

BAB 4

ANALISIS DAN RENCANA PENINGKATAN AKSESIBILITAS BERDASARKAN INDEKS KESULITAN GEOGRAFIS DI KECAMATAN KERTEK, KABUPATEN WONOSOBO

4.1 Analisis Aksesibilitas berdasarkan IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi

Tahun 2024

Analisis aksesibilitas berdasarkan IKG faktor aksesibilitas/transportasi dilakukan dengan melakukan pembobotan dan skoring pada setiap variabel maupun indikator penimbang. Pada pembahasan analisis ini juga diperkuat dengan data primer yang diperoleh melalui survei lapangan, yang menunjukkan kondisi aksesibilitas eksisting di Kecamatan Kertek.

4.1.1 Lalu Lintas, Kualitas, dan Aksesibilitas Jalan

Pada bagian ini, dibahas mengenai pembobotan dan skoring untuk variabel lalu lintas, kualitas, dan aksesibilitas jalan sesuai data yang diperoleh dari Potensi Desa oleh Badan Pusat Statistik tahun 2024. Berikut merupakan hasil pembobotan dan skoring untuk variabel yang disebutkan di atas.

Tabel 4.1 Skor Variabel Lalu Lintas, Kualitas, dan Aksesibilitas Jalan Menurut Desa di Kecamatan Kertek Tahun 2024

No	Desa	Skor (Bobot*Nilai)	
		Lalu Lintas & Kualitas Jalan	Aksesibilitas Jalan
1	Banjar	0	0
2	Bejiarum	0	0
3	Bojasari	0	0
4	Candimulyo	0	0
5	Candiyasan	0	0
6	Damarkasiyan	0	0
7	Kapencar	0	0
8	Karangluhur	0	0
9	Ngadikusuman	0	0
10	Pagerejo	0	0
11	Purbosono	0	0
12	Purwojati	0	0
13	Reco	0	0
14	Sindupaten	0	0
15	Sudungdewo	0	0

No	Desa	Skor (Bobot*Nilai)	
		Lalu Lintas & Kualitas Jalan	Aksesibilitas Jalan
16	Sumberdalem	0	0
17	Surengede	0	0
18	Tlogodalem	0	0
19	Tlogomulyo	0	0

Sumber: Potensi Desa BPS, 2024

Berdasarkan tabel 4.1. di atas, lalu lintas & kualitas jalan maupun aksesibilitas jalan memiliki skor nol. Skor nol ini menunjukkan skor paling baik dari kedua variabel tersebut. Hal ini disebabkan oleh jalan utama yang menuju setiap desa di Kecamatan Kertek memiliki perkerasan jalan berupa aspal/beton dan jalan tersebut dapat dilalui oleh kendaraan bermotor roda 4 di kedua jalur secara bersamaan sepanjang tahun berdasarkan data Potensi Desa oleh Badan Pusat Statistik tahun 2024. Berdasarkan hasil analisis yang didapatkan, kedua variabel ini pada seluruh desa memang sudah menunjukkan nilai yang paling baik. Apabila dilihat dari kondisi jalan dan lebar ruang manfaat jalan, tidak seluruh jalan utama memiliki kondisi yang baik atau memenuhi ketentuan berdasarkan standar minimumnya. Sehingga, dalam upaya peningkatan aksesibilitas suatu desa perlu mempertimbangkan pengembangan infrastruktur jalan berdasarkan kedua aspek tersebut sesuai dengan ketentuannya masing-masing.

4.1.2 Ketersediaan dan Operasional Angkutan Umum

Pada bagian ini, dibahas mengenai pembobotan dan skoring untuk variabel ketersediaan dan operasional angkutan umum sesuai data yang diperoleh dari Potensi Desa oleh Badan Pusat Statistik tahun 2024. Berikut merupakan hasil pembobotan dan skoring untuk variabel yang disebutkan di atas.

Tabel 4.2 Skor Variabel Ketersediaan Angkutan Umum dan Operasional Angkutan Umum

No	Desa	Skor (Bobot*Nilai)	
		Ketersediaan Angkutan Umum	Operasional Angkutan Umum
1	Banjar	0,13	0,19
2	Bejiarum	0,13	0,19
3	Bojasari	0	0
4	Candimulyo	0	0,06

No	Desa	Skor (Bobot*Nilai)	
		Ketersediaan Angkutan Umum	Operasional Angkutan Umum
5	Candiyasan	0	0,06
6	Damarkasiyan	0,13	0,13
7	Kapencar	0	0,06
8	Karangluhur	0	0
9	Ngadikusuman	0	0,06
10	Pagerejo	0,13	0,19
11	Purbosono	0,13	0,19
12	Purwojati	0	0,06
13	Reco	0	0,00
14	Sindupaten	0,13	0,19
15	Sudungdewo	0	0
16	Sumberdalem	0	0,06
17	Surengede	0	0,06
18	Tlogodalem	0,13	0,19
19	Tlogomulyo	0,13	0,19

Sumber: Potensi Desa BPS, 2024

Berdasarkan tabel 4.4 di atas, ketersediaan dan operasional angkutan umum di 19 desa menunjukkan pola yang beragam dalam hal ketersediaan dan waktu operasionalnya. Delapan desa yaitu Banjar, Bejiarum, Damarkasiyan, Pagerejo, Purbosono, Sindupaten, Tlogodalem, dan Tlogomulyo menyediakan angkutan umum yang beroperasi tanpa rute pasti setiap hari, dengan jadwal layanan terbatas pada periode siang atau malam saja. Di sisi lain, tujuh desa meliputi Bojasari, Candimulyo, Candiyasan, Kapencar, Purwojati, Sumberdalem, dan Surengede mengoperasikan angkutan umum dengan rute yang sudah ditetapkan setiap hari, meski hanya beroperasi pada waktu siang atau malam hari saja. Tiga desa yakni Karangluhur, Reco, dan Sudungdewo menawarkan layanan transportasi umum yang lebih komprehensif, dengan rute tetap yang beroperasi sepanjang siang dan malam hari. Adapun desa Ngadikusuman memiliki karakteristik tersendiri dengan menyediakan angkutan umum bertrayek tetap yang beroperasi setiap hari, tetapi dengan waktu operasional yang terbatas pada periode siang atau malam hari saja. Berikutnya dilakukan validasi dengan survei secara langsung untuk mengetahui kondisi eksisting, berikut merupakan rincian ketersediaan, jenis, jam operasional, dan keterbutuhan angkutan umum di Kecamatan Kertek.

Tabel 4.3 Ketersediaan, Jenis, Jam Operasional, dan Keterbutuhan Angkutan Umum berdasarkan Desa di Kecamatan Kertek Tahun 2025

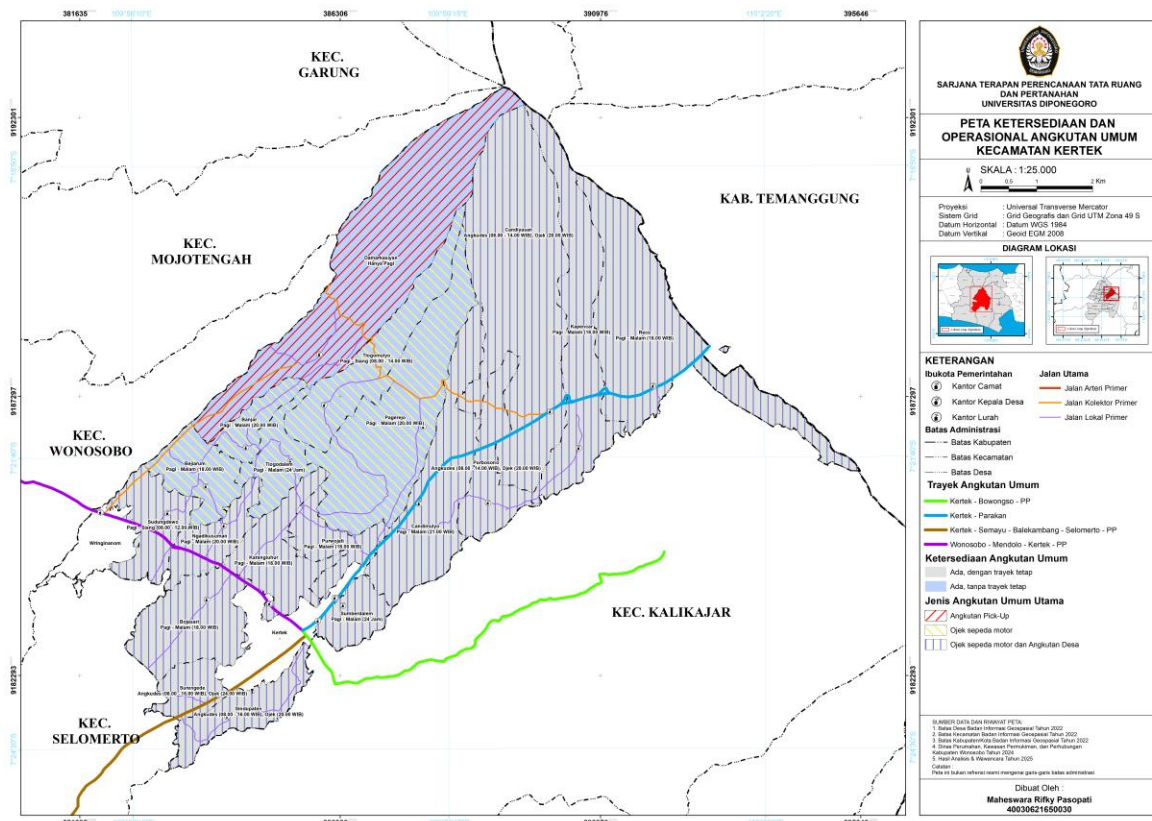
No	Desa	Ketersediaan Angkutan Umum	Jenis Angkutan Umum	Jam Operasional Angkutan Umum	Keterbutuhan Angkutan Umum
1	Banjar	Ada tanpa trayek tetap	Ojek sepeda motor	Pagi - Malam (20.00 WIB)	Butuh
2	Bejiarum	Ada tanpa trayek tetap	Ojek sepeda motor	Pagi - Malam (18.00 WIB)	Tidak Butuh
3	Bojasari	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Pagi - Malam (18.00 WIB)	Tidak Butuh
4	Candimulyo	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Pagi - Malam (21.00 WIB)	Tidak Butuh
5	Candiyasan	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Angkudes 08.00 - 14.00 WIB, Ojek Pagi - Malam (20.00 WIB)	Tidak Butuh
6	Damarkasiyan	Ada tanpa trayek tetap	Angkutan Pick-Up	Hanya Pagi	Tidak Butuh
7	Kapencar	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Pagi - Malam (18.00 WIB)	Tidak Butuh
8	Karangluhur	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Pagi - Malam (18.00 WIB)	Tidak Butuh
9	Ngadikusuman	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Pagi - Malam (20.00 WIB)	Tidak Butuh
10	Pagerejo	Ada tanpa trayek tetap	Ojek sepeda motor	Pagi - Malam (20.00 WIB)	Butuh

No	Desa	Ketersediaan Angkutan Umum	Jenis Angkutan Umum	Jam Operasional Angkutan Umum	Keterbutuhan Angkutan Umum
11	Purbosono	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Angkudes 08.00 - 14.00 WIB, Ojek Pagi - Malam (20.00 WIB)	Butuh
12	Purwojati	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Pagi - Malam (18.00 WIB)	Tidak Butuh
13	Reco	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Pagi - Malam (18.00 WIB)	Butuh
14	Sindupaten	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Angkudes 08.00 - 16.00 WIB, Ojek Pagi - Malam (24 Jam)	Tidak Butuh
15	Sudungdewo	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Pagi - Siang (08.00 - 12.00)	Tidak Butuh
16	Sumberdalem	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Pagi - Malam (24 Jam)	Tidak Butuh
17	Surengede	Ada dengan trayek tetap	Ojek sepeda motor dan Angkutan Desa	Angkudes 08.00 - 16.00 WIB, Ojek Pagi - Malam (24 Jam)	Butuh
18	Tlogodalem	Ada tanpa trayek tetap	Ojek sepeda motor	Pagi - Malam (24 Jam)	Tidak Butuh
19	Tlogomulyo	Ada tanpa trayek teta	Ojek sepeda motor	Pagi - Siang (08.00 - 14.00 WIB)	Butuh

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Berdasarkan tabel 4.3 di atas, kondisi transportasi umum di 19 desa menunjukkan adanya keragaman dalam transportasi atau angkutan umum di desa. Berdasarkan aspek ketersediaan, mayoritas wilayah yakni 13 desa telah memiliki sistem angkutan dengan trayek yang terstruktur dan terjadwal, sedangkan 6 desa lainnya (Banjar, Bejiarum, Damarkasiyan, Pagerejo, Tlogodalem, dan Tlogomulyo) masih mengoperasikan angkutan tanpa rute tetap. Dalam hal moda transportasi, sebagian besar desa mengandalkan sistem transportasi yang mengkombinasikan layanan ojek sepeda motor dengan angkutan desa, sementara 6 desa masih bergantung sepenuhnya pada ojek sepeda motor, sedangkan Desa Damarkasiyan memiliki karakteristik yang berbeda yaitu dengan penggunaan angkutan pick-up sebagai moda angkutan umum di desa tersebut.

Pola operasional transportasi umum juga menunjukkan variasi antar desa, di mana beberapa wilayah seperti Desa Sumberdalem dan Tlogodalem telah terdapat layanan transportasi angkutan umum berupa ojek 24 jam, sedangkan desa-desa lain beroperasi dengan jadwal yang lebih terbatas, seperti yang terlihat di Desa Sudungdewo (08.00-12.00 WIB) dan Tlogomulyo (08.00-14.00 WIB). Adapun desa-desa seperti Candiyan dan Purbosono menerapkan sistem diferensiasi waktu operasional antara angkutan desa (08.00-14.00 WIB) dan layanan ojek (pagi hingga malam). Kemudian apabila ditinjau dari aspek kebutuhan transportasi, terdapat 6 desa (Banjar, Pagerejo, Purbosono, Reco, Surengede, dan Tlogomulyo) yang mengindikasikan adanya kebutuhan akan pengembangan layanan angkutan umum, sementara 13 desa lainnya menyatakan bahwa layanan transportasi yang tersedia saat ini telah mencukupi kebutuhan mobilitas masyarakat dikarenakan sebagian besar masyarakat telah menggunakan transportasi pribadi dalam bermobilisasi. Berdasarkan hasil survei ini, maka penilaian skor variabel ketersediaan dan operasional angkutan umum disesuaikan dengan kondisi eksisting yang secara rinci ditunjukkan pada tabel 4.10. Berikut ini merupakan peta ketersediaan dan operasional angkutan umum di Kecamatan Kertek.



Sumber: Hasil Analisis, 2025

Gambar 4.1 Peta Ketersediaan dan Operasional Angkutan Umum Kecamatan Kertek

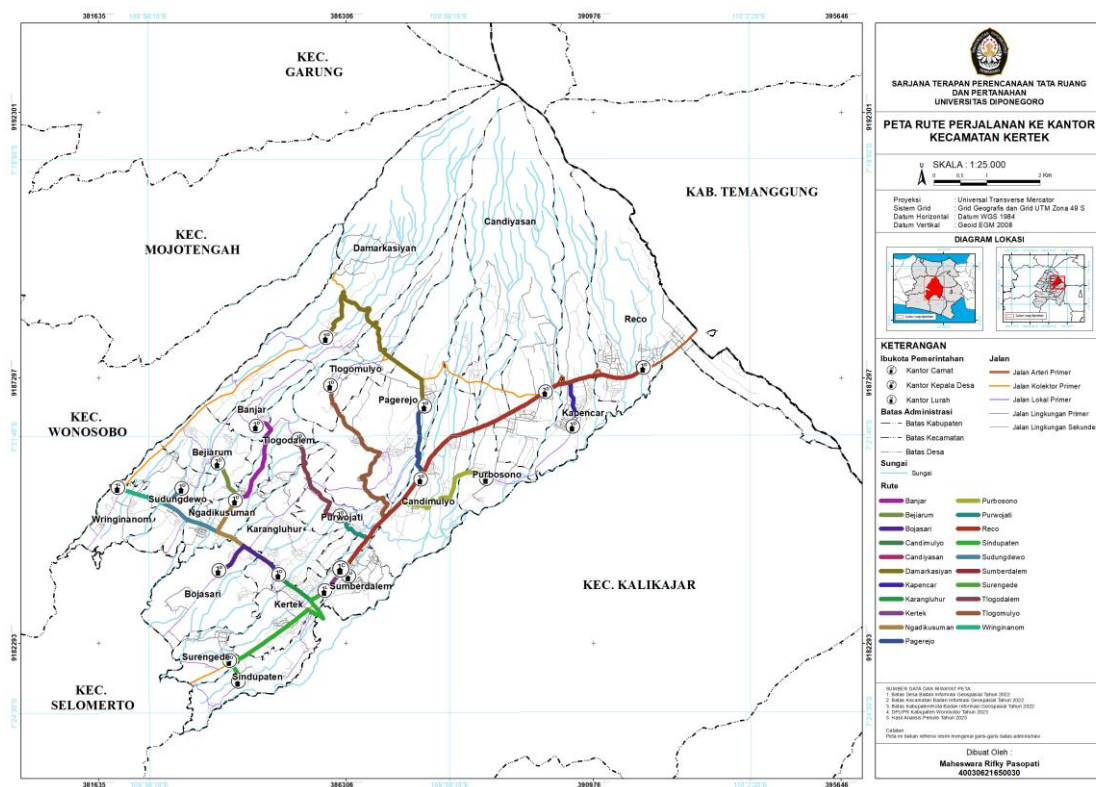
4.1.3 Lama Waktu dan Biaya Per Kilometer menuju Kantor Camat & Kantor Bupati/walikota

Pada bagian ini, dibahas mengenai pembobotan dan skoring untuk variabel ketersediaan dan operasional angkutan umum sesuai data yang diolah menggunakan *tools VALHALLA* dari QGIS dan Potensi Desa oleh Badan Pusat Statistik tahun 2024. Berikut merupakan hasil lama waktu per kilometer menuju Kantor Camat & Kantor Bupati/walikota berdasarkan *VALHALLA QGIS*.

