

## PERAN SARANA ANGKUTAN UMUM DALAM AKTIVITAS EKONOMI DAN SOSIAL MASYARAKAT DI KOTA PEKANBARU

MUTIAULFAH

### ABSTRACT

*This study aimed to describe the characteristics of public transport as well as its prospects in Kota Pekanbaru; explained the role of public transport in economic and social activities in Pekanbaru; and described the profile of public transportation passenger as well.*

*This study used a survey approach with descriptive methods. Population in this study was the urban communities in Kota Pekanbaru who use public transportation services in their daily activities. Sample for this research was determined by cluster technique sampling which conducted with a sample of 10 respondents from each district, therefore the total sample were 120 respondents. Questionnaires and Interview guidelines was used in term of data collection technique. The qualitative data was analyzed using statistical techniques known as nonparametric Spearman's Rho correlation and others basic statistical tests running with SPSS for Windows.*

*Based on the result of these study, viewed by public transportation route, there is a bigger chance for development on public transportation management in Kota Pekanbaru related to the large number of population and the size of the area itself. But one thing needs to be fixed is the route management system; to minimize the overlapping routes in the future. Spearman's Rho test results showed that the role of public transport on economic and social activities in Pekanbaru was positive and significant, with 0,334 correlation coefficient for economic activities, and by 0,404 for social activities. From the data collected, it is known that people who use public transport services were not only the low-income level, the procurement of BRT / Trans Metro Pekanbaru had been proved to changes the preference of most citizen to use public transport rather than private vehicles as their daily mobility tools.*

*Key Words: Urban Economic, Public Transport, Transportation Management, Social and Economy Activities, Route*

### PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang yang berkembang sangat dinamis, serta berperan di dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan baik dalam pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Transportasi pada hakikatnya merupakan proses perpindahan barang, manusia maupun jasa. Dalam proses perpindahan tersebut terdapat suatu proses dimana seseorang akan melakukan aktivitas ekonomi. Pertumbuhan sektor transportasi akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga transportasi mempunyai peranan yang penting dan strategis.

Kebanyakan dari Negara maju menganggap pembangunan transportasi merupakan bagian yang integral dari pembangunan perekonomian, karena peningkatan aktivitas ekonomi berbanding lurus dengan peningkatan kebutuhan akan transportasi (Salim, 2008). Transportasi menjadi bagian integral dari fungsi masyarakat yang menunjukkan hubungan gaya hidup, jangkauan, dan lokasi dari kegiatan produktif atau selingan barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk konsumsi. Kebutuhan akan transportasi dengan sendirinya meningkat sejalan dengan peningkatan pergerakan yang dilakukan manusia.

Transportasi saat ini sedang berubah wajah, bukan lagi melulu tentang jalan, lapangan terbang, pelabuhan, pesawat, mobil dan kereta api. Transportasi adalah kegiatan ekonomi, sosial politik, dan budaya suatu masyarakat; transportasi adalah tentang manusia, karakteristiknya, dan tentang kebutuhan sehari-harinya, hidupnya, interaksinya dengan alam dan lingkungannya serta keselamatannya. Dalam jangka panjang, pertumbuhan transportasi

akan memberikan dampak positif terhadap pengembangan tata ruang, maupun dinamika sosial ekonomi masyarakat pada wilayah tersebut. Sebagai konsekuensi dari meningkatnya jumlah penduduk perkotaan serta semakin meningkatnya taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat, menuntut diperlukannya sarana transportasi yang mampu mendukung mobilitas penduduk dalam beraktifitas sehari-harinya.

Dalam sepuluh tahun ini Pekanbaru mengalami perkembangan yang sangat pesat, baik di sector perdagangan, industri, pariwisata dan perhotelan. Peningkatan taraf hidup dan tingkat kesejahteraan di kota Pekanbaru memungkinkan sebagian besar warganya untuk memiliki kendaraan pribadi, baik roda dua maupun roda empat. Namun, adalah tidak mungkin bila setiap warga menggunakan kendaraan pribadi untuk mobilitas. Bila hal itu terjadi, kemacetan semakin luas dan jalan-jalan raya akan merusak kualitas manusia dan struktur kota. Kondisi yang terjadi saat ini bahwa meningkatnya permintaan jasa transportasi angkutan kota sebagai dampak dari tingginya mobilitas penduduk dirasakan belum ditata secara maksimal, sehingga tata kelola angkutan kota belum mampu menawarkan pelayanan yang lancar, tertib, aman dan memuaskan. Kondisi tersebut disebabkan oleh dua faktor yakni pengaturan rute dan jalur trayek belum didasarkan pada analisis kebutuhan pasar dan relatif rendahnya kesadaran para pengemudi, penumpang serta petugas terkait. Agar dapat berfungsi positif bagi pengembangan Kota Pekanbaru, keberadaan angkutan umum perlu dikelola dengan tata kelola dan perencanaan yang terpadu.

Melihat fenomena di atas, maka penulis ingin mengetahui apakah pengoperasian angkutan umum di kota Pekanbaru sesuai dengan kebutuhan dan permintaan pasar. Dan apakah sarana angkutan umum yang sudah ada saat ini sudah dapat mengakomodir aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat di Kota Pekanbaru. Berdasarkan dari latar belakang masalah diatas, maka masalah penelitian yang akan dikaji dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana Karakteristik angkutan umum dan prospeknya di Kota Pekanbaru? Apakah sarana Transportasi Kota yang ada pada saat ini sudah terintegrasi sesuai dengan kebutuhan masyarakat di Kota Pekanbaru?
2. Bagaimana peran angkutan umum dalam aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat di kota Pekanbaru?
3. Bagaimana kelas strata pendapatan masyarakat yang menggunakan fasilitas angkutan umum? Apakah angkutan umum hanya dimanfaatkan oleh masyarakat kelas menengah ke bawah saja?

