduk desa dari satu tempat ke tempat lain. Akan tetapi masih banyak desa-desa yang belum terjangkau oleh angkutan (65%), yang terlihat dari sedikitnya trayek yang ada di wilayah kabupaten tersebut, dan desa-desa yang sudah dilalui angkutan pedesaan pun diperkirakan masih belum terlayani secara optimal.

Tingkat pelayanan transportasi di Kabupaten Sarmi dapat dikatakan masih rendah antara lain karena: jumlah armada angkutan umum masih terbatas (angkutan pedesaan), angkutan roda dua (ojek) dengan tarif yang relatif mahal masih mendominasi tapi itupun dengan jangkauan layanan

terbatas pada daerah sekitar ibu kota kabupaten, jadwal operasional kendaraan angkutan umum tidak pasti, rute layanan angkutan umum masih terbatas pada distrik-distrik tertentu, dan prasarana jalan yang kurang memadai.

### 1.2 Rumusan Masalah

Perkiraan masih rendahnya tingkat layanan transportasi di Kabupaten Sarmi, seperti yang sudah disebutkan sebelumnya, perlu didukung dengan kajian persepsi warga terhadap layanan transportasi di daerah-daerah yang sudah dilalui angkutan pedesaan.

### 1.3 Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui persepsi warga terhadap layanan transportasi, khususnya angkutan pedesaan, di Kabupaten Sarmi

## II . KAJIAN LITERATUR

Peran utama angkutan umum adalah melayani kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan kegiatannya, baik dalam kegiatan sehari-hari yang berjangka pendek atau menengah (angkutan perkotaan/pedesaan dan angkutan antar kota dan propinsi). Aspek lain pelayanan angkutan umum adalah peranannya dalam pengendalian lalu lintas, penghematan energi dan pengembangan wilayah.

### Angkutan Umum

Angkutan adalah sarana perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.

Adapun alasan-alasan yang menyebabkan orang melakukan perjalanan adalah sebagai berikut:

#### 1. Perjalanan untuk bekerja

Untuk perjalanan jenis ini, pelayanan angkutan umum hendaknya memenuhi syarat, yaitu dapat meminimumkan waktu. Jadi angkutan umum tersebut harus cepat dan tepat waktu, menjamin martabat pengguna angkutan umum, khususnya untuk perjalanan jarak jauh mampu menyediakan pelayanan makan dan ruang kerja yang layak. Oleh karena orang-orang mulai bekerja pada waktu yang hampir bersamaan (mayoritas sama), kebutuhan angkutan umum pada waktu itu adalah tinggi. Puncak kebutuhan ini tidak begitu tinggi apabila orang-orang mengakhiri pekerjaan pada waktu yang berbeda.

#### 2. Perjalanan untuk ke sekolah atau kuliah

Kebutuhan angkutan umum sangat besar untuk melakukan kegiatan ini, dikarenakan jumlah pelakunya yang sangat banyak. Saat ini adalah hal yang sangat baik apabila sekolah-sekolah menyediakan fasilitas bus sekolah, hal ini guna mengurangi kemacetan pada saat jam puncak sekolah yaitu pada saat masuk dan keluar sekolah. Dengan adanya bus tersebut pengguna mobil pribadi dapat berkurang, sehingga kemacetan dapat sedikit berkurang.

#### 3. Perjalanan untuk berbelanja

Perkembangan pusat-pusat perbelanjaan, membangkitkan kebutuhan akan angkutan, terlebih jika orang mulai berbelanja jauh dari tempat tinggalnya.

#### 4. Perjalanan untuk rekreasi

Setiap orang yang tidak mempunyai angkutan sendiri akan memerlukan

angkutan umum untuk mengadakan rekreasi seperti mengunjungi teman dan sanak saudara, pergi menonton pertandingan olah raga dan sebagainya.

#### 5. Perjalanan dengan alasan sosial

Beberapa perjalanan penumpang yang dilakukan adalah untuk alasan sosial, misalkan: mengunjungi teman atau sanak saudara yang sedang sakit, menghadiri pemakamam, dan sebagainya. Walaupun jumlah perjalanan ini biasanya hanya merupakan bagian kecil dari seluruh kegiatan perjalanan yang menggunakan angkutan umum, ini tetap merupakan satu hal yang penting.