1) Lama Waktu dan Biaya Per Kilometer Menuju Kantor Camat

Dalam mendapatkan lama waktu dan biaya per kilometer menuju Kantor Camat, dilakukan analisis jaringan dengan memanfaatkan *tools VALHALLA* melalui platform SIG yaitu QGIS. Pada *tools VALHALLA*, *method* yang digunakan adalah *route* untuk mendapatkan rute perjalanan dari suatu lokasi menuju lokasi lainnya. Kemudian pada bagian *go with* menggunakan *auto* untuk memilih moda secara otomatis atau *default* dari *VALHALLA* yaitu mobil roda empat. Lalu, pada bagian *mode* digunakan mode *fastest* untuk mendapatkan rute dengan waktu tercepat menuju lokasi tujuan. Selain itu,

penyesuaian juga dilakukan pada bagian *configuration* yaitu pada *time options*. Bagian ini memungkinkan pengguna untuk bisa memilih tanggal dan waktu perjalanan akan dilakukan sesuai dengan data *real-time*. Pada penelitian ini, tanggal dan waktu perjalanan dilakukan pada hari Senin, 5 Februari 2025 di tiga waktu yang berbeda yaitu pukul 06.00 WIB, pukul 12.00 WIB, dan pukul 16.00 WIB. Tanggal dan waktu ini dipilih dikarenakan waktu tersebut adalah waktu yang memiliki kemungkinan aktivitas paling ramai. Hasil analisis jaringan menggunakan *VALHALLA* secara lengkap dapat dilihat pada **Lampiran 9** dan **Lampiran 10**. Sedangkan untuk biaya per kilometer menggunakan data Potensi Desa oleh BPS tahun 2024. Berikut merupakan peta dan tabel hasil analisis biaya dan waktu tempuh menuju kantor camat.



Sumber: Hasil Analisis, 2025

Gambar 4.2 Peta Rute Perjalanan ke Kantor Kecamatan Kertek

Tabel 4.4 Lama Waktu dan Biaya Per Kilometer Menuju Kantor Camat Tahun 2025

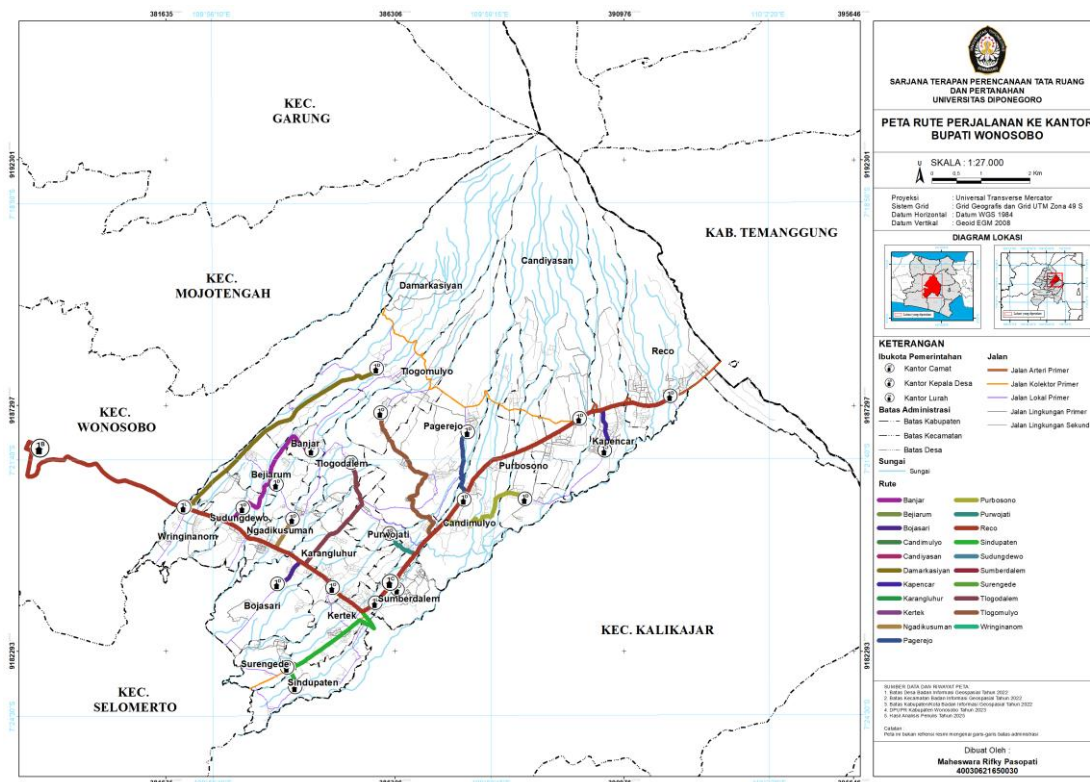
No	Desa	Kantor Camat				
		Jarak (km)	Waktu Tempuh (Menit)	Lama waktu per kilometer (Jam/Km)	Biaya Total (Rupiah)	Biaya per kilometer (Rupiah)
1	Banjar	5,71	11,46	0,033	Rp 13.000,00	Rp 2.275
2	Bejiarum	4,61	9,3	0,034	Rp 10.000,00	Rp 2.171
3	Bojasari	3,15	4,92	0,026	Rp 5.000,00	Rp 1.589
4	Candimulyo	2,33	3,3	0,024	Rp 5.000,00	Rp 2.149
5	Candiyasan	5,28	7,02	0,022	Rp 5.000,00	Rp 947
6	Damarkasiyan	8,09	16,74	0,034	Rp 10.000,00	Rp 1.236
7	Kapencar	6,70	10,38	0,026	Rp 5.000,00	Rp 746
8	Karangluhur	1,61	2,16	0,022	Rp 5.000,00	Rp 3.115
9	Ngadikusuman	3,73	5,94	0,027	Rp 8.000,00	Rp 2.143
10	Pagerejo	3,88	7,38	0,032	Rp 6.000,00	Rp 1.546
11	Purbosono	3,92	8,34	0,035	Rp 7.000,00	Rp 1.786
12	Purwojati	1,48	2,76	0,031	Rp 3.000,00	Rp 2.031
13	Reco	7,26	9,84	0,023	Rp 6.000,00	Rp 826
14	Sindupaten	3,78	8,22	0,036	Rp 7.000,00	Rp 1.850
15	Sudungdewo	4,62	6,96	0,025	Rp 5.000,00	Rp 1.083
16	Sumberdalem	0,31	1,02	0,054	Rp 1.000,00	Rp 3.195
17	Surengede	3,40	6,72	0,033	Rp 5.000,00	Rp 1.469
18	Tlogodalem	3,49	7,98	0,038	Rp 13.000,00	Rp 3.721
19	Tlogomulyo	4,81	12,12	0,042	Rp 15.000,00	Rp 3.117

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Berdasarkan hasil analisis aksesibilitas menuju kantor kecamatan pada tahun 2025, rentang jarak dari 19 desa bervariasi antara 0,31 hingga 8,09 kilometer, dengan Desa Sumberdalem sebagai yang terdekat dan Desa Damarkasiyan sebagai yang terjauh. Waktu tempuh tercepat adalah 1,02 menit (Sumberdalem) dan terlama 16,74 menit (Damarkasiyan), sementara efisiensi waktu per kilometer berkisar antara 0,022 jam/km (Candiyasan) hingga 0,054 jam/km (Sumberdalem). Desa dengan total biaya perjalanan tertinggi adalah Tlogomulyo (Rp 15.000,00) dan terendah Sumberdalem (Rp 1.000,00), sedangkan untuk biaya per kilometer, Desa Kapencar mencatatkan biaya terendah (Rp 746/km) dan Tlogodalem tertinggi (Rp 3.721/km).

2) Lama Waktu dan Biaya Per Kilometer Menuju Kantor Bupati

Dalam mendapatkan lama waktu dan biaya per kilometer menuju kantor bupati, dilakukan analisis jaringan dengan memanfaatkan *tools VALHALLA* melalui platform SIG yaitu *QGIS*. Pengaturan yang dilakukan untuk bagian ini sama dengan pengaturan yang dilakukan sebelumnya pada lama waktu dan biaya per kilometer menuju kantor camat. Biaya per kilometer juga menggunakan data Potensi Desa oleh BPS tahun 2024. Berikut merupakan peta dan tabel hasil analisis biaya dan waktu tempuh menuju kantor bupati.



Sumber: Hasil Analisis, 2025

Gambar 4.3 Peta Rute Perjalanan ke Kantor Bupati Kertek

Tabel 4.5 Lama Waktu dan Biaya Per Kilometer Menuju Kantor Bupati

No	Desa	Kantor Bupati				
		Jarak (km)	Waktu Tempuh (Menit)	Lama waktu per kilometer (Jam/Km)	Biaya Total (Rupiah)	Biaya per kilometer (Rupiah)
1	Banjar	8,83	18	0,034	Rp 13.000,00	Rp 1.313
2	Bejiarum	7,49	14,58	0,032	Rp 10.000,00	Rp 1.136
3	Bojasari	8,15	13,5	0,028	Rp 5.000,00	Rp 538
4	Candimulyo	12,29	18,48	0,025	Rp 10.000,00	Rp 777
5	Candiyasan	15,24	22,26	0,024	Rp 13.000,00	Rp 793
6	Damarkasiyan	9,88	19,98	0,034	Rp 10.000,00	Rp 909
7	Kapencar	16,66	25,62	0,026	Rp 12.000,00	Rp 674
8	Karangluhur	8,35	13,02	0,026	Rp 5.000,00	Rp 526
9	Ngadikusuman	7,60	13,08	0,029	Rp 8.000,00	Rp 909
10	Pagerejo	13,84	22,62	0,027	Rp 14.000,00	Rp 933
11	Purbosono	13,88	23,58	0,028	Rp 12.000,00	Rp 732
12	Purwojati	11,44	18	0,026	Rp 10.000,00	Rp 877
13	Reco	17,22	25,08	0,024	Rp 12.000,00	Rp 656
14	Sindupaten	12,08	21,12	0,029	Rp 12.000,00	Rp 945
15	Sudungdewo	6,26	11,04	0,029	Rp 6.000,00	Rp 698
16	Sumberdalem	10,05	15,84	0,026	Rp 5.000,00	Rp 446
17	Surengede	11,70	19,68	0,028	Rp 15.000,00	Rp 1.220
18	Tlogodalem	10,28	18,96	0,031	Rp 13.000,00	Rp 1.140
19	Tlogomulyo	14,77	27,36	0,031	Rp 20.000,00	Rp 1.325

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Berdasarkan hasil analisis aksesibilitas menuju kantor kecamatan pada tahun 2025, rentang jarak dari 19 desa bervariasi antara 0,31 hingga 8,09 kilometer, dengan Desa Sumberdalem sebagai yang terdekat dan Desa Damarkasiyan sebagai yang terjauh. Waktu tempuh tercepat adalah 1,02 menit (Sumberdalem) dan terlama 16,74 menit (Damarkasiyan), sementara efisiensi waktu per kilometer berkisar antara 0,022 jam/km (Candiyasan) hingga 0,054 jam/km (Sumberdalem). Desa dengan total biaya perjalanan tertinggi adalah Tlogomulyo (Rp 15.000,00) dan terendah Sumberdalem (Rp 1.000,00), sedangkan untuk biaya per kilometer, Desa Kapencar mencatatkan biaya terendah (Rp 746/km) dan Tlogodalem tertinggi (Rp 3.721/km).

Setelah mendapat lama waktu dan biaya per kilometer menuju kantor camat dan kantor bupati, langkah berikutnya adalah menentukan nilai untuk masing-masing indikator, melakukan pembobotan, serta melakukan skoring untuk mendapatkan nilai variabel Lama Waktu dan Biaya Per Kilometer menuju Kantor Camat dan Kantor Bupati. Berikut merupakan tabel perincian hasil perhitungannya.

Tabel 4.6 Skor Variabel Lama Waktu dan Biaya Per Kilometer Menuju Kantor Camat dan Kantor Bupati

No	Desa	Kantor Camat		Kantor Bupati	
		Skor (Bobot*Nilai)		Skor (Bobot*Nilai)	
		Lama waktu per kilometer (Jam/Km)	Biaya per kilometer (Rupiah)	Lama waktu per kilometer (Jam/Km)	Biaya per kilometer (Rupiah)
1	Banjar	0	0	0	0
2	Bejiarum	0	0	0	0
3	Bojasari	0	0	0	0
4	Candimulyo	0	0	0	0
5	Candiyasan	0	0	0	0
6	Damarkasiyan	0	0	0	0
7	Kapencar	0	0	0	0
8	Karangluhur	0	0	0	0
9	Ngadikusuman	0	0	0	0
10	Pagerejo	0	0	0	0
11	Purbosono	0	0	0	0
12	Purwojati	0	0	0	0

No	Desa	Kantor Camat		Kantor Bupati	
		Skor (Bobot*Nilai)		Skor (Bobot*Nilai)	
		Lama waktu per kilometer (Jam/Km)	Biaya per kilometer (Rupiah)	Lama waktu per kilometer (Jam/Km)	Biaya per kilometer (Rupiah)
13	Reco	0	0	0	0
14	Sindupaten	0	0	0	0
15	Sudungdewo	0	0	0	0
16	Sumberdalem	0	0	0	0
17	Surengede	0	0	0	0
18	Tlogodalem	0	0	0	0
19	Tlogomulyo	0	0	0	0

Sumber: Potensi Desa BPS, 2024 & Hasil Analisis, 2025

Tabel di atas menampilkan data skor variabel yang terdiri dari lama waktu dan biaya per kilometer untuk perjalanan menuju Kantor Camat dan Kantor Bupati dari 19 desa di Kecamatan Kertek. Hal ini merupakan bagian dari komponen penilaian Indeks Kesulitan Geografis (IKG) yang digunakan untuk mengukur tingkat aksesibilitas desa terhadap pusat pelayanan pemerintahan. Dalam tabel tersebut, terlihat bahwa seluruh nilai untuk kedua variabel, baik lama waktu perjalanan (jam/km) maupun biaya transportasi per kilometer (rupiah) menunjukkan angka 0 di semua desa. Kondisi ini menunjukkan hasil yang sangat positif yaitu dimana seluruh desa di Kecamatan Kertek memiliki nilai yang baik dalam komponen Indeks Kesulitan Geografis karena nilai waktu tempuh dan biaya menuju ke kantor kecamatan dan kantor bupati yang kurang dari 1/6 rata-rata nasional untuk waktu tempuh dan biaya per kilometer. Hal ini mencerminkan tingkat aksesibilitas yang sangat baik dari seluruh desa menuju pusat pelayanan pemerintahan yang berarti masyarakat di Kecamatan Kertek memiliki kemudahan dalam mengakses layanan administratif baik di tingkat kecamatan maupun kabupaten.

Setelah mendapat lama waktu dan biaya per kilometer menuju kantor camat dan kantor bupati, langkah berikutnya adalah menentukan nilai untuk masing-masing indikator, melakukan pembobotan, serta melakukan skoring untuk mendapatkan nilai variabel Lama Waktu dan Biaya Per Kilometer menuju Kantor Camat dan Kantor Bupati. Berikut merupakan tabel perincian hasil perhitungannya.