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Peranan Transportasi**

Transportasi secara umum memiliki peranan penting dalam mendukung pembangunan nasional, yakni sebagai penunjang, penggerak dan pendorong serta berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Sebagai sektor pendukung pembangunan perekonomian, peranan transportasi adalah dalam melayani mobilitas manusia maupun distribusi komoditi perdagangan dan industri dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Transportasi berperan sebagai sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi suatu wilayah yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi; dengan kata lain, transportasi menciptakan dan meningkatkan standar kehidupan masyarakat (Salim, 2008: 11)

Selain itu menurut Kamaluddin (2003:23-27) transportasi merupakan unsur penting yang berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut.

### **Teori Permintaan dan Penawaran Jasa Transportasi**

Kebutuhan akan jasa transportasi selayaknya teori permintaan dan penawaran dalam perekonomian. Ditentukan oleh barang dan penumpang yang akan diangkut dari suatu tempat ke tempat lain. Untuk mengetahui berapa jumlah permintaan akan jasa angkutan yang

sebenarnya perlu dianalisis permintaan akan jasa-jasa transportasi diantaranya pertumbuhan penduduk, pembangunan wilayah dan daerah, serta penyebaran penduduk. (Ilyas, 2009)

Begitu pula halnya dengan penawaran jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat ada kaitannya dengan permintaan akan jasa transportasi secara menyeluruh. Tiap moda transportasi mempunyai sifat karakteristik dan aspek teknis yang berlainan, yang mana akan mempengaruhi jasa angkutan yang ditawarkan. Dari sisi penawaran jasa angkutan dapat dibedakan atas beberapa segi diantaranya moda transportasi yang digunakan, kapasitas yang tersedia, kondisi teknis moda transportasi serta sistem pembiayaan.

Dilihat dari tipe pemakai angkutan umum, secara general dapat dikelompokkan dalam dua golongan besar yaitu paksawan, mereka yang tidak mampu menyewa atau memiliki kendaraan sendiri dan pilihwanyakni golongan yang mampu menyewa dan memiliki kendaran sendiri namun lebih nyaman menggunakan angkutan umum karena beberapa faktor tertentu.

### **Sarana Transportasi Publik**

Sarana transportasi publik atau dikenal juga dengan sarana angkutan umum merupakan salah satu sarana transportasi vital yang digunakan oleh masyarakat perkotaan. Angkutan umum sebagai bagian dari pelayanan transportasi secara keseluruhan bertujuan untuk mewujudkan pelayanan masyarakat di bidang sosial, ekonomi, politik dan sebagainya.

Menurut Munawar (2009: 10), jenis angkutan umum dibedakan atas kualitas dan kapasitasnya. Berdasarkan kualitasnya, angkutan umum dibuat dalam beberapa tingkatan untuk menarik orang-orang dari golongan bawah sampai golongan atas; angkutan umum dibedakan atas bus umu, bus patas. Bus patas AC, Bus Cepat dan Bus Eksekutif. Sedangkan berdasarkan kapasitasnya, angkutan umum yang digunakan disesuaikan dengan tingkat pembebanan atau jumlah penumpang pada jalur tersebut. Dari segi kapasitas, jenis angkutan umum dibedakan atas mikrolet, bus sedang, bus besar, bus tingkat, dan bus gandeng.

Sarana angkutan umum perkotaan yang saat ini tersedia dan lazim digunakan oleh masyarakat dalam kegiatan sehari-hari adalah mass transport, seperti Bus kota, mikrolet, taksi dan Bus Rapid Transit (BRT) - transportasi publik yang sedang tren dan digandrungi masyarakat beberapa waktu belakangan ini.

### **Peran Transportasi dalam Bidang Ekonomi dan Sosial**

Sistem transportasi erat kaitannya dengan keadaan sosial dan ekonomi suatu wilayah. Pertumbuhan ekonomi suatu wilayah biasanya dipengaruhi kondisi pembangunan transportasi wilayah tersebut. Kajian tentang transportasi merupakan kajian multimoda, multidisiplin dan multisektoral. Darmaningtyas (2010) mengungkapkan bahwa keberadaan angkutan umum massal yang baik merupakan tulang punggung suatu kota. Dengan demikian baik dan buruknya pelayanan angkutan umum akan berakibat langsung terhadap suatu kota / wilayah. Karena berdampak langsung terhadap perekonomian dan masalah lingkungan.

Dilihat berdasarkan pergerakan orang di daerah perkotaan berdasarkan maksud dan tujuan pergerakan, Tamin (2000) membedakan klasifikasi aktivitas yang melingkupi masyarakat pengguna angkutan umum yaitu (i) dalam aktifitas ekonomi termasuk diantaranya mencari nafkah atau mendapatkan barang dan pelayanan; (ii) aktivitas sosial termasuk diantaranya menciptakan hubungan pribadi atau melakukan silaturahmi; (iii) rekreasi; dan (iv) kebudayaan termasuk diantaranya ke dan dari tempat ibadah.