Tarif angkutan umum adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum persatuan berat atau penumpang per km. Penetapan tarif dimaksudkan untuk mendorong terciptanya layanan prasarana dan sarana perangkutan secara optimum. Guna melindungi konsumen, pemerintah menetapkan tarif maksimum, dan bila dianggap perlu untuk menjaga persaingan sehat, pemerintah juga menerapkan tarif minimum. Sementara itu tarif harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga masih memberikan keuntungan wajar kepada pengusaha angkutan umum penumpang.

Buruknya kondisi angkutan umum yang ada saat ini di Indonesia salah satunya disebabkan karena sistem kelembagaan yang belum optimal. Dikatakan belum optimal karena pihak-pihak yang terlibat dalam organisasi penyelenggaraan angkutan umum belum tertata dengan baik. Masing-masing pihak yang terlibat belum maksimal menjalankan fungsi dan peranannya, sehingga secara keseluruhan penyelenggaraan angkutan umum tidak mempunyai visi yang jelas.

### Tata Laksana Perencanaan

Perencanaan strategis pada dasarnya merupakan perencanaan awal yang dilakukan secara agregat dan komprehensif, dengan memperhatikan seluruh aspek sosial ekonomi pedesaan dan juga dengan memperhatikan sistem transportasi desa secara keseluruhan, antara lain meliputi:

1. kapasitas kendaraan
2. jumlah armada
3. frekuensi pelayanan
4. selang waktu / jarak rata-rata kendaraan (*headway*)
5. sistem tarif
6. besaran tarif
7. penjadwalan
8. estimasi biaya operasional

9. estimasi jumlah penumpang terangkut
10. estimasi pendapatan (*revenue*)
11. estimasi tingkat keuntungan

### Tata Laksana Pengoperasian

Aspek yang berkaitan dengan tata laksana pengoperasian meliputi semua aspek pelaksanaan di lapangan seperti prosedur administrasi, teknis maupun operasional. Prosedur administrasi meliputi mekanisme dan sistem administrasi diperlukan oleh seorang pengendara dalam pengoperasian kendaraanya. Ini mencakup prosedur pencatatan dan pelaporan pada titik-titik tertentu pada rute yang dilayannya. Prosedur teknis meliputi segala urutan tindakan teknis yang diperlukan bagi pengoperasian kendaraan, termasuk jika mengalami masalah teknis di lapangan.

### Tata Laksana Administrasi

Aspek yang berkaitan dengan tata laksana administrasi meliputi semua aspek terkait masalah dan mekanisme perizinan yang diperlukan bagi pengoperasian angkutan umum. Mekanisme perizinan dimaksud meliputi siapa atau lembaga mana yang berhak mengeluarkan perizinan dan bagaimana mekanisme dan persyaratannya agar perizinan yang dimaksud dapat dikeluarkan.

### Tata Laksana Regulasi

Aspek yang berkaitan dengan tata laksana regulasi meliputi semua aspek yang berkaitan dengan mekanisme pengawasan yang dilakukan dalam usaha menjamin agar kondisi operasional angkutan umum di lapangan sesuai dengan apa yang dicanangkan sebelumnya dalam perencanaan operasional maupun perencanaan strategis. Maksudnya adalah agar pihak pengguna angkutan umum (penumpang) tidak dirugikan oleh pelayanan yang diberikan oleh operator (penyedia jasa angkutan).

### Jenis Pelayanan Angkutan Umum

Pengangkutan orang dengan angkutan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilayani dengan :

1. Trayek tetap dan teratur Pelayanan angkutan umum yang dilakukan dalam jaringan trayek secara teratur dengan jadwal tetap atau tanpa terjadwal
2. Tidak dalam trayek

Pengangkutan orang dengan angkutan umum tidak dalam trayek terdiri dari:

- a. Pengangkutan dengan menggunakan taksi
- b. Pengangkutan dengan cara sewa
- c. Pengangkutan untuk keperluan wisata

### Jaringan Trayek

Jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. Faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menerapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut:

1. Pola tata guna lahan
2. Pola pergerakan penumpang angkutan umum
3. Kepadatan penduduk  
Daerah pelayanan itu sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.
4. Karakteristik jaringan jalan  
Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola layanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi: konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalan.