Tabel 4.7 Biaya Per Kilometer Menuju Kantor Camat dan Kantor Bupati Berdasarkan Hasil Wawancara

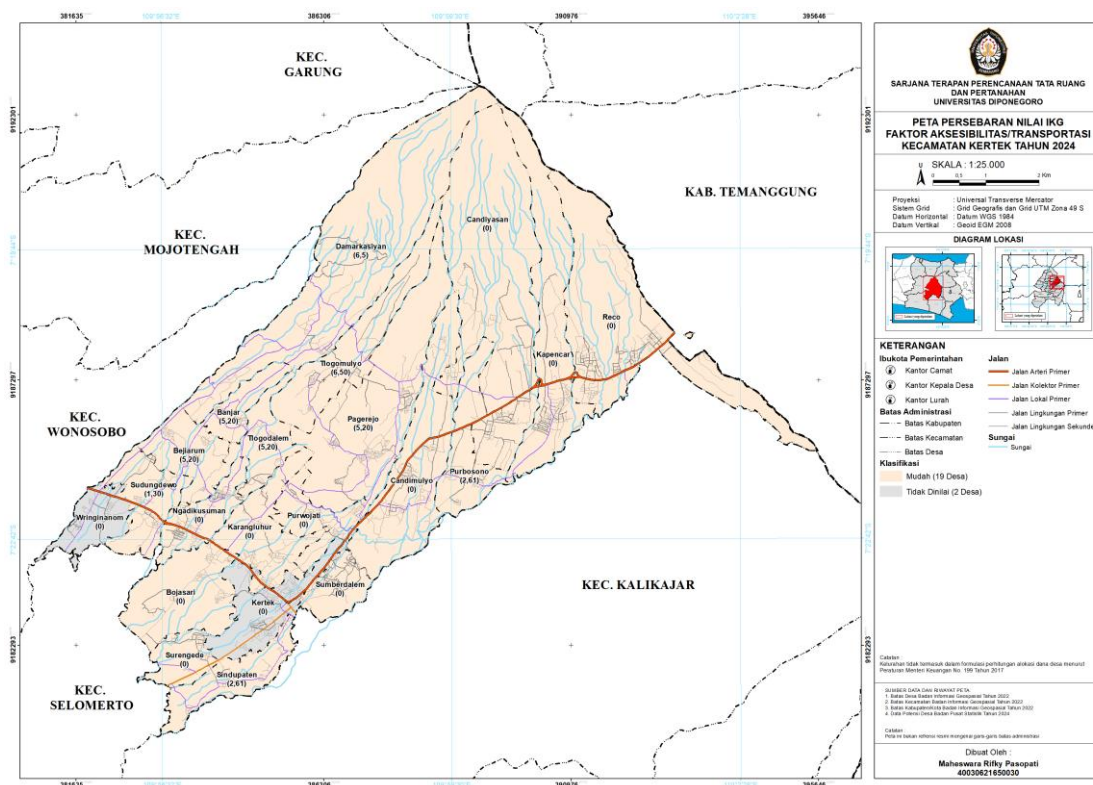
No	Desa	Kantor Camat			Kantor Bupati		
		Jarak (km)	Biaya Total (Rupiah)	Biaya per kilometer (Rupiah)	Jarak (km)	Biaya Total (Rupiah)	Biaya per kilometer (Rupiah)
1	Banjar	5,71	Rp 15.000,00	Rp 2.625	8,83	Rp 15.000,00	Rp 1.699
2	Bejiarum	4,61	Rp 12.000,00	Rp 2.605	7,49	Rp 13.000,00	Rp 1.735
3	Bojasari	3,15	Rp 5.000,00	Rp 1.589	8,15	Rp 5.000,00	Rp 613
4	Candimulyo	2,33	Rp 10.000,00	Rp 4.297	12,29	Rp 10.000,00	Rp 814
5	Candiyasan	5,28	Rp 10.000,00	Rp 1.894	15,24	Rp 13.000,00	Rp 853
6	Damarkasiyan	8,09	Rp 10.000,00	Rp 1.236	9,88	Rp 10.000,00	Rp 1.013
7	Kapencar	6,70	Rp 5.000,00	Rp 746	16,66	Rp 10.000,00	Rp 600
8	Karangluhur	1,61	Rp 5.000,00	Rp 3.115	8,35	Rp 5.000,00	Rp 599
9	Ngadikusuman	3,73	Rp 5.000,00	Rp 1.339	7,60	Rp 5.000,00	Rp 658
10	Pagerejo	3,88	Rp 20.000,00	Rp 5.153	13,84	Rp 14.000,00	Rp 1.012
11	Purbosono	3,92	Rp 7.000,00	Rp 1.786	13,88	Rp 10.000,00	Rp 720
12	Purwojati	1,48	Rp 10.000,00	Rp 6.770	11,44	Rp 10.000,00	Rp 874
13	Reco	7,26	Rp 5.000,00	Rp 688	17,22	Rp 10.000,00	Rp 581
14	Sindupaten	3,78	Rp 7.000,00	Rp 1.850	12,08	Rp 10.000,00	Rp 828
15	Sudungdewo	4,62	Rp 15.000,00	Rp 3.249	6,26	Rp 5.000,00	Rp 799
16	Sumberdalem	0,31	Rp 1.000,00	Rp 3.195	10,05	Rp 5.000,00	Rp 497
17	Surengede	3,40	Rp 7.500,00	Rp 2.204	11,70	Rp 10.000,00	Rp 855
18	Tlogodalem	3,49	Rp 15.000,00	Rp 4.293	10,28	Rp 13.000,00	Rp 1.265
19	Tlogomulyo	4,81	Rp 20.000,00	Rp 4.156	14,77	Rp 20.000,00	Rp 1.354

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Apabila dilihat berdasarkan hasil survei wawancara dengan kepala desa maupun angkutan umum yang ditunjukkan dengan tabel 4.7, hasil data untuk biaya per kilometer menuju kantor camat maupun menuju kantor bupati dari masing-masing desa tidak mengubah penilaian IKG sebelumnya.

4.1.4 Perhitungan IKG Aksesibilitas/Transportasi Kecamatan Kertek Tahun 2024

Proses perhitungan IKG aksesibilitas/transportasi dilakukan dengan menjumlahkan seluruh nilai yang diperoleh dari perkalian skor dan bobot setiap variabel penyusun. Setelah mendapatkan nilai akhir, kemudian dilakukan proses klasifikasi terhadap nilai yang dihasilkan. Berikut merupakan hasil perhitungan IKG aksesibilitas/transportasi di Kecamatan Kertek berdasarkan desa pada tahun 2024.



Sumber: Hasil Analisis, 2025

Gambar 4.4 Peta Nilai Indeks Kesulitan Geografis Faktor Aksesibilitas/Transportasi berdasarkan Desa/Kelurahan di Kecamatan Kertek Tahun 2024

Tabel 4.8 Perhitungan IKG Aksesibilitas/Transportasi di Kecamatan Kertek berdasarkan Desa Tahun 2024

No	Desa	Lalu Lintas & Kualitas Jalan	Aksesibilitas Jalan	Ketersediaan Angkutan Umum	Operasional Angkutan Umum	Waktu Tempuh ke Kantor Camat	Biaya ke Kantor Camat	Waktu Tempuh ke Kantor Bupati	Biaya ke Kantor Bupati	IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi	
		Skor*Bobot								Nilai	Klasifikasi
1	Banjar	0	0	0,13	0,13	0	0	0	0	5,20	Mudah
2	Bejiarum	0	0	0,13	0,13	0	0	0	0	5,20	Mudah
3	Bojasari	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah
4	Candimulyo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah
5	Candiyasan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah
6	Damarkasiyan	0	0	0,13	0,19	0	0	0	0	6,50	Mudah
7	Kapencar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah
8	Karangluhur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah
9	Ngadikusuman	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah
10	Pagerejo	0	0	0,13	0,13	0	0	0	0	5,20	Mudah
11	Purbosono	0	0	0,13	0	0	0	0	0	2,61	Mudah
12	Purwojati	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah
13	Reco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah
14	Sindupaten	0	0	0,13	0	0	0	0	0	2,61	Mudah
15	Sudungdewo	0	0	0	0,06	0	0	0	0	1,30	Mudah
16	Sumberdalem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah
17	Surengede	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah
18	Tlogodalem	0	0	0,13	0,13	0	0	0	0	5,20	Mudah
19	Tlogomulyo	0	0	0,13	0,19	0	0	0	0	6,50	Mudah

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Berdasarkan tabel dan peta di atas yang menunjukkan IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi dari 19 desa. Tabel ini menampilkan beberapa parameter penilaian aksesibilitas transportasi yang meliputi lalu lintas & kualitas jalan, aksesibilitas jalan, ketersediaan angkutan umum, operasional angkutan umum, waktu tempuh dan biaya ke Kantor Camat serta Kantor Bupati. Untuk parameter lalu lintas & kualitas jalan serta aksesibilitas jalan, seluruh desa memiliki nilai 0 yang mengindikasikan nilai yang baik.

Pada parameter ketersediaan dan operasional angkutan umum, beberapa desa menunjukkan nilai yang buruk yang ditunjukkan dengan tingginya nilai. Desa Damarkasiyan dan Tlogomulyo memiliki nilai tertinggi dengan nilai Indeks Kesulitan Geografis 6,50; diikuti oleh Desa Banjar, Bejiarum, Pagerejo, dan Tlogodalem dengan nilai 5,20. Sementara Desa Purbosono dan Sindupaten memiliki skor 2,61; dan Desa Sudungdewo memiliki skor nilai yang cukup baik yaitu 1,30. Untuk waktu tempuh dan biaya ke Kantor Camat dan Kantor Bupati, seluruh desa memiliki nilai 0 yang mengindikasikan kondisi yang baik terhadap sistem transportasi publik yang menghubungkan desa-desa tersebut dengan pusat pemerintahan. Meskipun terdapat variasi dalam nilai Indeks Kesulitan Geografis seluruh desa diklasifikasikan dalam kategori "Mudah" untuk aksesibilitas/transportasi. Hal ini menunjukkan bahwa secara umum, meskipun terdapat beberapa aspek yang perlu ditingkatkan, tingkat aksesibilitas transportasi di seluruh desa masih dapat dianggap memadai untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat.

4.2 Rencana Strategi Peningkatan Aksesibilitas

Rencana strategi peningkatan aksesibilitas dilakukan dengan dua tahapan. Tahapan pertama adalah menentukan prioritas peningkatan aksesibilitas berdasarkan nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi dengan metode *TOPSIS*. Setelah mendapatkan tingkat prioritas peningkatan aksesibilitas berdasarkan nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi, bentuk peningkatan aksesibilitas direncanakan sesuai dengan beberapa faktor yaitu jaringan jalan, transportasi & angkutan umum, dan biaya & waktu tempuh.

4.2.1 Penentuan Prioritas Peningkatan Aksesibilitas berdasarkan Nilai IKG dengan Metode *TOPSIS*

Proses penentuan prioritas dengan metode *TOPSIS* dilakukan untuk mendapatkan tingkatan prioritas peningkatan aksesibilitas pada setiap desa yang ada di Kecamatan Kertek berdasarkan nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi. Penentuan prioritas ini dilakukan terhadap 9 desa yang memiliki nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi bukan nol.

Sedangkan desa yang memiliki nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi sama dengan nol termasuk dalam Prioritas III. Proses ini dilakukan melalui beberapa tahapan sebagai berikut.

1. Penentuan Kriteria dan Rating Kecocokan

Pada tahap pertama yaitu menentukan kriteria dilambangkan dengan Ci dan sifat dari masing-masing kriteria. Kriteria dalam penelitian ini disesuaikan dengan variabel-variabel penimbang IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi. Kriteria yang digunakan sebagai berikut.

Tabel 4.9 Kriteria (Ci) TOPSIS berdasarkan IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi

No	Kriteria	Bobot	Sifat
1	Lalu Lintas dan Kualitas Jalan	0,087658623	<i>Benefit</i>
2	Aksesibilitas Jalan	0,077778212	<i>Benefit</i>
3	Ketersediaan Angkutan Umum	0,213436908	<i>Benefit</i>
4	Operasional Angkutan Umum	0,211702638	<i>Benefit</i>
5	Lama waktu per kilometer menuju kantor camat	0,096086612	<i>Cost</i>
6	Biaya per kilometer menuju kantor camat	0,125025724	<i>Cost</i>
7	Lama waktu per kilometer menuju kantor bupati/walikota	0,074553568	<i>Cost</i>
8	Biaya per kilometer menuju kantor bupati/walikota	0,113757716	<i>Cost</i>

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2024; Kementerian Keuangan, 2017

Penentuan sifat dari masing-masing kriteria dilakukan berdasarkan karakteristik data yang ada. Kriteria yang teridentifikasi memiliki sifat *benefit* memiliki arti bahwa nilai yang semakin tinggi menunjukkan performa yang lebih baik dan berimplikasi pada semakin besar nilainya maka akan semakin menguntungkan. Sebaliknya, kriteria yang teridentifikasi memiliki sifat *cost* memiliki arti bahwa nilai yang semakin tinggi menunjukkan performa yang lebih rendah dan berimplikasi pada semakin kecil nilainya maka semakin menguntungkan. Proses penilaian dari masing-masing kriteria untuk setiap desa disesuaikan dengan penilaian yang dihasilkan dari indikator-indikator penyusun IKG faktor aksesibilitas/transportasi. Namun, terdapat penyesuaian nilai pada variabel ke-5 hingga ke-8 yaitu penilaian dilakukan berdasarkan data riil waktu tempuh

per kilometer dan biaya per kilometer dari masing-masing desa menuju Kantor Camat maupun Kantor Bupati.

2. Normalisasi Matriks Keputusan

Tahap normalisasi matriks keputusan dilakukan terhadap setiap nilai yang dihasilkan untuk setiap kriteria tersebut pada 9 desa yang dilakukan perhitungan. Hasil normalisasi matriks keputusan secara lengkap dapat dilihat pada **Lampiran 6**.

3. Perkalian Bobot dengan Matriks Keputusan

Setelah mendapatkan matriks keputusan, nilai yang dihasilkan dilakukan perkalian dengan bobot dari masing-masing kriteria yang telah ditetapkan. Hasil perkalian bobot dengan matriks keputusan dapat dilihat pada **Lampiran 7**.

4. Menghitung Matriks Solusi Ideal Positif dan Matriks Solusi Ideal Negatif

Langkah berikutnya yang dilakukan adalah menentukan matriks solusi ideal positif dan solusi ideal negatif yang dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 4.10 Matriks Solusi Ideal Positif dan Matriks Solusi Ideal Negatif berdasarkan IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi

n	Kriteria	Y_n^+	Y_n^-
1	Lalu Lintas dan Kualitas Jalan	0,029219541	0,029219541
2	Aksesibilitas Jalan	0,025926071	0,025926071
3	Ketersediaan Angkutan Umum	0,108356173	0,065013704
4	Operasional Angkutan Umum	0,100925273	0,040370109
5	Lama waktu per kilometer menuju kantor camat	0,028391072	0,035414920
6	Biaya per kilometer menuju kantor camat	0,028031774	0,053217054
7	Lama waktu per kilometer menuju kantor bupati/walikota	0,017978529	0,030038745
8	Biaya per kilometer menuju kantor bupati/walikota	0,018143274	0,062415148

Sumber: Hasil Analisis, 2025

5. Menghitung Jarak Matriks Solusi Ideal Positif dan Matriks Solusi Ideal Negatif

Langkah selanjutnya yang dilakukan adalah menghitung jarak antara matriks solusi ideal positif dan matriks solusi ideal negatif untuk 9 desa yang dilakukan perhitungan. Hasil perhitungan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut.

Tabel 4.11 Jarak Matriks Solusi Ideal Positif dan Matriks Solusi Ideal Negatif berdasarkan Desa di Kecamatan Kertek Tahun 2025

n	Desa	D_n^+	D_n^-
1	Banjar	0,067860617	0,032147385
2	Bejiarum	0,064955440	0,034334157
3	Damarkasiyan	0,075595639	0,045229345
4	Pagerejo	0,060670141	0,045698049
5	Purbosono	0,045567274	0,073098527
6	Sindupaten	0,048590146	0,068137261
7	Sudungdewo	0,020309956	0,079188766
8	Tlogodalem	0,076706129	0,021938984
9	Tlogomulyo	0,086285588	0,011487672

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Nilai yang dihasilkan dari tahap ini kemudian akan dilakukan perhitungan untuk mendapatkan nilai preferensi dari setiap desa.

6. Menghitung Nilai Preferensi

Langkah yang terakhir yang dilakukan yaitu menghitung nilai preferensi dari 9 desa yang dilakukan perhitungan. Berikut merupakan tabel rincian hasil perhitungan nilai preferensi.

Tabel 4.12 Nilai Preferensi berdasarkan Desa di Kecamatan Kertek Tahun 2025

No	Desa	Nilai Preferensi
1	Tlogomulyo	0,117492983
2	Tlogodalem	0,222403149
3	Banjar	0,321448131
4	Bejiarum	0,345798129
5	Damarkasiyan	0,374337688
6	Pagerejo	0,429621381
7	Sindupaten	0,583729754
8	Purbosono	0,616003317
9	Sudungdewo	0,795877220

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Nilai preferensi menunjukkan besar atau rendahnya nilai suatu alternatif terhadap kriteria-kriteria yang ditetapkan. Dalam konteksnya dengan penelitian ini, apabila dianggap bahwa nilai preferensi berbanding terbalik dengan nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi maka dapat diartikan bahwa semakin besar nilai preferensinya maka akan semakin baik nilai IKG-nya.