Penelitian terdahulu berkaitan dengan kajian sarana angkutan umum di Kota Pekanbaru seperti yang tertuang dalam kajian Yafiz (2002) tentang kinerja jasa transportasi angkutan kota di Pekanbaru pada tahun 2000 dengan metode analisis movement, load factor dan varians frekuensi mengungkapkan bahwa tingkat perpindahan penumpang khususnya angkot (oplet) dari satu rute ke rute lain relatif tinggi yakni diatas 50%, angka ini merujuk pada ketidakmampuan rute angkutan dalam kota dalam meningkatkan efesiensi dan efektifitasnya jika dilihat dari kepentingan masyarakat pengguna jasa transportasi. Hal ini disebabkan karena tumpeng tindihnya rute / trayek oplet di Kota Pekanbaru.

Dalam kajian selanjutnya, Ismail (2008) mengkaji sarana dan prasarana angkutan perkotaan dalam rangka pengadaan angkutan massal di Pekanbaru pada tahun 2008

menunjukkan bahwa pelayanan angkutan umum di Kota Pekanbaru dinilai masih rendah karena indisipliner dari pengemudi angkutan umum tersebut yang berakibat pada rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi umum.

## METODE PENELITIAN

### Jenis Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian ini, maka penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Pendekatan ini dipandang lebih relevan untuk memperoleh fakta-fakta dari fenomena yang ada serta dapat menggali keterangan secara faktual dari suatu kelompok masyarakat dengan cara sensus ataupun sampling. Sehingga tidak hanya memberikan gambaran terhadap fenomena tetapi juga menerangkan hubungan dari suatu masalah yang ingin dipecahkan. Seperti yang telah dikemukakan diatas, pendekatan deskriptif digunakan pada penelitian ini disesuaikan dengan tujuan dan permasalahan yang akan diteliti yaitu Peran Sarana Angkutan Umum dalam Aktivitas Ekonomi dan Sosial Masyarakat di Kota Pekanbaru.

### Objek dan Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah kota Pekanbaru yang terdiri atas 12 kecamatan. Pemilihan lokasi penelitian ini dilakukan secara purposif berdasarkan pertimbangan tertentu sesuai dengan tujuan dalam penelitian yakni kota Pekanbaru merupakan pusat perekonomian dan pusat pemerintahan di Provinsi Riau yang mana seiring dengan perkembangannya menuntut diperlukannya sarana transportasi yang mampu mendukung mobilitas penduduk dalam aktivitas sehari-hari.

Adapun objek pada penelitian ini adalah peran sarana angkutan umum dalam meningkatkan aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat. Sedangkan subjek penelitian adalah supir angkutan umum serta masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum yang berada di wilayah kota Pekanbaru.

### Responden Penelitian

Responden dalam penelitian ini adalah masyarakat yang menggunakan jasa angkutan umum di Kota Pekanbaru baik untuk aktivitas sosial maupun aktivitas ekonomi. Ukuran populasi yang diteliti adalah jumlah penduduk yang ada di kota Pekanbaru yakni sebanyak 903.900 jiwa (BPS, 2010) dengan derajat ketepatan sebesar 90% atau *bound of error* sebesar 0,1%. Adapun ukuran sampel yang didapat dengan Rumus *Solvin* yakni 100 sampel. Mengingat luasnya subjek yang akan diteliti, selanjutnya penentuan sampel dilakukan secara *cluster technique sampling*. Dimana jumlah sampel tersebut dibagi menurut wilayah kecamatan yang akan diteliti. Jumlah informan ditetapkan secara proporsional yakni masing-masing 10 responden per kecamatan.

Adapun cara menentukan 10 informan dimasing-masing wilayah kecamatan dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Sebelum calon responden ditetapkan sebagai anggota sampel penelitian, terlebih dahulu diselidiki dengan menanyakan secara langsung lokasi dan lama menetap di wilayah penelitian, tempat dan lama bekerja serta jenis pekerjaan
2. Setelah memenuhi kriteria maka calon responden ditetapkan menjadi anggota sampel penelitian. Adapun kriteria anggota sampel adalah sebagai berikut:
  - Responden adalah warga Pekanbaru yang telah menetap di wilayah penelitian selama 5 tahun terakhir; Responden adalah warga masyarakat kota Pekanbaru yang sehari-hari bekerja dan beraktivitas menggunakan jasa angkutan umum.

**Tabel 1. Responden Penelitian**

No	Wilayah Kecamatan	Informan (orang)
1	PEKANBARU KOTA	10
2	SUKAJADI	10
3	SENAPELAN	10
4	LIMA PULUH	10
5	SAIL	10

6	BUKIT RAYA	10
7	MARPOYAN DAMAI	10
8	PAYUNG SEKAKI	10
9	RUMBAI	10
10	RUMBAI PESISIR	10
11	TAMPAN	10
12	TENAYAN RAYA	10
	Jumlah	120

### Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan metode eksplorasi yang dilakukan dengan pengumpulan data primer serta sekunder, dimana:

1. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumbernya, diamati, dan dicatat untuk pertama kalinya. Dalam penelitian ini data primer yang diperlukan meliputi data responden yang berkaitan dengan penggunaan angkutan umum.
2. Data sekunder adalah data yang bersumber dari tulisan, seperti buku laporan, peraturan-peraturan, dokumen dan sebagainya. Data sekunder pada penelitian ini meliputi data kependudukan (BPS Kota Pekanbaru), data sarana dana prasarana transportasi angkutan umum (Dishub Kota Pekanbaru DLLAJ, Organda, dsb)

### Teknik Pengumpulan Data

Sesuai dengan masalah pokok yang dikaji, pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan sumber data primer dan sekunder. Sumber data primer diperoleh melalui teknik kuisioner dan wawancara. Dimana daftar pertanyaan kuisioner merupakan pertanyaan terstruktur yaitu pertanyaan yang dibuat sedemikian rupa sehingga jawaban responden dibatasi dalam beberapa alternatif saja. Kuisioner disebarakan pada responden penelitian yang berjumlah 120 orang. Sedangkan teknik wawancara dilakukan kepada supir saran angkutan umum untuk mendapatkan data primer mengenai klasifikasi jenis angkutan umum, trayek / rute, pendapatan dan sebagainya. Selain itu wawancara juga dilakukan terhadap pihak-pihak yang dianggap representatif memberikan informasi bagi kelengkapan data penelitian.