### Jenis Jaringan Trayek

Menurut PP No. 41 tahun 1993 Jaringan Trayek dibagi atas :

1. Trayek antar kota antar provinsi yaitu trayek yang melalui lebih dari satu wilayah provinsi
2. Trayek antar kota dalam provinsi yaitu trayek yang melalui antar kabupaten/kota dalam satu wilayah provinsi
3. Trayek kota yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kota
4. Trayek pedesaan yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kabupaten
5. Trayek lintas batas negara yaitu trayek yang melewati atau melalui batas negara.

### Persepsi Manusia

Persepsi merupakan hasil belajar seperti yang dinyatakan Gipson bahwa *perceptual learning* adalah penambahan kemampuan untuk mendapatkan informasi yang berasal dari lingkungan sebagai hasil pengamatan atau praktek dengan stimuli yang berasal dari belajar. Dalam penafsiran suatu objek, seseorang dapat mempunyai persepsi yang sama dengan orang lain dan dapat pula berbeda. Perbedaan persepsi dapat disebabkan oleh :

- Perhatian, biasanya seseorang tidak dapat

menangkap seluruh rangsangan yang ada disekitarnya sekaligus.

- Harapan seseorang akan rangsangan yang akan tumbuh.
- Kebutuhan sesaat maupun yang menetap pada diri seseorang akan mempengaruhi persepsi orang tersebut.
- Ciri kepribadian, akan mempengaruhi persepsi.

### III. METODOLOGI PENELITIAN

#### Pengumpulan Data

Data sekunder yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah :

1. Data jaringan jalan, data ini diperlukan untuk mengetahui kondisi masing-masing ruas jalan serta fungsi dari jalan yang terdapat di wilayah studi.
2. Data lalu lintas dan trayek angkutan pedesaan, data ini diperlukan untuk mengetahui jumlah dan jenis kendaraan yang beroperasi di wilayah studi serta jalan yang dilalui angkutan pedesaan (trayek).
3. Data penduduk, data ini diperlukan untuk mengetahui kepadatan penduduk pada wilayah studi.

Data primer diperoleh dengan melakukan survei langsung ke lapangan atau ke lokasi penelitian serta mengajukan pertanyaan (wawancara) kepada warga. Wawancara dilakukan pada tanggal 28-31 Desember 2021, pagi hari mulai pukul 06.00 dan pada sore hari pukul 15.00 – 18.00.

Tiga distrik di Kabupaten Sarmi yang wilayahnya dilalui angkutan pedesaan dijadikan kasus studi dalam penelitian ini, yaitu: Distrik Sarmi Selatan, Sarmi Timur, dan Pantai Barat. Informan yang diwawancarai di Distrik Sarmi Selatan sebanyak 6 orang, di Distrik Sarmi Timur sebanyak 5 orang, dan di Distrik Pantai Barat sebanyak 8 orang.

### IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1. Letak Geografis

Kabupaten Sarmi memiliki luas wilayah 18.034 km<sup>2</sup>, terdiri dari 19 distrik, terletak pada 1035° dan 3035° LS serta 138005° dan 140030° BT. Distrik Pantai Timur Bagian Barat merupakan distrik terluas yaitu 2.455 km<sup>2</sup> (13,61%) sedangkan Distrik Sobey adalah distrik dengan luas terkecil yakni 127 km<sup>2</sup> atau 0,70% dari keseluruhan wilayah Kabupaten Sarmi. Batas wilayah administratif Kabupaten Sarmi adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara: Samudera Pasifik
- Sebelah Timur: Kabupaten Jayapura
- Sebelah Selatan: Kabupaten Mamberamo Tengah dan Kabupaten Tolikara

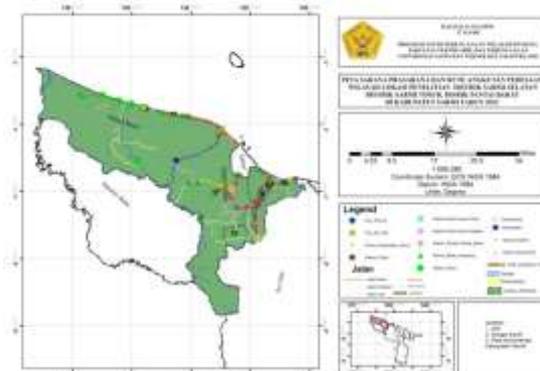
- Sebelah Barat: Kabupaten Mamberamo Raya

#### 4.2. Topografi

Topografi wilayah Kabupaten Sarmi relatif beragam mulai dari daerah pesisir yang datar sampai dengan pegunungan dengan kemiringan lereng yang curam. Sekitar 52,75% wilayah memiliki kondisi kelas lereng datar dengan kemiringan lereng antara 0-8%.