7. Penentuan Tingkatan Prioritas dengan Metode *Sturges*

Berdasarkan hasil nilai preferensi, tahap berikutnya adalah menentukan tingkatan prioritas berdasarkan metode *sturges* dan panjang interval kelas. Berdasarkan rumus *sturges*, maka jumlah kelas yang didapatkan adalah sejumlah 4 kelas dengan nilai N yaitu 9 dikarenakan hanya memperhitungkan desa-desa yang memiliki nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi tidak sama dengan nol. Kemudian dilakukan penentuan interval panjang kelas didasarkan pada **Tabel 4.12** dengan penghitungan sebagai berikut.

$$C = \frac{0,795877220 - 0,117492983}{9}$$

$$C = 0,169596059$$

Berdasarkan interval kelas yang didapatkan, berikut merupakan interval untuk Prioritas I, Prioritas II, Prioritas III, dan Prioritas IV.

- Prioritas I dengan nilai preferensi $\geq 0,117492983$ dan $< 0,287089042$
- Prioritas II dengan nilai preferensi $\geq 0,287089042$ dan $< 0,456685102$
- Prioritas III dengan nilai preferensi $\geq 0,456685102$ dan $< 0,626281161$
- Prioritas IV dengan nilai preferensi $\geq 0,626281161$

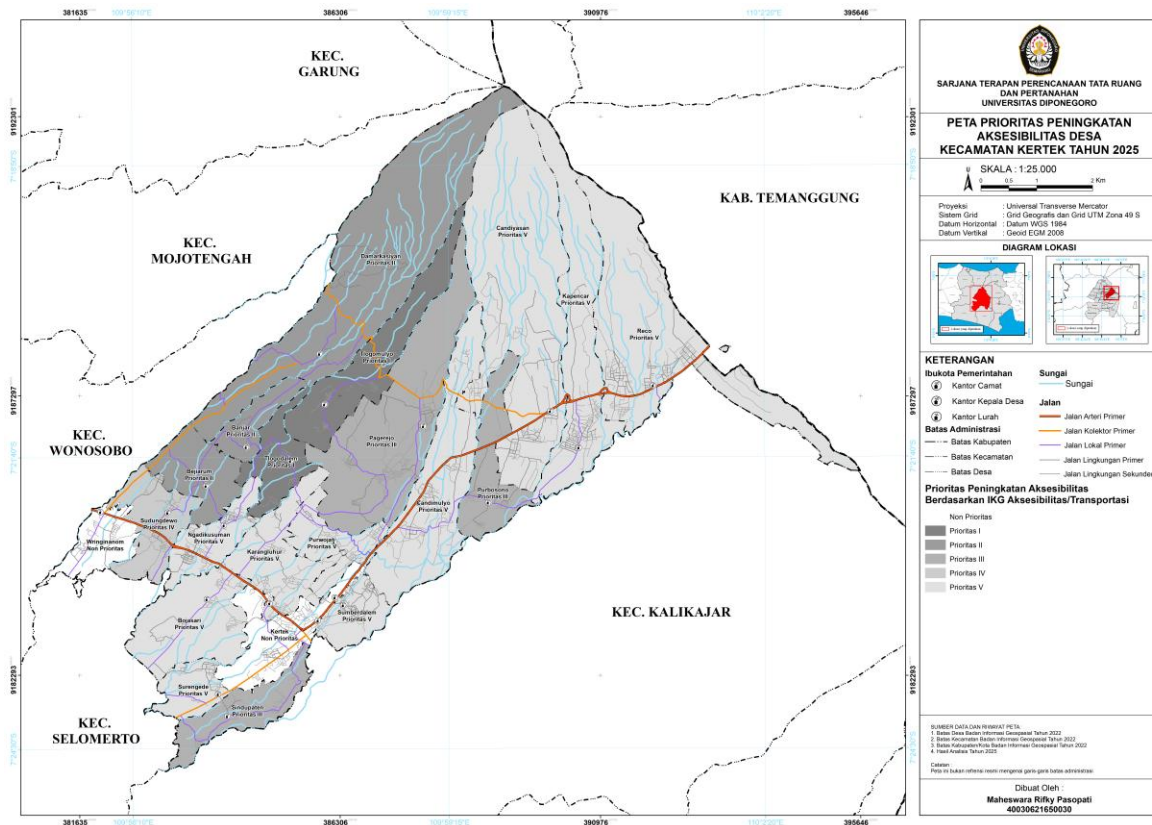
Hasilnya didapatkan nilai preferensi dari 9 desa yang memiliki nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi bukan nol, dilakukan pemeringkatan prioritas berdasarkan metode *sturges* dan penentuan interval kelas. Berikut merupakan rincian tingkat prioritas peningkatan aksesibilitas pada desa-desa di Kecamatan Kertek yang ditunjukkan dengan tabel dan peta. Prioritas V didapatkan dari desa-desa yang memiliki nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi mutlak nol berdasarkan **Tabel 4.8**.

Tabel 4.13 Tingkat Prioritas Peningkatan Aksesibilitas berdasarkan Nilai IKG dengan Metode TOPSIS pada setiap desa di Kecamatan Kertek Tahun 2025

No	Desa	Tingkat Prioritas
1	Tlogomulyo	Prioritas I

No	Desa	Tingkat Prioritas
2	Tlogodalem	Prioritas II
3	Banjar	
4	Bejiarum	
5	Damarkasiyan	
6	Pagerejo	
7	Sindupaten	Prioritas III
8	Purbosono	
9	Sudungdewo	Prioritas IV
10	Bojasari	Prioritas V
11	Candimulyo	
12	Candiyasan	
13	Kapencar	
14	Karangluhur	
15	Ngadikusuman	
16	Purwojati	
17	Reco	
18	Sumberdalem	
19	Surengede	

Sumber: Hasil Analisis, 2025



Sumber: Hasil Analisis, 2025

Gambar 4.5 Peta Prioritas Peningkatan Aksesibilitas Desa Kecamatan Kertek Tahun 2025

4.2.2 Rencana Strategi Peningkatan Aksesibilitas Berdasarkan Setiap Aspek

Pada pembahasan rencana strategi peningkatan aksesibilitas, tahapan yang dilakukan adalah merangkum seluruh kondisi aksesibilitas baik berdasarkan IKG maupun eksisting dari hasil survei primer pada seluruh desa yang tersebar di Kecamatan Kertek. Setelah mendapatkan beberapa poin yang menjadi hal utama dalam kondisi aksesibilitas, maka dapat ditentukan strategi-strategi yang dapat diterapkan untuk setiap desa guna peningkatan aksesibilitas desa. Strategi peningkatan aksesibilitas kemudian disandingkan dengan dokumen rencana yang ditetapkan untuk tahun mendatang di Kecamatan Kertek, sebagaimana tercantum dalam RTRW Kabupaten Wonosobo Tahun 2023-2043 pada Perda No.4 Kabupaten Wonosobo Tahun 2023.

1) Kondisi Aksesibilitas Desa di Kecamatan Kertek berdasarkan Desa

Berikut ini merupakan rangkuman kondisi aksesibilitas desa pada seluruh desa yang ada di Kecamatan Kertek berdasarkan IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi dan survei primer.

1. Desa Banjar

Aksesibilitas menuju Desa Banjar atau keluar Desa Banjar dapat menggunakan dua ruas jalan utama, di mana salah satu jalan utama nya yaitu Jalan Banjargedede – Kasian yang masih didominasi oleh perkerasan kerikil lebih dari 50% yang mana Jalan Banjargedede – Kasian adalah jalan yang menghubungkan antara Desa Banjar dengan Desa Damarkasiyan. Sedangkan untuk Jl. Bejiarum – Seringin sudah menggunakan perkerasan jalan berupa beton. Dalam aksesnya untuk dilalui kendaraan bermotor roda 4 sepanjang tahun, kedua ruas jalan utama masih dapat diakses sepanjang tahun tetapi untuk ruas Jalan Banjargedede – Kasian masih terkendala untuk dapat dilalui dengan nyaman dikarenakan kondisi aspal yang terkikis dan berlubang akibat terkena banjir pada musim penghujan. Berdasarkan kondisi kerusakan jalan nya, kedua ruas jalan memiliki beberapa titik kerusakan berupa lubang (*pothole*) dan pelepasan butir (*raveling*). Hal ini mempengaruhi pada perhitungan panjang berdasarkan kondisi jalan yaitu kondisi Jalan Banjargedede – Damarkasiyan masih lebih besar kondisi Tidak Mantap dibandingkan dengan kondisi Mantap nya, sedangkan pada Jalan Bejiarum – Seringin sudah didominasi oleh kondisi jalan Mantap, Untuk lebar ruang manfaat jalan, kedua jalan utama tersebut tidak memenuhi ketentuan lebar badan jalan sebagai jenis Jalan Kecil berdasarkan SPPJ. Walaupun pada ruas Jalan Bejiarum – Seringin sudah memenuhi ketentuan lebar bahu jalan, ruas Jalan Banjargedede – Damarkasiyan masih belum memiliki bahu jalan yang memadai.

Dalam menuju dan keluar dari Desa Banjar, tersedia angkutan umum berupa ojek sepeda motor yang beroperasi dari pagi hingga malam (20.00 WIB). Biaya yang dikeluarkan untuk menuju pusat pemerintahan kecamatan dari Desa Banjar adalah Rp15.000 atau Rp2.275 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 11 menit. Sedangkan untuk menuju kantor bupati juga menghabiskan biaya total Rp15.000 atau Rp1.313 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 18 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada jauh di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Dalam menuju kantor kecamatan maupun kantor bupati, digunakan transportasi berupa ojek menuju Desa Ngadikusuman yang setelah itu dilanjutkan dengan menggunakan angkudes. Masyarakat Desa Banjar mayoritas sudah memiliki transportasi pribadi, namun sebagian lainnya masih memerlukan adanya angkutan umum untuk bermobilisasi. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Banjar yaitu 5,20 yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat Desa Banjar masih terus berharap aksesibilitas jalan utama dapat dikembangkan guna menunjang kegiatan perekonomian warga desa.

2. Desa Bejiarum

Jalan utama menuju Desa Bejiarum ada 4 ruas, Ruas Jalan Wringinanom – Damarkasian (Kolektor Primer), Ruas Jalan Kalicecep – Ngadikusuman, Ruas Jalan Sudungdewo – Bejiarum, dan Ruas Jalan Bejiarum-Seringin. Semua ruas sudah berupa aspal maupun beton. Dan dapat diakses dengan kendaraan bermotor roda 4 dari kedua lajur berlawanan sepanjang tahun. Untuk jalan Sudungdewo – Bejiarum dan Bejiarum – Seringin yang melalui Desa Bejiarum hanya mengalami kerusakan minim pada beberapa titik, sedangkan ruas jalan lainnya terdapat kerusakan berupa lubang (*pothole*). Namun, panjang jalan berdasarkan kondisi jalan seluruhnya sudah didominasi oleh kondisi Mantap dibandingkan dengan kondisi Tidak Mantap nya. Seluruh jalan utama di Desa Bejiarum merupakan Jalan Kecil berdasarkan SPPJ, namun hanya Jalan Sudungdewo – Bejiarum yang memenuhi ketentuan lebar minimal badan jalan untuk jenis ini. Sedangkan yang memenuhi ketentuan lebar bahu jalan hanya Jalan Sudungdewo – Bejiarum dan Jalan Wringinanom – Damarkasiyan.

Angkutan umum yang tersedia di Desa Bejiarum berupa ojek sepeda motor yang beroperasi dari pagi hingga malam pukul 18.00 WIB. Biaya menuju kantor camat maupun kantor bupati sebesar Rp10.000, hal ini dikarenakan untuk menuju kantor camat

maupun kantor bupati menggunakan ojek hingga ke pangkalan ojek Ngadikusuman lalu dilanjutkan dengan menggunakan angkudes. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Mayoritas masyarakat sudah menggunakan transportasi pribadi untuk bermobilisasi sehingga tidak membutuhkan angkutan umum untuk dikembangkan. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Bejiarum yaitu 5,20 yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat Desa Bejiarum terus berharap aksesibilitas jalan utama dapat dikembangkan guna menunjang kegiatan perekonomian warga desa.

3. Desa Bojasari

Jalan utama yang digunakan untuk masuk atau keluar dari Desa Bojasari adalah ruas Jalan Siyono – Semayu. Ruas jalan ini sebagian besar sudah berupa aspal dan dapat dilalui oleh kendaraan bermotor roda 4 sepanjang tahun walaupun sedikit terkendala oleh kerusakan jalan khususnya pada saat musim penghujan. Ruas Jalan Siyono – Semayu memiliki beberapa titik dengan kondisi rusak berupa lubang (*pothole*) dengan panjang jalan berdasarkan kondisi nya hampir seimbang antara kondisi Mantap dengan kondisi Tidak Mantap. Jalan Siyono – Semayu merupakan jenis Jalan Kecil berdasarkan SPPJ, namun untuk lebar badan jalan nya tidak memenuhi ketentuan sebagai Jalan Kecil. Sedangkan untuk bahu jalan di kedua sisi nya telah memenuhi ketentuan.

Angkutan umum yang tersedia di Desa Bojasari terdapat angkudes dan ojek sepeda motor yang beroperasi dari pagi hingga malam (pukul 18.00 WIB). Dalam menuju kantor camat maupun kantor bupati, masyarakat Desa Bojasari dapat mengakses angkudes dengan tarif Rp5.000 atau Rp1.589 per kilometer dengan waktu tempuh 4,92 menit dan Rp538 per kilometer dengan waktu tempuh 13,5 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Namun demikian, masyarakat di Desa Bojasari sudah menggunakan transportasi pribadi untuk bermobilisasi sehingga tidak membutuhkan pengembangan angkutan umum. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Bojasari yaitu 0 yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat desa mengharakan adanya perbaikan jalan dan pengembangan jaringan

jalan berupa betonisasi agar mempermudah masyarakat untuk melakukan berbagai aktivitas.

4. Desa Candimulyo

Dalam aksesibilitas menuju atau keluar dari Desa Candimulyo, terdapat dua ruas jalan utama yaitu Jalan Keseneng – Candiyan (Kolektor Primer) dan Jalan Candimulyo – Kapencar. Kedua ruas jalan utama tersebut sudah berupa aspal dan beton, namun sepanjang tahun nya masih terdapat kendala untuk dapat dilalui kendaraan bermotor roda 4 dikarenakan kondisi jalan yang rusak berupa lubang (*pothole*) pada saat musim penghujan. Berdasarkan panjang jalan berdasarkan kondisinya, Jalan Keseneng – Candiyan seimbang antara kondisi Mantap dan Tidak Mantap. Sedangkan untuk ruas Jalan Candimulyo – Kapencar masih didominasi oleh kondisi jalan Tidak Mantap. Ruas Jalan Keseneng – Candiyan merupakan Jalan Sedang dan Ruas Jalan Candimulyo – Kapencar merupakan Jalan Kecil berdasarkan SPPJ, namun keduanya masih belum memenuhi ketentuan lebar badan jalan dan bahu jalan sesuai dengan jenisnya masing-masing.

Angkutan umum yang tersedia di Desa Candimulyo berupa angkudes dan ojek sepeda motor yang beroperasi dari pagi hingga malam (pukul 21.00 WIB). Dalam menuju kantor camat maupun kantor bupati, biaya yang dikeluarkan sebesar Rp10.000 atau Rp4.297 per kilometer dengan waktu tempuh 3,3 menit dan Rp814 per kilometer dengan waktu tempuh 18,48 menit dengan menggunakan angkudes dan ojek sepeda motor. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Namun demikian, masyarakat di Desa Candiyan sudah menggunakan transportasi pribadi untuk bermobilisasi sehingga tidak membutuhkan pengembangan angkutan umum. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Candimulyo yaitu 0 yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat desa mengharapkan adanya adanya jalan lingkar untuk mengurai kemacetan di jalan arteri.

5. Desa Candiyan

Jalan utama yang digunakan untuk menuju atau keluar dari Desa Candiyan terdiri dari Ruas Jalan Keseneng – Candiyan (Kolektor Primer) dan Ruas Jalan Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung (Arteri Primer) yang keduanya sudah memiliki perkerasan berupa aspal dan sepanjang tahun dapat dilalui oleh kendaraan bermotor roda 4 pada

kedua lajur secara bersamaan. Apabila dilihat dari panjang berdasarkan kondisi jalannya, Ruas Jalan Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung dan Ruas Jalan Keseneng – Candiyan sudah didominasi oleh kondisi Mantap. Jenis kerusakan yang terdapat pada kedua ruas jalan tersebut berupa (*pothole*) yang tersebar di beberapa titik. Kedua ruas jalan tersebut merupakan jenis Jalan Sedang berdasarkan SPPJ, namun keduanya masih belum memenuhi ketentuan panjang badan jalan maupun lebar bahu jalan minimal.