### Metode Analisis

Setelah data penelitian dikumpulkan, selanjutnya diidentifikasi, dikoding, dan diklasifikasikan menurut kebutuhannya. Analisis yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif terhadap data kualitatif dan analisis statistik untuk data-data yang bersifat kuantitatif.

Untuk mengidentifikasi karakteristik angkutan umum serta prospeknya di Kota Pekanbaru, maka dilakukan penganalisaan secara deskriptif analitis dengan mengungkapkan data pendukung berupa jenis, jumlah, dan tarif angkutan umum di Kota Pekanbaru serta memaparkan persepsi responden mengenai ragam karakteristik dan prospek pengelolaanya.

Sedangkan untuk menguji hipotesis yang menyatakan “Di duga terdapat hubungan antara peran angkutan umum dengan aktifitas ekonomi dan sosial masyarakat di Kota Pekanbaru” digunakan teknik statistik korelasi nonparametric Spearman’s Rho dengan bantuan *software* SPSS.

Untuk mengetahui hasil hipotesis yang menyatakan “di duga masyarakat pengguna angkutan umum, tidak hanya berasal dari kelas strata berpendapatan rendah saja” maka digunakan uji statistik dasar dengan pengambilan kelas modus dari data penelitian yang telah diklasifikasikan.

### GAMBARAN UMUM KARAKTERISTIK RESPONDEN PENELITIAN

Survey dilakukan pada 120 orang responden pengguna jasa angkutan umum di Kota Pekanbaru. Yang ingin di dapat dari survey karakteristik responden ini adalah usia,

pendidikan, pekerjaan dan tujuan penggunaan angkutan umum dalam aktivitas sehari-hari. Hal tersebut diperlukan untuk mengetahui karakteristik responden yang diharapkan mampu mewakili semua pengguna jasa angkutan umum di Kota Pekanbaru.

### Usia Responden

Melalui hasil pengumpulan data, diperoleh informasi mengenai usia responden. Berdasarkan hasil olahan statistik deskriptif secara manual diperoleh umur responden terendah adalah 12 tahun, dan umur responden tertinggi adalah 68 tahun. Dengan menggunakan statistik dasar, umur responden dibagi atas 8 kelas, dengan interval masing-masing kelas sebesar 8. Dari tabel kelompok umur dibawah ini, diketahui bahwa kelompok umur responden terbanyak adalah kelompok umur 28-35 tahun dengan persentase sebesar 30% dan kelompok umur responden paling sedikit yakni kelompok umur 68-75 tahun sebesar 0,83%

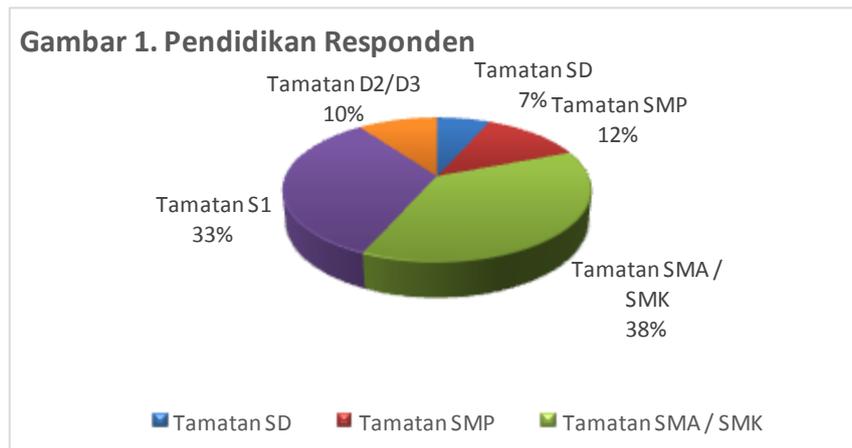
**Tabel 2: Kelompok Umur Responden**

No.	Kelompok Umur (Tahun)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1.	12-19	16	13,33
2.	20-27	25	20,83
3.	28-35	36	30,00
4.	36-43	22	18,33
5.	44-51	16	13,33
6.	52-59	2	1,67
7.	60-67	2	1,67
8.	68-75	1	0,83
	<b>JUMLAH</b>	<b>120</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data Primer (2011)

### Pendidikan Responden

Dari data penelitian yang diperoleh, mayoritas pendidikan responden adalah tamatan Sekolah Menengah Atas (SMA/SMK) yakni sebesar 37,5% disusul tamatan S1 sebesar 33,33%; SMP 12,5%. Responden dengan tingkat pendidikan setara D2/D3 sebesar 10% dan tingkat SD sebesar 6,67% atau hanya 8 orang saja.