Gambar 1. Wilayah Administrasi Kabupaten Sarmi



Gambar 2. Lokasi Penelitian Tiga Distrik di Kabupaten Sarmi

#### 4.3. Iklim

Secara umum dapat dikatakan bahwa musim kemarau di Kabupaten Sarmi terjadi di bulan Juni-September, dan musim hujan di bulan Desember-Maret, dengan masa peralihan pada bulan April-Mei dan bulan Oktober-November. Angin Muson Tenggara sangat mempengaruhi wilayah pantai di Kabupaten Sarmi yang dimulai dari bulan Mei hingga November. Sedangkan pada bulan Desember hingga November, Kabupaten Sarmi dipengaruhi oleh angin Muson Barat Laut. Sekitar 92,83% dari luasan Kabupaten Sarmi merupakan wilayah dengan karakteristik curah hujan sedang (20,7 – 27,7 mm).

#### 4.4. Tata Guna Lahan

Hampir sebagian besar Kabupaten Sarmi merupakan hutan lindung (53,46%), hutan

produksi seluas 639.516 Ha, dan hutan produksi terbatas seluas 199.701 Ha.

#### 4.5. Kependudukan

Penduduk Kabupaten Sarmi pada tahun 2020 sebanyak 41.515 jiwa yang terdiri atas 22.116 laki-laki dan 19.399 perempuan. Penduduk Sarmi mengalami pertumbuhan sebesar 2,47 persen. Angka rasio jenis kelamin di Kabupaten Sarmi tahun 2020 adalah 114, yang berarti terdapat 114 penduduk laki-laki dalam setiap 100 penduduk perempuan. Kepadatan penduduk di Kabupaten Sarmi tahun 2020 mencapai 2,30 jiwa/ km<sup>2</sup>.

**Tabel 1. Jumlah Penduduk Kabupaten Sarmi Tahun 2020**

No	Distrik	Jumlah Penduduk
1	Apawer Tengah	567
2	Apawer Hilir	878
3	Apawer Hulu	1.232
4	Pantai Barat	1.281
5	Verkame	1.062
6	Muara Tor	1.079
7	Sobey	1.862
8	Sarmi Selatan	2.178
9	Sarmi Timur	777
10	Sarmi	13.813
11	Ismari	365
12	Tor Atas	930
13	Bonggo Barat	1.221
14	Bonggo Timur	3.285
15	Bonggo	3.115
16	Fee'en	1.919
17	Sungai Biri	695
18	Pantai Timur	2.179
19	Pantai Timur Bagian Barat	3.077
Kabupaten Sarmi		41.515
Hasil Registrasi		54.037
Hasil Sensus		41.515

Sumber: BPS Kab.Sarmi, 2020

#### 4.6. Kondisi Sosial

Mayoritas penduduk Kabupaten Sarmi bekerja di sektor pertanian, peternakan dan perikanan (umumnya warga yang berdiam di tepi laut). Diketahui produksi tanaman kacang panjang dengan luas panen 58 hektar sebesar 1.089 ton. Komoditi tanaman perkebunan di Kabupaten Sarmi pada tahun 2019 terdiri dari: tanaman kelapa, kelapa sawit, kopi dan kakao. Produksi hasil perkebunan terbesar adalah tanaman kelapa sebesar 1.110,89 ton. Pada sektor peternakan, jumlah populasi ternak tahun 2019 tercatat sebanyak 4.659 sapi potong, 1 kuda, 410 kambing, 1.837 babi. Untuk populasi unggas, di tahun 2019 tercatat sebanyak 11.475 ayam kampung, 500 ayam ras petelur, dan 236 itik manila.

Produksi listrik yang dibangkitkan di Kabupaten Sarmi pada tahun 2018 sebesar

11.701.958 KWh, yang dialirkan sebesar 10.929.600 KWh, dan yang dijual sebesar 10.797.521 KWh. Daya yang terpasang pada tahun 2018 sebesar 5.920 KW (tahun 2019 sebesar 6.695 KW). Jumlah pelanggan listrik PLN pada tahun 2018 sebanyak 8.536 pelanggan yang tersebar di 8 distrik, yaitu: Distrik Pantai Barat, Apawer Hilir, Sarmi, Sarmi Timur, Pantai Timur, Pantai Timur Barat, Bonggo dan Bonggo Timur.