Angkutan umum yang tersedia di Desa Candiyan berupa angkudes dan ojek sepeda motor. Untuk angkudes di Desa Candiyan tersedia dari pagi pukul 08.00 hingga 14.00 WIB, sedangkan ojek sepeda motor tersedia dari pagi hingga malam (pukul 20.00 WIB). Biaya yang dikeluarkan untuk menuju kantor camat menggunakan kedua angkutan umum tersebut adalah Rp10.000 atau Rp1.894 per kilometer dengan waktu tempuh 7,02 menit, sedangkan untuk menuju kantor bupati sebesar Rp13.000 atau Rp853 per kilometer dengan waktu tempuh 22,26 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada di bawah rata-rata nasionalnya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Namun demikian, masyarakat di Desa Candiyan sudah menggunakan transportasi pribadi untuk bermobilisasi sehingga tidak membutuhkan pengembangan angkutan umum. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Candiyan yaitu 0 yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat desa mengharapkan adanya pengembangan jalan menjadi semakin baik agar aksesibilitas desa lebih mudah.

6. Desa Damarkasiyan

Dalam aksesibilitas menuju atau keluar dari Desa Candimulyo, terdapat empat ruas jalan utama yaitu Jalan Keseneng – Candiyan (Kolektor Primer), Jalan Wringinanom – Damarkasiyan (Kolektor Primer), Jalan Sojopuro – Candiyan, dan Jalan Banjargedede – Kasian. Dari keempat ruas jalan utama tersebut, tiga di antaranya sudah didominasi oleh perkerasan jalan berupa aspal atau beton. Sedangkan satu ruas jalan lainnya yaitu Jalan Banjargedede – Kasian masih didominasi oleh jalan kerikil lebih dari 50% dari total luas jalan di mana ruas jalan ini adalah ruas jalan yang menghubungkan Desa Damarkasiyan dengan Desa Banjar. Untuk ruas jalan kolektor yang menjadi jalan utama di Desa Damarkasiyan dapat dilalui oleh kendaraan bermotor roda 4 di kedua lajur secara bersamaan sepanjang tahunnya, sedangkan ruas Jalan Sojopuro – Candiyan dan ruas Jalan Banjargedede – Kasian masih terkendala oleh jalan yang rusak dan kurang lebar. Kondisi ruas Jalan Sojopuro – Candiyan bahkan memiliki kondisi saluran air atau

drainase yang kurang memadai sehingga air hujan meluap ke jalan utama yang menyebabkan aspal mengalami pelepasan. Ruas Jalan Banjargedede – Kasian yang masih dominan berupa perkerasan kerikil juga mengalami kendala untuk dilalui oleh kendaraan bermotor roda 4 secara bersamaan di kedua lajur, bahkan pada beberapa titik yang sudah berupa aspal juga mengalami kerusakan berupa lubang (*plothole*) dan pelepasan butir (*raveling*). Apabila dilihat panjang jalan berdasarkan kondisinya, Jalan Keseneng – Candiyan dan Wringinanom – Damarkasiyan didominasi oleh kondisi Mantap. Sedangkan untuk ruas Jalan Sojopuro – Candiyan dan Jalan Banjargedede – Kasian masih didominasi oleh kondisi jalan Tidak Mantap. Dari keempat ruas jalan yang menjadi jalan utama, hanya Jalan Keseneng – Candiyan dengan jenis Jalan Sedang yang memiliki lebar badan jalan sesuai dengan ketentuannya. Sedangkan untuk ketentuan lebar bahu jalan sudah memenuhi ketentuan untuk seluruh ruas jalan utama yang melalui Desa Damarkasiyan.

Angkutan umum yang tersedia di Desa Damarkasiyan berupa angkutan *pick-up* yang tersedia hanya di pagi hari atau pada waktu-waktu tertentu yang dibutuhkan masyarakat sekitar untuk bepergian ke suatu tempat. Dalam menuju kantor camat maupun kantor bupati, biaya yang dikeluarkan sebesar Rp10.000 atau Rp1.236 per kilometer dengan waktu tempuh 16,74 menit ke kantor camat dan Rp1.013 per kilometer dengan waktu tempuh 19,98 menit ke kantor bupati. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Namun demikian, masyarakat di Desa Damarkasiyan sudah menggunakan transportasi pribadi untuk bermobilisasi sehingga tidak membutuhkan pengembangan angkutan umum. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Candimulyo yaitu 6,50 yang masih termasuk dalam Klasifikasi Mudah namun menjadi salah satu desa dengan nilai paling tinggi di antara desa lainnya di Kecamatan Kertek. Dalam hal peningkatan aksesibilitas desa, masyarakat desa mengharapkan untuk bisa dikembangkan yaitu salah satunya jalan karena jalan menjadi aspek dasar yang berpengaruh dalam perkembangan perekonomian, pendidikan, hingga pariwisata di Desa Damarkasiyan.

7. Desa Kapencar

Jalan utama yang digunakan untuk menuju atau keluar dari Desa Candiyan terdiri dari Ruas Jalan Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung (Arteri Primer) dan Ruas Jalan Candimulyo - Kapencar (Arteri Primer) yang keduanya sudah memiliki perkerasan berupa aspal dan sepanjang tahun dapat dilalui oleh kendaraan bermotor roda 4 pada

kedua lajur secara bersamaan. Apabila dilihat dari panjang berdasarkan kondisi jalannya, Ruas Jalan Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung sudah didominasi oleh kondisi Mantap sedangkan Ruas Jalan Candimulyo - Kapencar masih didominasi oleh kondisi Tidak Mantap. Jenis kerusakan yang terdapat pada kedua ruas jalan tersebut berupa (*pothole*) dan pelepasan butir (*raveling*) yang tersebar di beberapa titik. Ruas Jalan Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung merupakan jenis Jalan Sedang berdasarkan SPPJ-nya dan lebar badan jalan maupun lebar bahu jalan telah memenuhi ketentuan yang berlaku. Namun untuk Jalan Candimulyo – Kapencar yang merupakan jenis Jalan Kecil berdasarkan SPPJ-nya, lebar badan jalan dan bahu jalan nya masih belum memenuhi ketentuan yang berlaku.

Angkutan umum yang tersedia di Desa Kapencar berupa angkudes dan ojek sepeda motor yang tersedia dari pagi hingga malam (pukul 18.00 WIB). Biaya yang dikeluarkan untuk menuju kantor camat menggunakan kedua angkutan umum tersebut adalah Rp5.000 atau Rp746 per kilometer dengan waktu tempuh 2,16 menit, sedangkan untuk menuju kantor bupati sebesar Rp10.000 atau Rp600 per kilometer dengan waktu tempuh 25,62 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Namun demikian, masyarakat di Desa Candiyan sudah menggunakan transportasi pribadi untuk bermobilisasi sehingga tidak membutuhkan pengembangan angkutan umum. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Candiyan yaitu 0 yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat desa mengharapkan adanya pengembangan jalan karena dapat mendukung semua sektor baik pendidikan, ekonomi, dan lain lain.

8. Desa Karangluhur

Dalam aksesibilitas menuju atau keluar dari Desa Candimulyo, terdapat dua ruas jalan utama yaitu Jalan Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung (Arteri Primer) dan Jalan Bojasari – Purwojati yang keduanya sudah memiliki perkerasan berupa aspal dan dapat dilalui oleh kendaraan bermotor roda 4 secara bersamaan di kedua jalur secara bersamaan sepanjang tahun. Namun, kedua ruas jalan tersebut masih dapat ditemukan beberapa titik kerusakan berupa lubang (*pothole*) dan pelepasan butir (*raveling*). Apabila dilihat panjang jalan berdasarkan kondisinya, kedua jalan tersebut sudah didominasi oleh kondisi Mantap. Sedangkan apabila dilihat berdasarkan lebar badan jalan dan bahu jalan, kedua ruas jalan tersebut masih belum memenuhi ketentuan

minimal lebar badan jalan dan bahu jalan untuk masing-masing jenis jalan berdasarkan SPPJ-nya.

Angkutan umum yang tersedia di Desa Kapencar berupa angkudes dan ojek sepeda motor yang tersedia dari pagi hingga malam (pukul 18.00 WIB). Dalam menuju kantor camat maupun kantor bupati, biaya yang dikeluarkan sebesar Rp5.000 atau Rp3.115 per kilometer dengan waktu tempuh 2,16 menit ke kantor camat dan Rp599 per kilometer dengan waktu tempuh 13,02 menit ke kantor bupati. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Namun demikian, masyarakat di Desa Damarkasiyan sudah menggunakan transportasi pribadi untuk bermobilisasi sehingga tidak membutuhkan pengembangan angkutan umum. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Karangluhur yaitu 0 yang masih termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Dalam hal peningkatan aksesibilitas desa, masyarakat desa mengharapkan untuk bisa dikembangkan yaitu berupa pengembangan jalan dan dapat memaksimalkan adanya angkutan umum supaya dapat meningkatkan perekonomian supir angkutan.

9. Desa Ngadikusuman

Jalan utama yang digunakan untuk menuju atau keluar dari Desa Ngadikuman terdiri dari Ruas Jalan Ngadikusuman - Tlogodalem dan Ruas Jalan Kalicecep - Ngadikusuman yang keduanya sudah memiliki perkerasan dominan berupa aspal atau beton dan sepanjang tahun dapat dilalui oleh kendaraan bermotor roda 4 pada kedua lajur secara bersamaan walaupun terkendala dalam kurangnya lebar jalan dan saat hujan airnya akan menggenang yang menyebabkan lubang dan pengikisan struktur jalan. Jenis kerusakan yang terdapat pada kedua ruas jalan tersebut berupa (plothole) dan pelepasan butir (raveling) yang tersebar di beberapa titik. Apabila dilihat dari panjang berdasarkan kondisi jalan nya, kedua ruas jalan telah didominasi oleh kondisi Mantap. Kedua ruas jalan tersebut berdasarkan ketentuan minimal lebar badan jalan belum memenuhi standar sesuai dengan jenis jalan berdasarkan SPPJ-nya. Namun keduanya telah memenuhi standar ketentuan untuk lebar bahu jalan walaupun pada ruas Jalan Kalicecep – Ngadikusuman hanya pada sisi kanan jalan yang memenuhi.

Angkutan umum yang tersedia di Desa Ngadikusuman berupa angkudes dan ojek sepeda motor yang tersedia dari pagi hingga malam (pukul 20.00 WIB). Biaya yang dikeluarkan untuk menuju kantor camat menggunakan kedua angkutan umum tersebut adalah Rp5.000 atau Rp1.339 per kilometer dengan waktu tempuh 5,94 menit,

sedangkan untuk menuju kantor bupati sebesar Rp5.000 atau Rp658 per kilometer dengan waktu tempuh 13,08 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Namun demikian, masyarakat di Desa Ngadikusuman sudah menggunakan transportasi pribadi untuk bermobilisasi sehingga tidak membutuhkan pengembangan angkutan umum. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Candiyan yaitu 0 yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat desa mengharapkan adanya pengembangan jalan yang cepat tanggap setiap kali terjadinya kerusakan jalan.

10. Desa Pagerejo

Aksesibilitas menuju Desa Pagerejo atau keluar Desa Pagerejo dapat menggunakan 3 ruas jalan utama, di mana salah satu jalan utama nya yaitu Jalan Tlogomulyo - Purwojati yang masih didominasi oleh perkerasan kerikil lebih dari 50%. Padahal, Jalan Tlogomulyo - Purwojati adalah jalan yang menghubungkan antara Desa Pagerejo dengan Desa Tlogomulyo dan Purwojati. Hal yang serupa juga terjadi pada jalan Purwojati – Pagerejo dimana sebesar 42 % jalannya masih berupa kerikil. Sedangkan untuk Jl. Keseneng – Candiyan sudah didominasi menggunakan perkerasan jalan berupa aspal sebesar 64%. Dalam aksesnya untuk dilalui kendaraan bermotor roda 4 sepanjang tahun, ketiga ruas jalan utama masih dapat diakses sepanjang tahun tetapi terkendala mengenai lebar jalan yang sempit dan terkendala untuk dilalui dengan nyaman dikarenakan kondisi aspal yang terkikis dan berlubang akibat terkena derasny air hujan pada musim penghujan. Berdasarkan kondisi kerusakan jalan nya, ketiga ruas jalan memiliki beberapa titik kerusakan berupa lubang (plothole). Hal ini mempengaruhi pada perhitungan panjang berdasarkan kondisi jalan yaitu kondisi Jalan Purwojati - Pagerejo dan Jalan Tlogomulyo – Purwojati masih lebih besar kondisi Tidak Mantap dibandingkan dengan kondisi Mantap nya, sedangkan pada Jalan Keseneng – Candiyan didominasi oleh kondisi Mantap. Untuk lebar ruang manfaat jalan, kedua jalan utama Jalan Purwojati - Pagerejo dan Jalan Tlogomulyo – Purwojati tidak memenuhi ketentuan lebar badan jalan sebagai jenis Jalan Kecil berdasarkan SPPJ. Sedangkan pada ruas Jalan Keseneng - Candiyan sudah memenuhi ketentuan lebar bahu jalan, dengan bahu jalan pun yang sudah memadai.

Dalam menuju dan keluar dari Desa Pagerejo, tersedia angkutan umum berupa ojek sepeda motor yang beroperasi dari siang dan malam hari. Biaya yang dikeluarkan untuk

menuju pusat pemerintahan kecamatan dari Desa Pagerejo adalah Rp6.000 atau Rp1.546 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 7,38 menit. Sedangkan untuk menuju kantor bupati juga menghabiskan biaya total Rp14.000 atau Rp933 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 22,26 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada jauh di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Dalam menuju kantor kecamatan maupun kantor bupati, digunakan transportasi berupa ojek menuju pangkalan yang setelah itu dilanjutkan dengan menggunakan angkudes. Masyarakat Desa Pagerejo mayoritas sudah memiliki transportasi pribadi. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Pagerejo yaitu 5,20 yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat Desa Pagerejo masih terus berharap aksesibilitas jalan utama dapat dikembangkan guna menunjang kegiatan perekonomian warga desa.

11. Desa Purbosono

Aksesibilitas menuju Desa Purbosono atau keluar Desa Purbosono dapat menggunakan 3 ruas jalan utama, di mana salah satu jalan utama nya yaitu Jalan Candimulyo - Kapencar yang jenis perkerasan aspalnya hanya sebesar 26%. Padahal, Jalan Candimulyo - Kapencar adalah jalan yang menghubungkan antara Desa Candimulyo, Purbosono, dan Kapencar. Untuk jalan Jl. Keseneng – Candiyan sudah didominasi menggunakan perkerasan jalan berupa aspal sebesar 64% dengan 19% yang masih berupa kerikil. Namun, pada 1 ruas jalan yaitu pada Jalan Kertek – Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung sudah 100 % aspal. Dalam aksesnya untuk dilalui kendaraan bermotor roda 4 sepanjang tahun, ketiga ruas jalan utama masih dapat diakses sepanjang tahun tetapi pada Jalan Candimulyo - Kapencar masih terkendala untuk dapat dilalui dengan nyaman dikarenakan kondisi aspal yang terkikis dan berlubang akibat terkena banjir pada musim penghujan. Berdasarkan kondisi kerusakan jalan nya, pada kedua ruas jalan memiliki beberapa titik kerusakan berupa lubang (pothole). Hal ini mempengaruhi pada perhitungan panjang berdasarkan kondisi jalan yaitu kondisi Jalan Candimulyo - Kapencar yang masih lebih besar proporsi kondisi Tidak Mantap dibandingkan dengan kondisi Mantap, kemudian pada Jalan Keseneng - Candiyan sudah didominasi oleh kondisi Mantap, sedangkan pada Jalan Kertek – Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung sudah Mantap 100%. Untuk lebar ruang manfaat jalan, ketiga ruas jalan tidak memenuhi ketentuan lebar badan jalan dan bahu jalan berdasarkan SPPJ.

Dalam menuju dan keluar dari Desa Purbosono, tersedia angkutan umum berupa ojek sepeda motor yang beroperasi dari siang dan malam hari (18.00 WIB) dan angkutan desa pada pagi hingga siang hari (14.00 WIB). Biaya yang dikeluarkan untuk menuju pusat pemerintahan kecamatan dari Desa Purbosono adalah Rp7.000 atau Rp1.786 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 8,34 menit. Sedangkan untuk menuju kantor bupati juga menghabiskan biaya total Rp12.000 atau Rp732 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 23,58 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada jauh di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Masyarakat Desa Purbosono, mayoritas sudah memiliki transportasi pribadi, tetapi tetap membutuhkan ketersediaan angkutan umum di Desa Purbosono untuk mendukung aktivitas. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Purbosono yaitu 2,61 yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat Desa Purbosono masih terus berharap aksesibilitas jalan utama dapat dikembangkan guna menunjang kegiatan perekonomian warga desa.

