

## SISTEM TRANSPORTASI UMUM DI KOTA PEKANBARU TERHADAP KUALITAS HIDUP MASYARAKAT

Lanang Diayudha

E-mail: ldiayudha@bundamulia.ac.id

### Penulis

**Lanang Diayudha** adalah dosen tetap jurusan Manajemen di Universitas Bunda Mulia dengan bidang peminatan pada mata kuliah pemasaran

### Abstract

*The increasing of private vehicles and public transportation are the main cause of traffic jammed on the road. The use of public vehicles in Pekanbaru city is higher than the transportation provided by urban council through Dinas Lalu Lintas Transportasi Jalan Raya (DLLAJR). The aim of this paper is to do a research on public transportation system (oplet, ojek, city bus, taxi), also, to analyze which transportation system that have been chosen by consumer in Pekanbaru. The result shows that people are prefer to use oplet and city bus as their transportation even though it has high risk of safety and danger to them. Most people in town has their own vehicles so that the use of public transportation only for temporary period and it usually used by students who has low income. This study finally found that the ojek services are the only transportation system that can arrive to the destination in short time and it can access anywhere that cannot be accessed by other transportation system. The low cost of ojek services is the main reason that people choose it as their transportation. It is obviously shows that the use of transportation system in Pekanbaru is based on efficiency and punctuality of the public transportation.*

### Key Words

*Public Transportation, Efficiency, City Service*

## **PENDAHULUAN**

Penemuan kedua terbesar setelah alpabet (tulisan) yang telah membawa kemajuan dalam kebudayaan dan kesejahteraan manusia adalah transportasi. Angkutan darat di kota Pekanbaru melewati jalan aspal, jalan kerikil, dan jalan tanah.. Pada tahun 2003 panjang jalan di kota Pekanbaru adalah 2,567,775 km (BPS Kota Pekanbaru 2003). Namun, bila dilihat perbandingan panjang jalan tahun 2002 dengan tahun 2003 terdapat penurunan. Jalan tanah berkurang dari 1,646,251 km menjadi 695,694 km, manakala panjang jalan aspal hanya bertambah dari 921,370 km ke 1,403,563 km.

Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi pembangunan jalan raya di Pekanbaru antara lain adalah sebagai berikut:

1. UU/PP - Undang-Undang/Peraturan Pemerintah
2. Dasar pihak pemerintah pusat dan kotamadya
3. Pengaruh konsumen transportasi umum

Peningkatan kendaraan pribadi atau angkutan umum merupakan sebab timbulnya kemacetan di jalan raya. Konsumen angkutan umum di kota Pekanbaru sangat tinggi, berbanding dengan prasarana yang disediakan oleh pihak pemerintah kotamadya melalui Dinas Lalu Lintas Transportasi Jalan Raya (DLLAJR). Rute perjalanan angkutan umum harus diperbanyak, supaya waktu yang ditempuh antar kawasan menjadi lebih pendek.

Pekanbaru merupakan kota yang paling maju di Sumatera. Kemajuan ini telah meningkatkan jumlah kendaraan di dalam kota dan pinggir kota. Masyarakat memerlukan sistem transportasi untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka, seperti ke tempat kerja, sekolah, tempat belanja, tempat hiburan dan sebagainya.

Kelemahan pada sistem manajemen angkutan umum mengakibatkan kepada pertambahan kendaraan pribadi di Pekanbaru. Dampaknya telah menyebabkan terjadi kemacetan lalu lintas di kawasan pusat kota.



Peningkatan konsumen kendaraan pribadi yang terdaftar di dalam kota Pekanbaru menurut data yang didapat dari BPS Kota Pekanbaru (2003) mengalami peningkatan setiap tahun. Pada tahun 1999 kendaraan pribadi yang terdaftar adalah 14,032 kendaraan dan jumlah tersebut meningkat menjadi 20,667 pada tahun 2002. Salah satu penyebabnya adalah meningkatnya pendapatan penduduk di kota Pekanbaru.