Jumlah pemeluk agama Kristen Protestan sebanyak 29.311 orang, pemeluk agama Islam tercatat sebanyak 5.817 orang dan pemeluk agama Katolik sebanyak 1.850 orang. Gereja Kristen Protestan adalah tempat peribadatan paling banyak di Kabupaten Sarmi yaitu sebanyak 145 gereja, tempat peribadatan agama Islam sebanyak 13 masjid dan 13 musholla, serta agama Katolik sebanyak 5 gereja.

Angka partisipasi sekolah tertinggi di Kabupaten Sarmi tahun 2020 terjadi pada umur 7-12 tahun yang mencapai 92,95 persen. Hal ini ditunjukkan oleh nilai angka Partisipasi Sekolah (APS). Angka Partisipasi Murni (APM) tertinggi berada pada jenjang Sekolah Dasar (SD) mencapai 91,61 persen. Pada tahun 2020, jumlah sekolah yang terdaftar pada Departemen Pendidikan Nasional sebanyak 101 sekolah. Jumlah unit sekolah terdiri dari 9 TK, 65 SD, 18 SMP, 4 SMA dan 5 SMK.

**Tabel 2. Fasilitas Sekolah Menurut Distrik Tahun 2020**

No	Distrik	SD	SMP	SMA	SMK
1	Pantai Timur Barat	5	1	1	-
2	Pantai Timur	3	1	-	1
3	Sungai Biri	2	-	-	-
4	Fee'en	4	1	-	1
5	Bonggo	6	1	-	1
6	Bonggo Timur	6	2	1	-
7	Bonggo Barat	3	1	-	-
8	Tor Atas	3	1	-	-
9	Ismari	2	-	-	-
10	Sarmi	5	4	2	-
11	Sarmi Timur	2	1	-	1
12	Sarmi Selatan	3	1	-	-
13	Sobey	2	-	-	-
14	Muara Tor	3	-	-	-
15	Verkame	3	-	-	-
16	Pantai Barat	3	2	-	1
17	Apawer Hulu	3	1	-	-
18	Apawer	2	-	-	-

	Hilir				
19	Apawer Tengah	1	-	-	-
Kabupaten Sarmi		61	17	4	5

Sumber: Kabupaten Sarmi Dalam Angka 2020

Kabupaten Sarmi memiliki 1 fasilitas rumah sakit yang terletak di Distrik Pantai Timur Bagian Barat. Fasilitas kesehatan lain pada tahun 2020 tercatat sebanyak 11 puskesmas, 29 puskesmas pembantu, 5 apotek dan 3 poliklinik.

#### 4.7 Transportasi

Panjang jalan di Kabupaten Sarmi pada tahun 2020 mencapai 638,24 km. Jalan yang dikelola oleh negara sepanjang 154,32 km dan provinsi sepanjang 37,70 km. Kendaraan bermotor yang ada di Kabupaten Sarmi pada tahun 2018 berjumlah 7.472 unit, terdiri dari 4.539 unit milik bukan umum/ perorangan, 207 unit milik umum/ perusahaan, dan 2.726 unit milik pemerintah. Menurut jenis kendaraan, 6.305 kendaraan yang ada di Kabupaten Sarmi merupakan sepeda motor, 408 unit mobil penumpang, 78 unit bus, dan 657 unit mobil beban. Kendaraan khusus di Kabupaten Sarmi berupa mobil ambulans 19 unit, mobil jenazah sejumlah 4 unit, dan mobil khusus lainnya sebanyak 1 unit.

Kendaraan angkutan pedesaan di Kabupaten Sarmi merupakan mobil pick up atau bak belakang terbuka yang dimodifikasi agar dapat diduduki oleh manusia dan dioperasikan masing-masing desa/kampung yang disertai kendaraan tersebut oleh pemerintah kabupaten. Selain angkutan pedesaan, layanan transportasi juga diperoleh warga dari layanan ojek, hanya saja jangkauan layanannya terbatas, yaitu kawasan ibu kota kabupaten dan sekitarnya.