12. Desa Purwojati

Aksesibilitas menuju Desa Purwojati atau keluar Desa Purwojati dapat menggunakan 4 ruas jalan utama, di mana salah satu jalan utama nya yaitu Jalan Tlogomulyo – Purwojati yang masih didominasi oleh perkerasan kerikil lebih dari 50% yang mana Jalan Tlogomulyo – Purwojati adalah jalan yang menghubungkan antara Desa Tlogomulyo, Pagerejo, dan Purwojati. Hal yang serupa juga terjadi pada jalan Purwojati – Pagerejo dimana sebesar 42 % jalannya masih berupa kerikil. Namun, pada 2 ruas jalan lainnya yaitu pada Jalan Ngadikusuman – Tlogodalem dan Jalan Bojasari - Purwojati sudah didominasi aspal. Dalam aksesnya untuk dilalui kendaraan bermotor roda 4 sepanjang tahun, seluruh ruas jalan utama masih dapat diakses sepanjang tahun tetapi pada terdapat ruas jalan yang tidak dapat dilalui dengan nyaman dikarenakan kondisi aspal yang terkikis dan berlubang akibat terkena banjir pada musim penghujan karena drainase yang kurang baik. Berdasarkan kondisi kerusakan jalan nya, pada kedua ruas jalan memiliki beberapa titik kerusakan berupa lubang (plothole) dan dan pelepasan butir (raveling). Hal ini mempengaruhi pada perhitungan panjang berdasarkan kondisi jalan yaitu kondisi Jalan Tlogomulyo – Purwojati dan Jalan Purwojati - Pagerejo masih lebih besar kondisi Tidak Mantap dibandingkan dengan kondisi Mantap nya, sedangkan pada Jalan Ngadikusuman – Tlogodalem dan Jalan Bojasari – Purwojati lebih didominasi oleh kondisi jalan Mantap. Untuk lebar ruang manfaat jalan, ruas Jalan

Purwojati – Pagerejo, Jalan Ngadikusuman – Tlogodalem, dan Jalan Bojasari – Purwojati tidak memenuhi ketentuan lebar badan jalan kecil tetapi memenuhi ketentuan bahu jalan berdasarkan SPPJ. Sedangkan Jalan Tlogomulyo – Purwojati memenuhi ketentuan lebar badan jalan tetapi tidak memenuhi ketentuan bahu jalan kecil berdasarkan SPPJ.

Dalam menuju dan keluar dari Desa Purwojati, tersedia angkutan umum berupa ojek sepeda motor yang beroperasi dari siang dan malam hari (18.00) dan angkutan desa pada pagi hingga siang hari (14.00). Biaya yang dikeluarkan untuk menuju pusat pemerintahan kecamatan dari Desa Purwojati adalah Rp3.000 atau Rp2.031 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 2,76 menit. Sedangkan untuk menuju kantor bupati juga menghabiskan biaya total Rp10.000 atau Rp877 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 18 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada jauh di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Masyarakat Desa Purwojati, mayoritas sudah memiliki transportasi pribadi sehingga tidak terlalu butuh dengan transportasi umum. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Purwojati yaitu 0 yang sangat baik untuk masuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat Desa Purbosono masih terus berharap aksesibilitas jalan utama dapat dikembangkan guna menunjang kegiatan perekonomian warga desa.

13. Desa Reco

Aksesibilitas menuju Desa Reco atau keluar Desa Reco dapat menggunakan 2 ruas jalan utama, di mana salah satu jalan utama nya yaitu Jalan Butuh - Bowongso yang jenis perkerasan aspalnya tidak mencapai setengah dari panjang jalan. Namun, pada 1 ruas jalan yaitu pada Jalan Kertek – Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung sudah 100 % aspal. Dalam aksesnya untuk dilalui kendaraan bermotor roda 4 sepanjang tahun, kedua ruas jalan utama tersebut dapat diakses sepanjang tahun. Berdasarkan kondisi kerusakan jalan nya, pada kedua ruas jalan memiliki beberapa titik kerusakan berupa lubang (plothole). Hal ini mempengaruhi pada perhitungan panjang berdasarkan kondisi jalan yaitu kondisi Jalan Butuh - Bowongso yang masih lebih besar proporsi kondisi Tidak Mantap dibandingkan dengan kondisi Mantap, sedangkan pada Jalan Kertek – Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung sudah mantap 100%. Untuk lebar ruang manfaat jalan, ruas jalan sedangkan Jalan Kertek – Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung memenuhi ketentuan lebar badan jalan sebagai jalan besar tetapi tidak memenuhi ketentuan lebar bahu jalan

menurut SPPJ, sedangkan Jalan Butuh - Bowongso tidak memenuhi ketentuan lebar badan jalan tetapi memenuhi ketentuan bahu jalan sebagai jalan kecil berdasarkan SPPJ.

Dalam menuju dan keluar dari Desa Reco, tersedia angkutan umum berupa ojek sepeda motor yang beroperasi dari siang dan malam hari (18.00) dan angkutan desa sejak pagi hari. Biaya yang dikeluarkan untuk menuju pusat pemerintahan kecamatan dari Desa Reco adalah Rp6.000 atau Rp826 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 7,26 menit. Sedangkan untuk menuju kantor bupati juga menghabiskan biaya total Rp12.000 atau Rp656 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 17,22 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada jauh di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Masyarakat Desa Reco, mayoritas sudah memiliki transportasi pribadi, tetapi tetap membutuhkan ketersediaan angkutan umum di Desa Reco untuk mendukung aktivitas. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Reco yaitu 0 yang sangat baik untuk masuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat Desa Reco masih terus berharap aksesibilitas jalan utama dapat dikembangkan guna menunjang kegiatan perekonomian warga desa.

14. Desa Sindupaten

Aksesibilitas menuju Desa Sindupaten atau keluar Desa Sindupaten hanya dapat menggunakan 1 ruas jalan utama yaitu Jalan Kertek – Ponggoyudan yang sudah didominasi menggunakan perkerasan jalan berupa aspal sebesar 90% dengan sisanya yaitu berupa perkerasan kerikil. Dalam aksesnya untuk dilalui kendaraan bermotor roda 4 sepanjang tahun, ruas jalan utama masih dapat diakses sepanjang tahun tetapi pada masih terkendala untuk dapat dilalui dengan nyaman dikarenakan kondisi aspal yang berlubang akibat terkena banjir pada musim penghujan. Berdasarkan kondisi kerusakan jalan nya, pada ruas Jalan Kertek – Ponggoyudan memiliki beberapa titik kerusakan berupa lubang (plothole). Hal ini mempengaruhi pada perhitungan panjang berdasarkan kondisi jalan yaitu kondisi yang cukup seimbang antara kondisi Mantap dengan Tidak Mantap. Untuk lebar ruang manfaat jalan, ruas jalan tersebut tidak memenuhi ketentuan lebar badan jalan tetapi memenuhi ketentuan bahu jalan sebagai jalan kecil berdasarkan SPPJ.

Dalam menuju dan keluar dari Desa Sindupaten, tersedia angkutan umum berupa ojek sepeda motor yang beroperasi dari siang dan malam hari (18.00) dan angkutan desa sejak pagi hari. Biaya yang dikeluarkan untuk menuju pusat pemerintahan kecamatan dari Desa Sindupaten adalah Rp7.000 atau Rp1.850 per kilometer nya dan ditempuh

dalam waktu 3,78 menit. Sedangkan untuk menuju kantor bupati juga menghabiskan biaya total Rp12.000 atau Rp945 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 21,12 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada jauh di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Masyarakat Desa Sindupaten, mayoritas sudah memiliki transportasi pribadi sehingga tidak terlalu butuh dengan transportasi umum. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Sindupaten yaitu 2,61 yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat Desa Sindupaten masih terus berharap aksesibilitas jalan utama dapat dikembangkan guna menunjang kegiatan perekonomian warga desa.

15. Desa Sudungdewo

Aksesibilitas menuju Desa Sudungdewo atau keluar Desa Sudungdewo dapat menggunakan 3 ruas jalan utama yaitu Jalan Wringinanom – Damarkasian, Jalan Sudungdewo – Bejiarum, dan Jalan Sayangan - Plobangan. Dalam aksesnya untuk dilalui kendaraan bermotor roda 4 sepanjang tahun, ketiga ruas jalan utama masih dapat diakses sepanjang tahun tetapi masih terkendala untuk dapat dilalui dengan nyaman dikarenakan kondisi aspal yang terkikis dan berlubang akibat terkena banjir pada musim penghujan. Berdasarkan kondisi kerusakan jalan nya, pada kedua ruas jalan memiliki beberapa titik kerusakan berupa lubang (plothole). Hal ini mempengaruhi pada perhitungan panjang berdasarkan kondisi jalan yaitu pada ketiga ruas jalan yang masih memiliki kondisi Tidak Mantap meskipun tidak mendominasi dibanding kondisi Mantap. Untuk lebar ruang manfaat jalan, ketiga ruas jalan tidak memenuhi ketentuan lebar badan jalan, tetapi pada Jalan Wringinanom – Damarkasian memenuhi ketentuan bahu jalan berdasarkan SPPJ.

Dalam menuju dan keluar dari Desa Sudungdewo, tersedia angkutan umum berupa ojek sepeda motor yang beroperasi dari pagi hingga siang hari (12.00). Biaya yang dikeluarkan untuk menuju pusat pemerintahan kecamatan dari Desa Sudungdewo adalah Rp5.000 atau Rp1.083 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 6,96 menit. Sedangkan untuk menuju kantor bupati juga menghabiskan biaya total Rp6.000 atau Rp698 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 6,26 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada jauh di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Masyarakat Desa Sudungdewo, mayoritas sudah memiliki transportasi pribadi sehingga tidak terlalu butuh dengan transportasi umum. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor

Aksesibilitas/Transportasi Desa Sudungdewo yaitu 1,30 yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat Desa Sudungdewo masih terus berharap aksesibilitas jalan utama dapat dikembangkan guna menunjang kegiatan perekonomian warga desa.

16. Desa Sumberdalem

Aksesibilitas menuju Desa Sumberdalem atau keluar Desa Sumberdalem hanya dapat menggunakan satu ruas jalan utama yaitu Jalan Kertek – Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung yang sudah seluruhnya menggunakan perkerasan jalan berupa aspal sebesar 100%. Dalam aksesnya untuk dilalui kendaraan bermotor roda 4 sepanjang tahun, ruas jalan utama masih dapat diakses sepanjang bahkan dapat dilalui oleh truk muatan berat. Berdasarkan kondisi kerusakan jalan nya, pada ruas Jalan Kertek – Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung memiliki beberapa titik kerusakan berupa lubang (plothole). Hal ini mempengaruhi pada perhitungan panjang berdasarkan kondisi jalan yaitu kondisi menunjukan minimnya kerusakan jalan sehingga jalan didominasi oleh kondisi Mantap. Untuk lebar ruang manfaat jalan, ruas jalan tersebut tidak memenuhi ketentuan lebar badan jalan tetapi memenuhi ketentuan bahu jalan sebagai jalan sedang berdasarkan SPPJ.

Dalam menuju dan keluar dari Desa Sumberdalem, tersedia angkutan umum berupa ojek sepeda motor yang beroperasi dari pagi hingga sore hari pada pangkalan di Dusun Mlandi dan 24 jam pada pangkalan di Pasar Kretek. Biaya yang dikeluarkan untuk menuju pusat pemerintahan kecamatan dari Desa Sumberdalem adalah Rp1.000 atau Rp3.195 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 1,02 menit. Sedangkan untuk menuju kantor bupati juga menghabiskan biaya total Rp5.000 atau Rp446 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 15,84 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada jauh di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Masyarakat Desa Sumberdalem, mayoritas sudah memiliki transportasi pribadi sehingga tidak terlalu butuh dengan transportasi umum. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Sumberdalem yaitu 0 yang merupakan nilai yang sangat baik untuk masuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat Desa Sumberdalem masih terus berharap aksesibilitas jalan utama dapat dikembangkan guna menunjang kegiatan perekonomian warga desa.

17. Desa Surengede

Aksesibilitas menuju Desa Surengede atau keluar Desa Surengede dapat menggunakan 2 ruas jalan utama, di mana salah satu jalan utama nya yaitu Jalan Cendono - Pangempon yang jenis perkerasan aspalnya hanya sebesar 40%. Sedangkan, pada ruas jalan yaitu pada Jalan Kertek – Selomerto sudah 100 % aspal. Dalam aksesnya untuk dilalui kendaraan bermotor roda 4 sepanjang tahun, kedua ruas jalan utama masih dapat diakses sepanjang tahun. Berdasarkan kondisi kerusakan jalan nya, pada kedua ruas jalan memiliki beberapa titik kerusakan berupa lubang (plothole). Hal ini mempengaruhi pada perhitungan panjang berdasarkan kondisi jalan yaitu kondisi Jalan Kertek - Selomerto maupun Jalan Cendono – Pangempon yang masih terdapat jalan dengan kondisi Tidak Mantap tetapi tidak mendominasi dari keseluruhan panjang jalan. Untuk lebar ruang manfaat jalan, kedua ruas jalan tidak memenuhi ketentuan lebar badan jalan dan tetapi untuk Jalan Kertek – Selomerto memenuhi ketentuan bahu jalan berdasarkan SPPJ sebagai jalan sedang.

Dalam menuju dan keluar dari Desa Surengede, tersedia angkutan umum berupa ojek sepeda motor yang beroperasi dari pagi hingga malam hari dan angkutan desa. Biaya yang dikeluarkan untuk menuju pusat pemerintahan kecamatan dari Desa Surengede adalah Rp5.000 atau Rp1.469 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 6,72 menit. Sedangkan untuk menuju kantor bupati juga menghabiskan biaya total Rp15.000 atau Rp1.220 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 19,68 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada jauh di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Masyarakat Desa Surengede, mayoritas sudah memiliki transportasi pribadi, tetapi tetap membutuhkan ketersediaan angkutan umum di Desa Surengede untuk mendukung aktivitas. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Surengede yaitu 0 yang merupakan nilai yang sangat baik untuk masuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat Desa Surengede masih terus berharap aksesibilitas jalan utama dapat dikembangkan guna menunjang kegiatan perekonomian warga desa.

18. Desa Tlogodalem

Aksesibilitas menuju Desa Tlogodalem atau keluar Desa Tlogodalem dapat menggunakan 2 ruas jalan utama yaitu Jalan Ngadikusuman – Tlogodalem yang dapat dilalui dari arah Karangluhur dan Ngadikusuman yang sudah didominasi dengan perkerasan jalan berupa aspal sebesar 73%. Dalam aksesnya untuk dilalui kendaraan bermotor roda 4 sepanjang tahun. Berdasarkan kondisi kerusakan jalan nya, pada kedua

ruas jalan memiliki beberapa titik kerusakan berupa lubang (pothole). Hal ini mempengaruhi pada perhitungan panjang berdasarkan kondisi jalan yaitu kondisi Jalan Ngadikusuman - Tlogodalem yang masih terdapat jalan dengan kondisi Tidak Mantap tetapi tidak mendominasi dari keseluruhan panjang jalan. Untuk lebar ruang manfaat jalan, ruas jalan tidak memenuhi ketentuan lebar badan jalan dan bahu jalan berdasarkan SPPJ.

Dalam menuju dan keluar dari Desa Tlogodalem, tersedia angkutan umum berupa ojek sepeda motor yang beroperasi dari pagi hingga malam hari (18.00) di pangkalan Ngadikusuman dan 24 jam di pangkalan Pasar Kretek. Biaya yang dikeluarkan untuk menuju pusat pemerintahan kecamatan dari Desa Tlogodalem adalah Rp13.000 atau Rp3.721 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 7,98 menit. Sedangkan untuk menuju kantor bupati juga menghabiskan biaya total Rp13.000 atau Rp1.140 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 18,96 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada jauh di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Masyarakat Desa Tlogodalem, mayoritas sudah memiliki transportasi pribadi sehingga tidak terlalu butuh dengan transportasi umum. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Tlogodalem yaitu 5,20 yang merupakan nilai yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat Desa Tlogodalem masih terus berharap aksesibilitas jalan utama dapat dikembangkan guna menunjang kegiatan perekonomian warga desa.

19. Desa Tlogomulyo

Aksesibilitas menuju Desa Tlogomulyo atau keluar Desa Tlogomulyo dapat menggunakan 2 ruas jalan utama, di mana salah satu jalan utama nya yaitu Jalan yaitu Jalan Tlogomulyo - Purwojati yang masih didominasi oleh perkerasan kerikil lebih dari 50%. Padahal, Jalan Tlogomulyo - Purwojati adalah jalan yang menghubungkan antara Desa Pagerejo dengan Desa Tlogomulyo dan Purwojati. Sedangkan untuk Jl. Keseneng – Candiyan sudah didominasi menggunakan perkerasan jalan berupa aspal sebesar 64%. Dalam aksesnya untuk dilalui kendaraan bermotor roda 4 sepanjang tahun, kedua ruas jalan utama masih dapat diakses sepanjang tahun tetapi terkendala dilalui dengan nyaman dikarenakan kondisi aspal yang terkikis dan berlubang akibat terkena deras nya air hujan pada musim penghujan. Berdasarkan kondisi kerusakan jalan nya, kedua ruas jalan memiliki beberapa titik kerusakan berupa lubang (pothole). Hal ini mempengaruhi pada perhitungan panjang berdasarkan kondisi jalan yaitu kondisi Jalan Tlogomulyo –

Purwojati masih lebih besar kondisi Tidak Mantap dibandingkan dengan kondisi Mantap nya, sedangkan pada Jalan Keseneng – Candiyan sudah didominasi oleh kondisi Mantap. Untuk lebar ruang manfaat jalan, kedua jalan utama Jalan Tlogomulyo – Purwojati tidak memenuhi ketentuan lebar badan jalan tetapi memenuhi ketentuan bahu jalan sebagai jenis Jalan Kecil berdasarkan SPPJ. Sedangkan pada ruas Jalan Keseneng - Candiyan sudah memenuhi ketentuan lebar bahu jalan, tetapi tidak memenuhi ketentuan bahu jalan sebagai jalan sedang menurut SPPJ.