Sumber: Hasil Pengolahan Data Primer (2011)

### Pekerjaan Responden

Berdasarkan hasil pengumpulan data melalui kuisioner, diperoleh keterangan bahwa mayoritas responden pengguna jasa angkutan umum adalah responden yang bekerja sebagai Pegawai di Perusahaan swasta yakni sebesar 25%, disusul oleh Mahasiswa / Pelajar dan Wiraswasta

berturut-turut sebesar 20% dan 19,17%. Dan pekerjaan lainnya seperti buruh, supir, guru swasta dan lain-lain di urutan kelima sebesar 10,83%

**Tabel 3: Kelompok Umur Responden**

No.	Jenis Pekerjaan	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1.	PNS / TNI - POLRI	19	15,83
2.	Pegawai Swasta	30	25,00
3.	Karyawan BUMD/BUMN	8	6,67
4.	Wiraswasta	23	19,17
5.	Pensiunan / Purnawirawan	3	2,50
6.	Pelajar / Mahasiswa	24	20,00
7.	Lainnya	13	10,83
	<b>JUMLAH</b>	<b>120</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data Primer (2011)

#### Jumlah Tanggungan Responden

Mayoritas Responden yakni sebanyak 35% belum memiliki tanggungan. Jumlah ini dikarenakan sebesar 20% dari responden adalah pelajar/mahasiswa atau dengan kata lain masih belum berkeluarga. Sisanya sebesar 15% merupakan responden yang telah bekerja dan atau sudah menikah. Sebesar 19,17% responden memiliki jumlah tanggungan sebanyak 2 orang, yang mana merupakan kelompok modus jumlah tanggungan dalam kuisisioner penelitian. Disusul responden dengan jumlah tanggungan sebanyak 3 orang sebesar 16,67%. Responden dengan jumlah tanggungan sebanyak 4 orang berada di posisi keempat yakni sebanyak 10,83%

**Tabel 4: Jumlah Tanggungan Responden**

No.	Tanggungan dalam Keluarga	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1.	Tidak Memiliki Tanggungan	42	35,00
2.	1-2 orang	41	34,17
3.	3-4 orang	33	27,50
4.	5-6 orang	4	3,33
	<b>JUMLAH</b>	<b>120</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data Primer (2011)

#### Pendapatan Responden

Dari hasil penelitian dan pengumpulan data diperoleh gambaran mengenai pendapatan responden pengguna angkutan umum di kota Pekanbaru yakni mayoritas adalah responden dengan pendapatan Rp. 1.000.001, - s. d Rp 2.000.000, - dengan jumlah responden sebanyak 40 orang atau sebesar 33,33%. Disusul responden dengan range pendapatan sebesar Rp. 2.000.001, - s.d Rp. 3.000.000, - sebanyak 32,50%

**Tabel 5: Pendapatan Responden**

No.	Klasifikasi Pendapatan (Rupiah)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1.	≤500.000	15	12,50
2.	500.001 – 1.000.000	17	14,17
3.	1.000.001 – 2.000.000	40	33,33
4.	2.000.001 – 3.000.000	39	32,50
5.	3.000.001 – 4.000.000	3	2,50
6.	≥4.000.001	6	5,00
	<b>JUMLAH</b>	<b>120</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data Primer (2011)

Dari hasil pengolahan data terungkap bahwa jenis angkutan umum yang biasa digunakan oleh responden untuk mobilitas sehari-hari umumnya adalah mikrolet / oplet. 38,33% responden menggunakan jasa angkutan Trans Metro Pekanbaru dan sisanya sebesar 6,67% adalah pengguna Bus Kota.

Temuan yang cukup menarik dari pengumpulan data pada penelitian ini adalah 43,48% dari responden pengguna Trans Metro Pekanbaru dulunya adalah pengguna kendaraan pribadi. 26,08% adalah pengguna angkutan umum mikrolet dan 30,44% lainnya merupakan pengguna angkutan umum bus kota yang beralih menggunakan Trans Metro Pekanbaru dengan alasan kenyamanan dan kemurahan dari segi tarif.

Dari hasil empiris di lapangan, menurut keterangan responden, taksi bukanlah angkutan umum yang biasa digunakan untuk aktivitas rutin sehari-hari dan intensitas penggunaannya juga jauh lebih kecil dari aktivitas penggunaan angkutan umum lainnya seperti mikrolet, bus kota, dan BRT / Trans Metro Pekanbaru. Hal ini disebabkan oleh tingginya tarif yang dikenakan jasa angkutan taksi. Bahkan 20% dari responden mengaku tidak pernah sama sekali menggunakan taksi. 49,17% menggunakan taksi untuk tujuan pemaknaan ke / dari Bandara dan Terminal AKAP. Disusul pemaknaan dengan tujuan ke / dari rumah sakit sebesar 15%

### **KARAKTERISTIK DAN PROSPEK ANGKUTAN UMUM DI PEKANBARU**

Angkutan umum penumpang di Kota Pekanbaru terdiri atas Oplet / Mikrolet, Bus Kota, BRT, dan Taksi. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru (2010) diketahui banyaknya jumlah angkutan umum yang tersedia di kota Pekanbaru yakni sebanyak 1.802 unit dengan status kepemilikan oleh 36 perusahaan dan Pemda Kota Pekanbaru. Dilihat berdasarkan trayek angkutan kota yang terdapat di Kota Pekanbaru terdiri dari 23 trayek yang dilalui oleh 1.287 unit armada angkutan umum oplet dan 69 armada bus kota.