Sumber: Dokumentasi, 2021

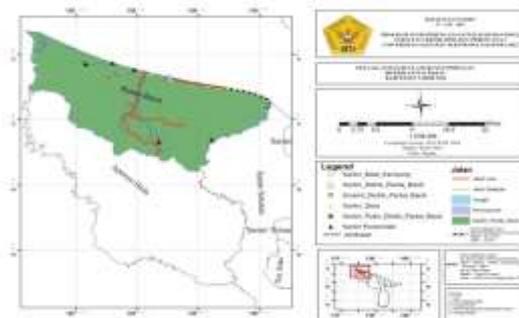
**Gambar 3. Kendaraan Angkutan Pedesaan di Kabupaten Sarmi**

Belum semua desa pada ketiga distrik yang dijadikan kasus studi sudah mendapatkan layanan angkutan pedesaan. Dari 14 desa yang ada, terdapat 2 desa yang belum mendapatkan layanan angkutan pedesaan

dan juga belum memiliki jaringan jalan yang memadai.

#### Ibu Kota Kabupaten (Distrik Sarmi) - Distrik Pantai Barat

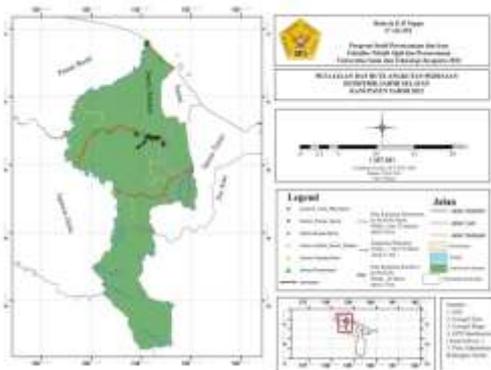
Waktu tempuh trayek Distrik Sarmi – Distrik Pantai Barat dengan kecepatan rata-rata 40 km/jam kurang lebih 1 jam dan belum mempunyai jadwal keberangkatan yang tetap karena jumlah penumpang masih sedikit. Kendaraan akan berangkat apabila sudah mencapai jumlah penumpang sedikitnya 10 orang. Angkutan pedesaan ini tidak beroperasi pada hari Minggu. Setiap harinya, angkutan pedesaan hanya beroperasi sebanyak 2 kali, yaitu pagi dan sore hari atau pergi dan pulang, dengan ongkos sebesar Rp 20.000,- Daerah/desa yang dilalui: Martewar 2 – Martewar 1 – Wari – Aruswar – Niwerawar – Arbais – Webro – Waim. Untuk angkutan roda 2 atau ojek, tarifnya sebesar Rp 50.000,-



**Gambar 4. Rute Distrik Sarmi – Distrik Pantai Barat**

#### Distrik Sarmi – Distrik Sarmi Selatan

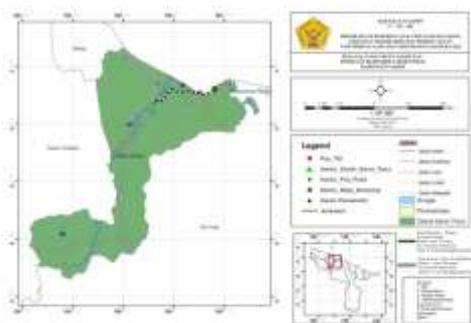
Jumlah penumpang untuk trayek ini cukup tinggi, terlebih pada hari Sabtu yang merupakan akhir pekan atau hari aktivitas terakhir di Distrik Sarmi Selatan. Lokasi Distrik Sarmi Selatan berdekatan dengan ibu kota kabupaten. Trayek ini ditempuh dalam waktu kurang lebih 35 menit – 1 jam dengan kecepatan rata-rata 45 km/jam. Angkutan pedesaan mulai beroperasi dari pukul 06.30 sampai 19.00, melalui daerah/desa: Munukania-Wapomania-Kasukwe. Rata-rata penumpang yang melakukan perjalanan adalah pegawai pemerintahan, anak sekolah, dan pedagang. Ongkos pada trayek ini sebesar Rp 20.000; - Rp. 50.000,- dengan perjalanan sebanyak 3 trip.



**Gambar 5. Rute Distrik Sarmi – Distrik Sarmi Selatan**

### Distrik Sarmi - Distrik Sarmi Timur

Waktu tempuh perjalanan pada trayek ini kurang lebih 50 menit – 1 jam, dengan kecepatan rata-rata 40 km/jam. Beberapa kampung yang berada di Distrik Sarmi Timur memiliki aksesibilitas yang berbeda. Kampung Waskey dan Holmafen berada pada jalan utama sedangkan Kampung Binyer terletak di tengah hutan, kemudian Kampung Sewan I dan Sewan II berada jauh dari jalan besar. Daerah/desa yang dilalui adalah: Holmafen – Waskey – Binyer - Sewan II - Sewan I. Angkutan pedesaan yang beroperasi pada trayek ini memiliki kapasitas tempat duduk untuk 6-8 orang dan melakukan perjalanan sebanyak 4 trip setiap harinya.