Dalam menuju dan keluar dari Desa Tlogomulyo, tersedia angkutan umum berupa ojek sepeda motor yang beroperasi dari pagi hingga siang hari (14.00). Biaya yang dikeluarkan untuk menuju pusat pemerintahan kecamatan dari Desa Tlogomulyo adalah Rp15.000 atau Rp3.117 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 12,12 menit. Sedangkan untuk menuju kantor bupati juga menghabiskan biaya total Rp20.000 atau Rp1.325 per kilometer nya dan ditempuh dalam waktu 27,36 menit. Biaya maupun waktu tempuh menuju kantor camat dan kantor bupati masih berada jauh di bawah rata-rata nasional nya, bahkan 1/6 dari rata-rata nasional. Masyarakat Desa Tlogomulyo, mayoritas sudah memiliki transportasi pribadi tetapi masyarakat Desa Tlogomulyo tetap membutuhkan adanya transportasi umum untuk menunjang aktivitas. Berdasarkan perhitungan setiap variabel tersebut, nilai IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Tlogomulyo yaitu 6,50 yang merupakan nilai yang termasuk dalam Klasifikasi Mudah. Namun dalam hal aksesibilitas desa, masyarakat Desa Tlogomulyo masih terus berharap aksesibilitas jalan utama dapat dikembangkan guna menunjang kegiatan perekonomian warga desa

2) Strategi Peningkatan Aksesibilitas

Berdasarkan rangkuman kondisi aksesibilitas di setiap desa di Kecamatan Kertek tahun 2025, beberapa variabel seperti biaya dan waktu tempuh menuju pusat pelayanan, baik kantor kecamatan maupun kantor bupati, lalu lintas & kualitas jalan, dan aksesibilitas jalan sudah dalam kondisi baik pada seluruh desa yang ditunjukkan dengan nilai nol pada masing-masing nilai variabel tersebut. Sedangkan pada variabel ketersediaan dan operasional angkutan umum, beberapa desa masih memiliki nilai tidak sama dengan nol yang mengartikan bahwa pada desa-desa tersebut membutuhkan pengembangan mengenai ketersediaan maupun operasional angkutan umum. Namun, untuk variabel lalu lintas & kualitas jalan serta aksesibilitas jalan diperlukan penentuan program pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan jalan berdasarkan hasil survei lapangan secara konvensional (Dewandaru, 2017).

A. Pelaksanaan Program Penanganan dan Peningkatan Dimensi Jalan

Program penanganan jalan adalah program yang dilakukan untuk memelihara maupun meningkatkan kualitas infrastruktur jalan. Program penanganan jalan dilakukan oleh instansi berdasarkan kelas jalan nya, jalan nasional ditangani oleh Kementerian PUPR, jalan provinsi ditangani oleh pemerintah provinsi, sedangkan jalan kabupaten/kota ditangani oleh pemerintah kabupaten/kota. Klasifikasi program penanganan jalan dijelaskan sebagai berikut (Kementerian PUPR, 2011).

- Pemeliharaan Rutin (PR), yaitu penanganan terhadap ruas jalan yang memiliki kondisi baik atau Mantap dengan tujuan menjaga jalan tersebut tetap pada kondisi baik.
- Pemeliharaan Berkala (PM), yaitu penanganan terhadap ruas jalan yang memiliki kondisi sedang dan rusak ringan dengan tujuan jalan tersebut dapat tetap bertahan sesuai umur rencana.
- Peningkatan Jalan (PK), yaitu penanganan terhadap ruas dengan kondisi rusak berat dengan tujuan meningkatkan jalan yang telah habis umur rencananya atau diperlukan pelebaran jalan karena terdapat peningkatan volume lalu lintas.

Berdasarkan penjelasan di atas mengenai program penanganan jalan, berikut merupakan persentase program penanganan jalan berdasarkan masing-masing klasifikasi pada setiap ruas jalan utama di Kecamatan Kertek.

Tabel 4.14 Program Penanganan Jalan berdasarkan Ruas Jalan Utama di Kecamatan Kertek Tahun 2025

No	Nama Ruas	Program Penanganan Jalan		
		Pemeliharaan Rutin (PR)	Pemeliharaan Berkala (PM)	Peningkatan Jalan (PK)
1	Jl. Kertek - Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung	100%	0%	0%
2	Jl. Kertek-Selomerto	11%	69%	20%
3	Jl. Keseneng - Candiyan	13%	68%	19%
4	Jl. Wringinanom - Damarkasiyan	13%	78%	9%
5	Jl. Banjargedde - Kasian	0%	45%	55%
6	Jl. Bejiarum - Seringin	12%	88%	0%
7	Jl. Bojasari - Purwojati	0%	100%	0%
8	Jl. Butuh - Bowongso	0%	51%	49%
9	Jl. Candimulyo - Kapencar	12%	58%	30%

No	Nama Ruas	Program Penanganan Jalan		
		Pemeliharaan Rutin (PR)	Pemeliharaan Berkala (PM)	Peningkatan Jalan (PK)
10	Jl. Cendono - Pangempon	33%	40%	27%
11	Jl. Kalicecep - Ngadikusuman	0%	80%	20%
12	Jl. Kertek - Ponggoyudan	0%	90%	10%
13	Jl. Ngadikusuman - Tlogodalem	0%	81%	19%
14	Jl. Purwojati - Pagerejo	21%	37%	42%
15	Jl. Sayangan - Plobangan	0%	62%	38%
16	Jl. Siyono - Semayu	0%	90%	10%
17	Jl. Sojopuro - Candiyan	14%	40%	46%
18	Jl. Sudungdewo - Bejarum	0%	100%	0%
19	Jl. Tlogomulyo - Purwojati	23%	23%	54%

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Program Penanganan Jalan pada tabel tersebut menampilkan data 19 ruas jalan dengan tiga kategori penanganan yaitu Pemeliharaan Rutin (PR), Pemeliharaan Berkala (PM), dan Peningkatan Jalan (PK). Data menunjukkan bahwa mayoritas ruas jalan memiliki persentase pemeliharaan rutin yang relatif rendah di bawah 25%, dengan hanya satu ruas jalan yaitu Jl. Kertek - Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung yang memiliki 100% pemeliharaan rutin. Pemeliharaan berkala mendominasi dengan rentang 23-100%, dimana Jl. Bojasari - Purwojati dan Jl. Sudungdewo - Bejarum mencapai 100% pemeliharaan berkala.

Dari data tersebut juga terlihat program peningkatan jalan memiliki rentang persentase antara 0-55%, dengan Jl. Banjargedde - Kasian memiliki persentase tertinggi sebesar 55%. Beberapa ruas jalan menunjukkan kombinasi dari ketiga jenis penanganan, seperti Jl. Kertek-Selomerto dengan komposisi 11% PR, 69% PM, dan 20% PK, serta Jl. Tlogomulyo - Purwojati dengan komposisi 23% PR, 23% PM, dan 54% PK. Sementara itu, terdapat juga ruas jalan yang hanya memiliki satu atau dua jenis penanganan, seperti Jl. Bojasari - Purwojati yang fokus 100% pada pemeliharaan berkala.

Selain berdasarkan program penanganan jalan, strategi peningkatan aksesibilitas terhadap jaringan jalan juga dapat dilakukan dengan peningkatan perkerasan jalan khususnya pada ruas jalan yang masih berupa kerikil guna meningkatkan kualitas

jalan. Peningkatan dimensi jalan juga perlu diperhatikan khususnya pada ruang manfaat jalan. Hal ini dilakukan dalam upaya memenuhi ketentuan yang berlaku sesuai dengan jenis jalan berdasarkan SPPJ-nya yang tercantum pada Pedoman Desain Geometrik Jalan Tahun 2021. Pelaksanaan peningkatan dimensi jalan terbagi menjadi tiga, yaitu sebagai berikut (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2021).

- Pelebaran Badan Jalan
- Pelebaran Bahu Jalan
- Pelebaran Badan Jalan dan Bahu Jalan

Penentuan pelaksanaan terhadap setiap ruas jalan yang melalui masing-masing desa disesuaikan dengan kondisi eksisting di lapangan. Berikut merupakan rincian peningkatan perkerasan jalan berdasarkan ruas jalan utama dan rincian peningkatan dimensi jalan berdasarkan ruas jalan utama di Kecamatan Kertek.

Tabel 4.15 Peningkatan Perkerasan Jalan Berdasarkan Ruas Jalan di Kecamatan Kertek Tahun 2024

No	Nama Ruas	Peningkatan Perkerasan Jalan (Km)	
		Aspal	Beton
1	Jl. Kertek - Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung	-	-
2	Jl. Kertek-Selomerto	-	-
3	Jl. Keseneng - Candiyan	1,85	-
4	Jl. Wringinanom - Damarkasiyan	0,40	-
5	Jl. Banjargedde - Kasian	-	1,75
6	Jl. Bejiarum - Seringin	-	-
7	Jl. Bojasari - Purwojati	-	-
8	Jl. Butuh - Bowongso	2,57	-
9	Jl. Candimulyo - Kapencar	-	1,55
10	Jl. Cendono - Pangempon	0,40	-
11	Jl. Kalicecep - Ngadikusuman	0,40	-
12	Jl. Kertek - Ponggoyudan	0,40	-
13	Jl. Ngadikusuman - Tlogodalem	0,80	-
14	Jl. Purwojati - Pagerejo	-	1,20
15	Jl. Sayangan - Plobangan	2,60	-
16	Jl. Siyono - Semayu	0,40	-
17	Jl. Sojopuro - Candiyan	1	-
18	Jl. Sudungdewo - Bejiarum	-	-
19	Jl. Tlogomulyo - Purwojati	2,80	-

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Berdasarkan tabel keperluan peningkatan perkerasan jalan di atas, sejumlah 14 dari 19 ruas jalan utama membutuhkan peningkatan perkerasan jalan baik berupa aspal maupun beton. Penentuan jenis perkerasan untuk peningkatan disesuaikan dengan tipe perkerasan yang mendominasi pada kondisi eksistingnya. Sejumlah 3 ruas jalan membutuhkan peningkatan perkerasan berupa beton, sedangkan 11 ruas yang lainnya membutuhkan perkerasan berupa aspal. Berdasarkan hasil ini, hanya terdapat 5 ruas jalan utama di Kecamatan Kertek yang tidak membutuhkan peningkatan perkerasan jalan yang menunjukkan bahwa peningkatan perkerasan jalan perlu menjadi perhatian utama.

Tabel 4.16 Peningkatan Lebar Dimensi Jalan Berdasarkan Ruas Jalan Utama yang Melalui Setiap Desa di Kecamatan Kertek Tahun 2024

No	Nama Ruas	Desa yang Melalui	Peningkatan Lebar Dimensi Jalan (m)		
			Badan Jalan	Bahu	
				Kanan	Kiri
1	Jl. Kertek - Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung	Sumberdalem	1,14	0,06	0,26
2		Candimulyo	0,2	0,7	0,7
3		Purbosono	0,57	0,35	0,65
4		Candiyasan	0,3	0,5	0,5
5		Kapencar	-	-	-
6		Reco	-	0,3	0,3
7	Jl. Kertek-Selomerto	Surengede	1,97	-	-
8	Jl. Keseneng - Candiyasan	Damarkasiyan	1,02	0,2	-
9		Tlogomulyo	1,2	0,75	0,3
10		Pagerejo	0,9	-	-
11		Candimulyo	4,7	0,8	0,8
12		Purbosono	1,1	0,13	0,15
13		Candiyasan	1,43	0,77	0,77
14	Jl. Wringinanom - Damarkasiyan	Sudungdewo	2,82	-	-
15		Bejiarum	2,52	-	-
16		Damarkasiyan	2,42	-	-
17	Jl. Banjargedede - Kasian	Banjar	1,03	0,5	0,5
18		Damarkasiyan	1,46	-	-
19	Jl. Bejiarum - Seringin	Banjar	2,62	-	-
20		Bejiarum	0,26	-	-
21	Jl. Bojasari - Purwojati	Purwojati	1,6	-	-

No	Nama Ruas	Desa yang Melalui	Peningkatan Lebar Dimensi Jalan (m)		
			Badan Jalan	Bahu	
				Kanan	Kiri
22		Karangluhur	1,45	-	0,13
23	Jl. Butuh - Bowongso	Reco	2	-	-
24	Jl. Candimulyo - Kapencar	Candimulyo	2,4	0,5	0,5
25		Purbosono	2,48	-	-
26		Kapencar	1,1	0,3	0,3
27	Jl. Cendono - Pangempon	Surengede	0,04	0,5	0,5
28	Jl. Kalicecep - Ngadikusuman	Bejiarum	1,44	0,14	0,14
29		Ngadikusuman	2,45	-	0,05
30	Jl. Kertek - Ponggoyudan	Sindupaten	0,26	-	-
31	Jl. Ngadikusuman - Tlogodalem	Ngadikusuman	1	-	-
32		Purwojati	2,4	-	-
33		Tlogodalem	1,24	0,5	0,5
34	Jl. Purwojati - Pagerejo	Pagerejo	1,35	0,15	-
35		Purwojati	1,5	-	-
36	Jl. Sayangan - Plobangan	Sudungdewo	2,8	-	0,1
37	Jl. Siyono - Semayu	Bojasari	4,56	-	-
38	Jl. Sojopuro - Candiyan	Damarkasiyan	2,97	-	-
39	Jl. Sudungdewo - Bejiarum	Sudungdewo	0,24	0,5	0,5
40		Bejiarum	-	-	-
41	Jl. Tlogomulyo - Purwojati	Tlogomulyo	0,95	-	0,18
42		Pagerejo	1,46	-	0,15
43		Purwojati	-	0,3	0,3

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Berdasarkan tabel keperluan peningkatan dimensi jalan di atas, hanya terdapat 2 ruas jalan utama yang tidak membutuhkan peningkatan dimensi jalan yaitu ruas Jalan Sudungdewo – Bejiarum yang melalui Desa Bejiarum dan ruas Jalan Kertek - Bts. Kab. Wonosobo/Temanggung yang melalui Desa Kapencar. Ruas jalan yang membutuhkan peningkatan dimensi jalan hanya berupa pelebaran badan jalan sejumlah 17 ruas jalan. Ruas jalan yang membutuhkan peningkatan dimensi jalan hanya pada bahu jalan nya saja, baik pada kedua sisi maupun salah satu sisinya, sejumlah 2 ruas jalan. Sedangkan untuk ruas jalan yang membutuhkan peningkatan dimensi jalan pada badan jalan dan bahu jalan sekaligus sejumlah 22 ruas jalan. Hal ini menunjukkan bahwa masih banyak ruas jalan utama yang melalui setiap desa

dengan lebar dimensi jalan yang tidak konsisten dan tidak memenuhi ketentuan yang berlaku. Berdasarkan hal tersebut, maka diperlukan perhatian kuat dalam peningkatan dimensi jalan.

B. Pengembangan dan Optimalisasi Angkutan Umum

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, pada variabel ketersediaan dan operasional angkutan umum di beberapa desa masih memiliki nilai tidak sama dengan nol. Hal ini didukung oleh hasil wawancara yang telah dilakukan, di mana beberapa desa masih membutuhkan angkutan umum untuk menunjang aktivitas sehari-hari. Desa-desa yang menyatakan masih membutuhkan angkutan umum seperti Desa Banjar, Desa Pagerejo, Desa Purbosono, Desa Reco, Desa Surengede, Desa Damarkasiyan, dan Desa Tlogomulyo. Sebagian besar dari desa-desa tersebut membutuhkan angkutan umum untuk melakukan kegiatan perekonomian maupun pendidikan. Strategi yang dilakukan sebagai upaya pengembangan dan optimalisasi angkutan umum dijelaskan sebagai berikut.

1. Peningkatan Ketersediaan dan Jangkauan Angkutan Umum

Upaya ini dilakukan untuk menambah jumlah angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan warga, khususnya pada desa-desa yang jauh dari jalan arteri sebagai rute trayek angkudes. Beberapa desa tersebut seperti Desa Damarkasiyan, Desa Banjar, Desa Pagerejo, dan Desa Tlogomulyo. Angkutan umum di Desa Damarkasiyan bahkan hanya tersedia angkutan berupa *pick-up*, tidak dapat dijangkau oleh ojek sepeda motor maupun angkudes. Sedangkan masyarakat desa yang perlu melakukan kegiatan perekonomian dan pendidikan sangat memerlukan angkutan umum.