Banyaknya jumlah perusahaan, armada maupun trayek angkutan umum di kota Pekanbaru secara positif memberi manfaat dan peran yang besar dalam memudahkan mobilitas penduduk. Namun pada dasarnya optimalisasi peran angkutan umum dapat tercipta kala pelayanan sarana angkutan umum dapat ditingkatkan dengan waktu tempuh yang lebih singkat, pengemudi yang lebih tertib serta jumlah penumpang yang tidak melebihi kapasitas angkut. Di sisi lain, kebijakan instansi terkait dalam pengaturan rute perjalanan / trayek bagi angkutan umum jenis oplet, bus kota maupun Trans Metro Pekanbaru dirasa masih belum maksimal.

Sebagaimana penuturan Sugeng, salah seorang supir oplet di Kota Pekanbaru, menyebutkan bahwa masih banyak ditemukan trayek angkutan umum yang tumpang tindih antara oplet, bus kota dan Trans Metro Pekanbaru. Kondisi ini sering kali menyebabkan terjadinya konflik antar sesama supir angkutan umum, dikarenakan tingginya intensitas berebut calon penumpang (sewa). Masalah lainnya yang timbul akibat tumpang tindihnya trayek yakni terjadinya penurunan pendapatan supir khususnya supir angkot dan bus kota. Khusus untuk supir Trans Metro Pekanbaru yang menerima pendapatan dengan sistem gaji bulanan dan mendapat subsidi dari pemerintah Kota Pekanbaru memang tidak merasakan dampak penurunan pendapatan dari tumpang tindih trayek ini.

Bila trayek yang saling tumpang tindih ini tidak segera dibenahi pada masa mendatang, maka dapat menyebabkan menurunnya peran angkutan umum dalam kehidupan masyarakat di Kota Pekanbaru. Peran ini dilihat dari dua sisi yang saling berkaitan yaitu sisi penyedia jasa angkutan umum yang belum maksimal dapat berakibat pada penurunan pencitraan angkutan umum itu sendiri yang pada gilirannya dapat mengakibatkan semakin rendahnya tingkat pemaknaan angkutan umum. Dalam hal ini yang perlu segera dibenahi adalah peningkatan pelayanan angkutan umum itu sendiri, baik yang menyangkut kapasitas pelayanan, jaringannya serta penggunaan modanya.

Besaran tarif angkutan umum dalam wilayah Kota Pekanbaru ditetapkan dalam peraturan Walikota Pekanbaru No. 6/2009 tentang Tarif Angkutan Penumpang Umum / Oplet dan Bus Kota yang tertuang dalam Bab II Pasal 2 disebutkan bahwa besar tarif angkutan

umum jenis kendaraan oplet dan Bus Kota adalah sama yang membedakan hanya tipe penumpangnya. Dengan rincian Rp. 2.100, - untuk umum dan Rp. 1.500, - untuk pelajar dan mahasiswa untuk satu kakli perjalanan jarak jauh dan dekat. Lain halnya dengan tarif BRT / Trans Metro Pekanbaru yang hanya dikenakan Rp. 3.000, - untuk satu kali rute perjalanan, tariff ini merupakan tariff yang telah disubsidi oleh Pemko Pekanbaru.

Dilihat dari sisi konsumen (masyarakat), tariff angkutan umum yang berlaku masih dapat dijangkau. Begitu pula halnya dari sisi penyedia jasa angkutan umum, supir juga merasa tariff yang ditetapkan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru adalah tariff yang wajar, namun banyak keluhan yang datang dari supir oplet karena tak jarang ada beberapa konsumen nakal yang hanya membayar setengah tariff dengan alasan jarak yang dekat. Padahal tariff tersebut memang sudah ditetapkan untuk satu kali perjalanan baik jarak jauh maupun dekat.

Manajemen transportasi yang buruk merupakan sebab utama dari masalah inefisiensi yang terjadi pada masyarakat pengguna angkutan umum. Pengguna angkutan umum terpaksa harus mengeluarkan biaya transportasi yang lebih besar dan waktu tempuh yang lebih lama akibat dari keharusan berpindah moda beberapa kali untuk satu perjalanan. Sedangkan prasarana untuk proses perpindahan moda tersebut belum sepenuhnya disiapkan pemerintah dan instansi terkait dengan baik. Kiat penumpang untuk menekan pengeluaran biaya transportasinya adalah membayar sewa angkutan dengan tariff murah. Sementara awak angkutan yang dibebani setoran, subsidi untuk pelajar dan mahalannya harga BBM menuntut penumpang untuk membayar lebih. Situasi ini memicu konflik antara penumpang yang maunya membayar murah dan awak angkutan yang ingin dibayar proporsional. Konflik ini bisa terjadi dalam bentuk caci maki, bahkan kadang berlanjut menjadi perkelahian. Akhirnya selalu saja awak angkutan yang harus memikul beban ganda dari buruknya sistem transportasi perkotaan.

Sebagaimana diungkapkan Tamin (2000), usaha pemerintah untuk memecahkan masalah transportasi di perkotaan telah banyak dilakukan, tetapi berapapun besarnya biaya yang dikeluarkan, kemacetan tetap tidak bisa dihindari. Ini disebabkan karena kebutuhan akan transportasi terus berkembang pesat, sedangkan perkembangan penyediaan fasilitas transportasi umum sangat rendah sehingga tidak bisa mengikutinya. Dari hasil penelitian ini dapat digambarkan bahwa prospek angkutan umum kedepannya masih memiliki peluang pengembangan mengingat jumlah penduduk dan luas wilayah yang relatif besar. Namun yang perlu dikoreksi untuk kedepannya adalah manajemen pengelolaan sehingga tidak terjadi lagi tumpang tindih trayek.