**Gambar 6. Rute Distrik Sarmi - Distrik Sarmi Timur**

### PEMBAHASAN

#### Persepsi Masyarakat Terhadap Layanan Angkutan Umum

Aspek layanan angkutan pedesaan yang ditinjau adalah: alasan melakukan perjalanan, ongkos perjalanan, tingkat kenyamanan, dan tingkat keamanan. Maksud dari perjalanan pengguna angkutan pedesaan di Kabupaten Sarmi pada umumnya adalah untuk mengangkut hasil pertanian ke pasar di ibu

kota kabupaten (50%). Mayoritas penduduk yang melakukan perjalanan berusia antara 10-20 tahun (40%) dengan tujuan bekerja, bersekolah dan lain-lain. Sekitar 48% penumpang berpendidikan SLTA ke atas dan 52% berpendidikan SLTP ke bawah.

Alasan penggunaan angkutan umum dalam melakukan aktivitas sehari-hari adalah karena ongkosnya murah (5%), mudah didapat (27%), dan tidak ada layanan yang lain yang tersedia (47%). Sebagian besar penumpang menyatakan bahwa ongkos angkutan umum adalah mahal (73%), dan ada perbedaan tarif antara penumpang dan barang (dikenakan biaya lagi).

Sekitar 45% penumpang merasakan nyaman menggunakan angkutan umum karena sirkulasi udara (kendaraan berupa mobil bak belakang terbuka). Adapun penumpang yang menyatakan tidak nyaman (55%) dikarenakan fasilitas tempat duduknya yang kurang memadai dan kondisi jalan yang dilalui kurang baik. Sekitar 70% penumpang menyatakan angkutan umum cukup aman untuk dinaiki.

Harapan yang dinyatakan penumpang untuk peningkatan kualitas layanan transportasi angkutan pedesaan adalah sebagai berikut:

- Angkutan pedesaan dapat menjangkau seluruh kampung
- Kenyamanan dan keamanan penumpang dapat ditingkatkan lagi
- Jam operasional angkutan pedesaan diperpanjang hingga pukul 23.00, khususnya di daerah-daerah yang berdekatan dengan ibu kota kabupaten
- Jalan-jalan yang rusak agar diperbaiki



Sumber: Dokumentasi, 2021

#### Gambar 7. Kondisi Salah Satu Ruas Jalan di Kampung

### V. KESIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Karakteristik penumpang angkutan pedesaan di Kabupaten Sarmi antara lain: mayoritas penduduk yang melakukan perjalanan berusia antara 10-20 tahun

- (40%) dengan tujuan bekerja, bersekolah, dan lainnya serta sebagian besar warga berpendidikan SLTP ke bawah (52%).
2. Ongkos angkutan pedesaan masih dirasakan mahal oleh penumpang (73%) sementara itu tidak ada alternatif angkutan umum lainnya.
  3. Sekitar 55% penumpang merasakan tidak nyaman menggunakan angkutan umum.
  4. Sekitar 70% penumpang menyatakan angkutan umum cukup aman untuk dinaiki.
  5. Mayoritas warga menyatakan layanan angkutan pedesaan belum memuaskan (83%).

## DAFTAR PUSTAKA

- Achendri M. K, A. Wicaksono, dan Agus Suharyanto. *Evaluasi Rute Angkutan Kota Berbasis Kebutuhan Pergerakan Masyarakat Dengan Metode GIS di Kota Malang*. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Brawijaya. Malang.
- BPS Kabupaten Sarmi (2021). Kabupaten Sarmi Dalam Angka Tahun 2021.
- Mhd. Pansuri (2019). Analisis Transportasi Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Mandailing Natal. *Tugas Akhir* Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Medan.
- Muhammad Syaiful Buamona, James Timboeleng, dan Hendriek Karongkong. *Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota di Kota Ternate*. Manado: Universitas Sam Ratulangi Manado.
- Nabilah Ulfah (2017). Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Kasus: BRT Mamminasata). *Skripsi* Program Studi Administrasi Negara Departemen Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Sumadi Suryabrata. *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.