2. Penataan Rute dan Jadwal Angkutan Umum yang Lebih Efisien

Penataan rute dan jadwal angkutan umum dapat dilakukan pada desa-desa yang belum tersedia jadwal hingga malam hari. Desa-desa tersebut seperti Desa Damarkasiyan, Desa Tlogomulyo, dan Desa Sudungdewo. Jadwal angkudes maupun ojek sepeda motor yang hanya melayani hingga pukul 18.00 WIB juga terdapat di beberapa desa. Rute angkutan umum yang hanya melalui jalan arteri juga membuat masyarakat desa harus menggunakan ojek sepeda motor dari titik terdekat menuju desa nya masing-masing. Hal ini kemudian akan memengaruhi jumlah biaya yang harus dikeluarkan oleh masyarakat desa.

3. Integrasi Angkutan Umum

Seperti disebutkan pada poin sebelumnya, masyarakat desa harus menggunakan ojek sepeda motor dari titik terdekat dengan desa nya setelah menggunakan angkudes yang hanya melalui jalan arteri. Dalam hal ini, maka dapat dilakukan integrasi angkutan umum antara ojek sepeda motor dengan angkudes. Integrasi dapat dilakukan dalam satu sistem yang terkoordinasi dengan menetapkan jadwal atau rute yang terintegrasi. Hal ini dilakukan sebagai upaya memudahkan masyarakat dalam bermobilisasi menuju tempat lainnya.

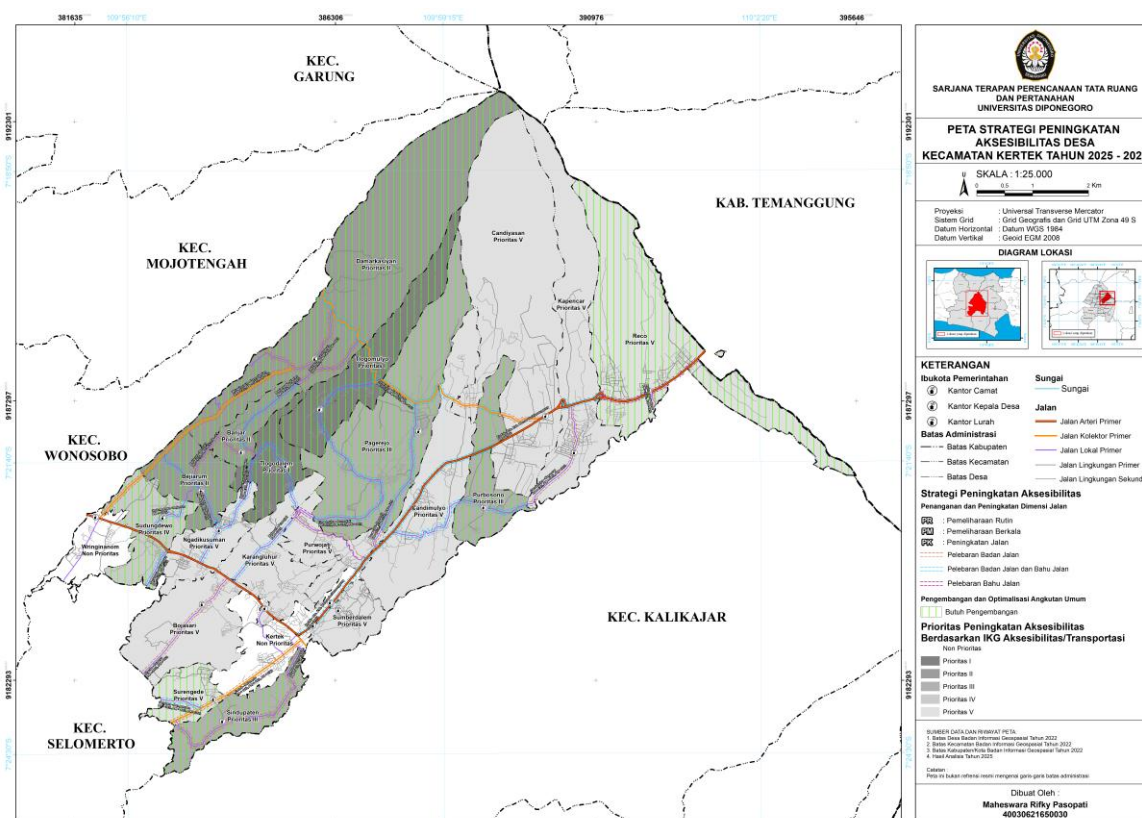
Berdasarkan hasil analisis dan penentuan kedua strategi tersebut, berikut ini merupakan tabel Ringkasan Hasil Analisis dan Penentuan Strategi Peningkatan Aksesibilitas serta peta Peta Strategi Peningkatan Aksesibilitas berdasarkan IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi Tahun 2025.

Tabel 4.17 Ringkasan Hasil Analisis dan Penentuan Strategi Peningkatan Aksesibilitas Kecamatan Kertek Tahun 2024

No	Desa	Lalu Lintas & Kualitas Jalan	Aksesibilitas Jalan	Ketersediaan Angkutan Umum	Operasional Angkutan Umum	Waktu Tempuh ke Kantor Camat	Biaya ke Kantor Camat	Waktu Tempuh ke Kantor Bupati	Biaya ke Kantor Bupati	IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi		Tingkat Prioritas	Bentuk Peningkatan	
		Skor*Bobot								Nilai	Klasifikasi		Jalan	Angkutan Umum
1	Banjar	0	0	0,13	0,13	0	0	0	0	5,2	Mudah	Prioritas II	Pelebaran Badan Jalan & Betonisasi Jalan	Pengembangan dan Optimalisasi Angkutan Umum
2	Bejiarum	0	0	0,13	0,13	0	0	0	0	5,2	Mudah	Prioritas II	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan & Pengaspalan Jalan	Pengembangan dan Optimalisasi Angkutan Umum
3	Bojasari	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah	Prioritas V	Pelebaran Badan Jalan & Pengaspalan Jalan	-
4	Candimulyo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah	Prioritas V	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan & Pengaspalan dan Betonisasi Jalan	-
5	Candiyasan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah	Prioritas V	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan & Pengaspalan Jalan	-
6	Damarkasiyan	0	0	0,13	0,19	0	0	0	0	6,5	Mudah	Prioritas II	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan & Pengaspalan dan Betonisasi Jalan	Pengembangan dan Optimalisasi Angkutan Umum
7	Kapencar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah	Prioritas V	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan & Betonisasi Jalan	-
8	Karangluhur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah	Prioritas V	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan	-
9	Ngadikusuman	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah	Prioritas V	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan & Pengaspalan Jalan	-
10	Pagerejo	0	0	0,13	0,13	0	0	0	0	5,2	Mudah	Prioritas II	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan & Pengaspalan dan Betonisasi Jalan	Pengembangan dan Optimalisasi Angkutan Umum
11	Purbosono	0	0	0,13	0	0	0	0	0	2,61	Mudah	Prioritas III	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan & Pengaspalan dan Betonisasi Jalan	Pengembangan dan Optimalisasi Angkutan Umum
12	Purwojati	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah	Prioritas V	Pelebaran Badan dan/atau Bahu Jalan & Pengaspalan dan Betonisasi Jalan	-

No	Desa	Lalu Lintas & Kualitas Jalan	Aksesibilitas Jalan	Ketersediaan Angkutan Umum	Operasional Angkutan Umum	Waktu Tempuh ke Kantor Camat	Biaya ke Kantor Camat	Waktu Tempuh ke Kantor Bupati	Biaya ke Kantor Bupati	IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi		Tingkat Prioritas	Bentuk Peningkatan	
		Skor*Bobot								Nilai	Klasifikasi		Jalan	Angkutan Umum
13	Reco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah	Prioritas V	Pelebaran Badan dan/atau Bahu Jalan & Pengaspalan Jalan	Pengembangan dan Optimalisasi Angkutan Umum
14	Sindupaten	0	0	0,13	0	0	0	0	0	2,61	Mudah	Prioritas III	Pelebaran Badan Jalan & Pengaspalan Jalan	Pengembangan dan Optimalisasi Angkutan Umum
15	Sudungdewo	0	0	0	0,06	0	0	0	0	1,3	Mudah	Prioritas IV	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan & Pengaspalan Jalan	Pengembangan dan Optimalisasi Angkutan Umum
16	Sumberdalem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah	Prioritas V	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan	-
17	Surengede	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Mudah	Prioritas V	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan & Pengaspalan Jalan	Pengembangan dan Optimalisasi Angkutan Umum
18	Tlogodalem	0	0	0,13	0,13	0	0	0	0	5,2	Mudah	Prioritas I	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan & Pengaspalan Jalan	Pengembangan dan Optimalisasi Angkutan Umum
19	Tlogomulyo	0	0	0,13	0,19	0	0	0	0	6,5	Mudah	Prioritas I	Pelebaran Badan dan Bahu Jalan & Pengaspalan Jalan	Pengembangan dan Optimalisasi Angkutan Umum

Sumber: Hasil Analisis, 2025



Sumber: Hasil Analisis, 2025

Gambar 4.6 Peta Strategi Peningkatan Aksesibilitas Desa Kecamatan Kertek Tahun 2025 - 2027

3) Sinkronisasi Strategi Peningkatan Aksesibilitas dengan Dokumen Rencana

Dalam bagian ini akan membahas mengenai keselarasan antara strategi-strategi peningkatan aksesibilitas yang telah ditetapkan sebelumnya dengan berbagai dokumen perencanaan. Fokus pembahasan pada bagian ini adalah melihat apakah strategi yang sudah ditetapkan telah tercantum dan sesuai dengan arahan dalam dokumen-dokumen rencana yang berlaku. Hal ini dilakukan untuk memastikan bahwa seluruh strategi yang diusulkan memiliki dasar hukum dan sejalan dengan kebijakan pembangunan yang ada. Dokumen rencana terkini yang terdapat di wilayah Kabupaten Wonosobo yaitu Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Wonosobo Tahun 2023 – 2043 sebagaimana tercantum dalam Peraturan Daerah Kabupten Wonosobo Nomor 4 Tahun 2023. Program-program setiap sektor atau aspek dalam penataan ruang skala wilayah tercantum dalam bagian indikasi program pembangunan. Indikasi program merupakan instrumen penting yang memuat rencana-rencana pembangunan beserta target pencapaiannya dalam kurun waktu tertentu. Dengan melihat indikasi program, dapat diketahui apakah strategi yang diusulkan sudah memiliki landasan implementasi yang jelas dalam dokumen perencanaan resmi, termasuk aspek

pendanaan, waktu pelaksanaan, dan instansi penanggung jawabnya. Berikut ini merupakan indikasi program pembangunan yang berkaitan dengan strategi peningkatan aksesibilitas yang telah ditetapkan sebelumnya.

Tabel 4.18 Indikasi Program RTRW Kab. Wonosobo Tahun 2023 - 2043 berdasarkan Kaitan dengan Strategi Peningkatan Aksesibilitas

No	Program	Lokasi	Instansi Pelaksana; Sumber Dana	Waktu Pelaksanaan
2.	Perwujudan Sistem Jaringan prasarana			
	2.1 Sistem Jaringan Transportasi			
	a. Sistem Jaringan Jalan			
	1) Perwujuan Jaringan Jalan Umum			
	a) Program Penyelenggaraan Jalan Arteri Primer	Jalan Arteri Primer di	Kementerian PUPR; APBN	Tahun ke-1 s.d. Tahun ke-5
	b) Program Keselamatan Jalan Arteri Primer	Wilayah Kabupaten	Kementerian Perhubungan; APBN	
	c) Program Penyelenggaraan Jalan Kolektor Primer	Jalan Kolektor Primer di	Dinas PUBMCK, Dinas PUPR; APBD Provinsi, APBD Kabupaten	
	d) Program Keselamatan Jalan Kolektor Primer	Wilayah Kabupaten	Dinas Perhubungan, Dinas Perkimhub; APBD Provinsi, APBD Kabupaten	
	g) Program Penyelenggaraan Jalan Lokal Primer	Jalan Lokal Primer di	Dinas PUPR; APBD	
	h) Program Keselamatan Jalan Lokal Primer	Wilayah Kabupaten	Dinas Perkimhub; APBD	
	2) Perwujudan Terminal Penumpang			
	b) Program Pembangunan Terminal Penumpang Tipe C	j. Terminal Keselamatan Jalan (Kesjal) Reco di Kecamatan Kertek	Dinas Perkimhub; APBD	Tahun ke-1 s.d. Tahun ke-5
	c) Program Pengembangan Terminal Penumpang Tipe C	j. Terminal Kertek di Kecamatan Kertek	Dinas Perkimhub; APBD	Tahun ke-3 s.d. Tahun ke-5

Sumber: Perda No.4 RTRW Kab Wonosobo, 2023

Berdasarkan indikasi program dalam dokumen RTRW di atas, terdapat keselarasan dengan strategi peningkatan aksesibilitas yang diusulkan. Untuk strategi pertama tentang

penanganan dan peningkatan dimensi jalan, hal ini sejalan dengan program perwujudan jaringan jalan umum khususnya pada Program Penyelenggaraan Jalan Kolektor Primer dan Program Penyelenggaraan Jalan Lokal Primer yang pelaksanaannya berada di bawah tanggung jawab Dinas PUPR dengan sumber pendanaan APBD. Namun dalam hal penanganan dan peningkatan dimensi jalan diperlukan perincian lokasi tertentu khususnya untuk di wilayah Kecamatan Kertek. Dalam hal ini, strategi peningkatan aksesibilitas berupa penanganan dan peningkatan dimensi jalan dapat menjadi masukan untuk penyusunan indikasi program pada skala Rencana Detail Tata Ruang khususnya di Kawasan Perkotaan Kertek.

Strategi pengembangan dan optimalisasi angkutan umum mendapat dukungan implementasi melalui program pembangunan fasilitas terminal di Kecamatan Kertek. Program ini mencakup pembangunan Terminal Keselamatan Jalan (Kesjal) Reco serta pengembangan Terminal Kertek yang direncanakan terlaksana dalam kurun waktu 5 tahun pertama. Pelaksanaan program ini menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan dengan sumber pendanaan dari APBD. Hadirnya dua terminal ini akan berkontribusi pada terciptanya sistem transportasi umum yang lebih tertata dan efisien di Kecamatan Kertek. Berdasarkan strategi peningkatan aksesibilitas yang ditetapkan untuk Kecamatan Kertek, berikut ini program yang dapat menjadi masukan bagi penyusunan indikasi program skala detail.

Tabel 4.19 Tabel Rekomendasi Program untuk Penyusunan Indikasi Program Skala Detail Berdasarkan Strategi Peningkatan Aksesibilitas

No	Program	Lokasi	Instansi Pelaksana; Sumber Dana	Waktu Pelaksanaan
1.	Perwujudan Sistem Jaringan prasarana			
	1.1 Sistem Jaringan Transportasi			
	a. Sistem Jaringan Jalan			
	1) Perwujudan Jaringan Jalan Kolektor			
	c) Program Penyelenggaraan Jalan Kolektor Primer	Lokasi peningkatan jalan kolektor primer: 1) Ruas Jalan Kertek – Selomerto 2) Ruas Jalan Keseneng – Candiyan 3) Ruas Jalan Wringinanom – Damarkasiyan	Dinas PUBMCK, Dinas PUPR; APBD Provinsi, APBD Kabupaten	Tahun ke-3 s.d. Tahun ke-5

No	Program			Lokasi	Instansi Pelaksana; Sumber Dana	Waktu Pelaksanaan
				2) Perwujudan Jaringan Jalan Lokal		
				Lokasi peningkatan jalan lokal primer: 1) Ruas Jalan Banjargedde - Kasian 2) Ruas Jalan Bejarum - Seringin 3) Ruas Jalan Bojasari - Purwojati 4) Ruas Jalan Butuh - Bowongso 5) Ruas Jalan Candimulyo - Kapencar 6) Ruas Jalan Cendono - Pangempon 7) Ruas Jalan Kalicecep - Ngadikusuman 8) Ruas Jalan Kertek - Ponggyodan 9) Ruas Jalan Ngadikusuman - Tlogodalem 10) Ruas Jalan Purwojati - Pagerejo 11) Ruas Jalan Sayangan - Plobangan 12) Ruas Jalan Siyono - Semayu 13) Ruas Jalan Sojopuro - Candiyan 14) Ruas Jalan Sudungdewo - Bejarum 15) Ruas Jalan Tlogomulyo - Purwojati	Dinas PUPR; APBD	Tahun ke-3 s.d. Tahun ke-5

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Program yang menjadi masukan untuk indikasi program skala detail adalah program penyelenggaraan jalan, utamanya pada penambahan lokasi berdasarkan jenis jalan kolektor primer dan lokal primer. Lokasi program dijabarkan secara rinci pada setiap ruas jaringan jalan yang membutuhkan pengembangan sesuai dengan strategi peningkatan yang ditetapkan sebelumnya. Waktu pelaksanaan program penyelenggaraan jalan disinkronisasikan dengan dokumen RTRW Kabupaten Wonosobo 2023-2043 yaitu pada Tahap I perencanaan atau spesifik pada tahun 2025 hingga tahun 2027. Penentuan tahun 2025 sebagai tahun awal perencanaan ditetapkan atas dasar pertimbangan bahwa berdasarkan kondisi eksistingnya masih memerlukan peningkatan.