## PERAN ANGKUTAN UMUM DENGAN AKTIVITAS EKONOMI & SOSIAL MASYARAKAT

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan melalui serangkaian metode kuisisioner dan wawancara langsung, diperoleh data yang dapat menggambarkan bagaimana hubungan perananan angkutan umum terhadap kelancaran aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat di Kota Pekanbaru berdasarkan hasil analisis korelasi non-parametrik *Spearman's Rho* berikut ini:

**Tabel 6: Hasil Analisis Korelasi antara Peran Angkutan Umum dengan Kelancaran Aktivitas Ekonomi dan Sosial Masyarakat di Kota Pekanbaru**

			Peran Angkutan	Ekonomi	Sosial
Spearman's Rho	Peran Angkutan	Correlation Coefficient	1.000	.334**	.404**
		Sig. (2-tailed)	.	.000	.000
		N	120	120	120
	Ekonomi	Correlation Coefficient	.334**	1000	.284**
		Sig. (2-tailed)	.000	.	.002

	N	120	120	120
Sosial	Correlation Coefficient	.404**	.284**	1000
	Sig. (2-tailed)	.000	.002	.
	N	120	120	120

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber: Data Penelitian (Hasil Pengolahan Software SPSS), 2011

Berdasarkan hasil output korelasi diatas, diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Besar hubungan antara variable angkutan umum di Kota Pekanbaru dengan kelancaran aktivitas ekonomi responden yang dihitung dengan koefisien korelasi adalah sebesar 0,334 yang menandakan terdapat hubungan antara kedua variabel. Arah hubungan menunjukkan tanda positif, artinya semakin tinggi peran angkutan umum di kota Pekanbaru maka aktivitas ekonomi masyarakat di kota Pekanbaru semakin meningkat.
2. Besar hubungan antara variabel angkutan umum di Kota Pekanbaru dengan kelancaran aktivitas sosial responden yang dihitung dengan koefisien korelasi adalah sebesar 0,404 yang menandakan terdapat hubungan antara kedua variabel. Arah hubungan menunjukkan tanda positif, artinya semakin tinggi peran angkutan umum di kota Pekanbaru maka aktivitas sosial masyarakat di kota Pekanbaru semakin meningkat.
3. Dari hasil korelasi peran angkutan umum terhadap kelancaran aktivitas ekonomi dan aktivitas sosial masyarakat di kota Pekanbaru memiliki hubungan yang nyata pada taraf pengujian  $\alpha = 10\%$

Sesuai dengan hasil pengujian analisis statistik korelasi diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa hipotesis penelitian yang menyatakan bahwa “terdapat hubungan antara peran angkutan umum dengan aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat di Kota Pekanbaru,” dapat diterima secara nyata dan signifikan.

#### **Kelas Pendapatan Masyarakat Pengguna Angkutan Umum**

Berdasarkan hasil pengumpulan data, diperoleh variasi jawaban responden mengenai pendapatan bulanan. Dari hasil penelitian diperoleh gambaran tentang kelas pendapatan masyarakat pengguna angkutan umum di kota Pekanbaru yakni:

Tabel 7: Kelas Pendapatan Masyarakat Pengguna Angkutan Umum di Kota Pekanbaru

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid ≤ 500.000	15	12.5	12.5	12.5
500.001 – 1.000.000	17	14.2	14.2	26.7
1.000.001 – 2.000.000	40	33.3	33.3	60.0
2.000.001 – 3.000.000	39	32.5	32.5	92.5
3.000.001 – 4.000.000	3	2.5	2.5	95.0
≥ 4.000.001	6	5.0	5.0	100.0
Total	120	100.0	100.0	

Sumber: Data Penelitian (Hasil Pengolahan Software SPSS), 2011

Dari output diatas diperoleh suatu gambaran mengenai kelas pendapatan masyarakat pengguna angkutan umum. Pengguna angkutan umum mayoritas berasal dari masyarakat berpendapatan Rp. 1.000.001, - s.d Rp. 2.000.000, - yakni sebanyak 40 responden atau sebesar 33,3%. Disusul masyarakat dengan range pendapatan Rp. 2.000.001, - s.d Rp. 3.000.000, - sebanyak 39 responden atau sebesar 32,5%. Dengan kata lain, hipotesis penelitian yang menyatakan “diduga masyarakat yang menggunakan angkutan umum, tidak hanya berasal dari kelas strata masyarakat yang berpendapatan rendah saja”, bisa diterima.

## SIMPULAN

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Karakteristik angkutan umum penumpang di Kota Pekanbaru dilihat berdasarkan jenis jenis kendaraan terdiri dari beberapa jenis yakni mikrolet/oplek, bus kota, taksi dan *Bus Rapid Transit / Trans Metro Pekanbaru*. Dilihat berdasarkan rute dan trayek angkutan kota di Kota Pekanbaru terdiri dari 23 trayek yang dilalui oleh 1.287 unit armada angkutan oplek, 69 armada bus kota, 50 Armada Taksi, 18 armada Trans Metro Pekanbaru. Sedangkan dilihat berdasarkan tariff/ongkos bagi penumpang mikrolet/oplek adalah sama yakni Rp. 2.100, - per estafet untuk penumpang umum dan Rp. 1.500, - per estafet untuk mahasiswa dan pelajar, lain halnya dengan Trans Metro Pekanbaru, penumpang dikenakan tariff sebesar Rp. 3.000, - per rutenya.
2. Dilihat berdasarkan rute/trayek di masa mendatang pengelolaan angkutan umum penumpang di Kota Pekanbaru masih memiliki peluang pengembangan mengingat jumlah penduduk dan luas wilayah yang relatif besar. Namun yang perlu diperhatikan adalah manajemen pengelolaan yang baik sehingga tidak menimbulkan tumpang tindih trayek/rute. Dilihat dari jenis angkutan umum, pengadaan Trans Metro Pekanbaru, terbukti mampu mengubah pola pikir masyarakat untuk lebih menggunakan angkutan umum ketimbang angkutan/kendaraan pribadi.
3. Peran angkutan umum dalam mendukung aktivitas ekonomi dan aktivitas sosial masyarakat di Kota Pekanbaru berdasarkan hasil uji statistik korelasi Spearman's Rho adalah positif dan signifikan. Peran angkutan umum ini dilihat dari kenyamanan masyarakat berada dalam angkutan umum serta kecepatan sampai ke tempat tujuan. Namun harus diakui, beberapa kendala juga ditemukan yakni seiring terjadinya kemacetan lalu lintas akibat banyaknya jumlah kendaraan pribadi terutama sepeda motor.
4. Dari hasil pengolahan data primer, diketahui kelas pendapatan masyarakat pengguna angkutan umum yakni sebagian besar merupakan masyarakat dengan tingkat pendapatan Rp. 1.000.001, - s.d Rp. 2.000.000, - yakni sebesar 33.3% dari total responden. Disusul responden dengan pendapatan Rp. 2.000.001, - s.d Rp. 3.000.000, - sebanyak 32,5% dari total responden.

## USULAN STUDI LEBIH LANJUT

Sebagai bahan masukan untuk usulan studi lebih lanjut dari Peran Sarana Angkutan Umum di Kota Pekanbaru terhadap Aktivitas Ekonomi dan Sosial Masyarakat di Kota Pekanbaru:

- Perlu dilakukan kajian mengenai kinerja rute dan operasional angkutan umum di Kota Pekanbaru, mengingat kajian terakhir dilakukan tahun 2002
- Perlu dilakukan kajian terhadap jaringan pelayanan sarana angkutan umum dalam Kota Pekanbaru, sehingga dapat kiranya diketahui dan dicari solusi dari trayek/rute yang saling tumpang tindih, dan trayek mana yang seharusnya dibuka maupun dihapuskan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru. (2011). *Pekanbaru dalam Angka Tahun 2010*. BPS, Pekanbaru.
- Darmaningtyas. (2010). *Transportasi di Jakarta : Menjemput Maut*. Jakarta: Pustaka Yashiba.
- Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. (2011). *Buku Saku Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru 2010 : Bidang Perhubungan Darat - Angkutan Umum, Pekanbaru*.
- Ilyas, E. (2009). *EKB307 Ekonomi Pengangkutan dan Perkotaan : Permintaan dan Penawaran Jasa Transportasi*. Pekanbaru: Universitas Riau.
- Kementrian Negara Riset dan Teknologi Informasi. (2006). *Buku Putih Penelitian, Pengembangan, dan Penerapan Ilmu Pengetahuan Teknologi bidang Teknologi dan Manajemen Transportasi Indonesia 2005-2020*. Jakarta.

- Kamaludin, R. (2003). *Ekonomi Transportasi : Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- MH, A., Agustin, T., & Hastuti, S. (n.d.). Analisis Variabel Layanan Angkutan Umum Bus Kota menurut Persepsi Penumpang dengan Teknik Stted Preference. *Media Teknik Sipil Universitas Sebelas Maret*, 55-60.
- Nasution, A. (2006). *Peran Angkutan Umum di Kota Pematang Siantar dan Kaitannya dengan Pengembangan Wilayah*. Thesis Tidak Diterbitkan, Program Studi Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Pedesaan, Sekolah Pasca Sarjana Universitas Sumatera Utara, Medan.
- Peraturan Walikota Pekanbaru No. 6/2009 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum/Oplet dan Bus Kota dalam Kota Pekanbaru.
- Peraturan Walikota Pekanbaru No. 240/2005 tentang Penetapan Trayek dan Kode Trayek dan Warna Angkutan Kota dalam Kota Pekanbaru.
- Peraturan Walikota Pekanbaru No. 31/2009 tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum dengan Angkutan Taksi dalam Wilayah Kota Pekanbaru.
- Salim, A. H. (2008). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Siddik, I. (2008). Kajian Sarana dan Prasarana Angkutan Perkotaan dalam Rangka Pengadaan Angkutan Massal di Kota Pekanbaru. *Teroka Riau*, VIII(2), 19-29.
- Tamin, O. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Moleong, L. J. (2000). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Munawar, A. (2009). *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan (Vol. III)*. Yogyakarta: Penerbit Beta Offset.
- Nasution, M. (2008). *Manajemen Transportasi (Vol. I)*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Yafiz, M. (2002). *Kinerja Transportasi Angkutan Kota di Pekanbaru pada Tahun 2000*. Thesis, Program Pasca Sarjana Institut Pertanian Bogor, Bogor.
- Yunus, H. S. (2010). *Metodologi Penelitian Wilayah Kontemporer*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru. (2011). *Pekanbaru dalam Angka Tahun 2010*. BPS, Pekanbaru.
- Undang-Undang No.22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (2009).