### **Perumusan Masalah**

Permasalahan penelitian yang dikemukakan adalah pemilihan konsumen sistem angkutan umum di Pekanbaru tergantung kepada pelayanan yang di berikan. Angkutan umum di Pekanbaru terdiri dari oplet, bus kota, ojek dan taksi. Layanan yang ada diharapkan dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Peningkatan konsumen kendaraan pribadi telah menyebabkan kemacetan di dalam kota Pekanbaru. Kemacetan lalu lintas dan sistem jalan raya di Pekanbaru yang semakin hari semakin bermasalah masih belum ada penyelesaiannya. Oleh karena itu pemilihan sarana angkutan umum yang sesuai adalah penting untuk masyarakat kota Pekanbaru.

### **Landasan Teori**

Transportasi berperan kepada 3 kebutuhan utama (Abbas Salim 2004)

#### **1. Transportasi dan kehidupan masyarakat**

Transportasi bermanfaat untuk masyarakat, dalam arti hasil-hasil produksi dan bahan-bahan baku suatu daerah dapat dipasarkan kepada perusahaan industri. Untuk mengangkut bahan-bahan baku dan barang jadi dibutuhkan jasa-jasa transportasi. Transportasi juga melaksanakan penyebaran penduduk dan pemerataan pembangunan.

#### **2. Spesialisasi Secara Geografis**

Hasil suatu daerah yang dikarenakan spesialisasi secara geografis tersebut, akan dapat dijual atau dipasarkan, jika tersedia alat transportasi yang cukup serta memadai.

### 3. Produk yang ekonomis

Suatu produk akan bermanfaat dan bernilai ekonomis, bila tersedia cukup transportasi. Transportasi dapat membantu dalam pengiriman barang ke tempat tujuan dengan tepat waktu.

Transportasi berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Di dalam penulisan mengenai transportasi dapat kita bagi kepada dua bagian :

#### 1. Transportasi penumpang

Untuk transportasi penumpang digunakan mobil/kendaraan pribadi dan alat transportasi lain.

2. Selain mobil pribadi yang digunakan untuk mengangkut penumpang, digunakan pula kendaraan untuk angkutan umum seperti, bus, kapal terbang, kereta api, kapal laut, dan kapal penyeberangan.

Tabel 1  
Kerangka Sistem Transportasi  
Pengaruh Faktor Eksternal

UU/Peraturan	Kebijaksanaan	Pengguna Jasa
1. Angkutan umum	1. Pemerintah Pusat	1. Masyarakat
2. Mobil Pribadi	2. Pemerintah Daerah	2. Industri
3. Perjanjian Transportasi		3. Pemerintah

Sumber: Abbas Salim 2004



**Tabel 2**  
**Sistem Transportasi**

<b>Angkutan barang</b>	<b>Manajemen</b>
1. Transportasi Darat (kereta api, bus )	1. Manajemen Lalu Lintas
2. Angkutan Laut	2. Manajemen Angkutan
3. Angkutan Udara	
4. Sistem Angkutan Pipa (Pertamina)	

Sumber: Abbas Salim 2004

Manfaat transportasi dapat dilihat dari berbagai aspek kehidupan masyarakat yang dapat dikumpulkan dalam manfaat ekonomi, sosial/politik dan kawasan.

1. Manfaat ekonomi

Semua yang berhubungan dengan produk, distribusi, dan pertukaran kekayaan yang semua didapat dan berguna.

2. Manfaat sosial

Manusia pada umumnya hidup bermasyarakat dan berusaha hidup selaras satu sama lain, setiap orang harus menyisihkan waktu untuk kegiatan sosial.

### **Peranan Transportasi Perkotaan**

Perencanaan transportasi pada dasarnya adalah suatu proses yang sengaja dibuat untuk mendukung proses pengambilan keputusan berkaitan dengan investasi dan kebijaksanaan berkenaan dengan pengembangan jaringan jalan, perubahan tingkat pelayanan , perubahan moda angkutan dan lain-lain. sarasehan MTI (1996.44).

### **Transportasi Umum**

Transportasi umum merupakan suatu jenis transportasi yang memberikan pelayanan kepada orang banyak untuk tujuan perjalanan. Bagi penumpang yang menggunakan pelayanan ini, besarnya tarif yang dibayar tergantung pada jarak tertentu. Terdapat perusahaan swasta yang mengusahakan transportasi umum ini yang bertujuan memberikan pelayanan sosial dan mendapatkan keuntungan.

Tujuan yang harus dicapai oleh perusahaan transportasi umum adalah;

1. Menjamin penyelenggaraan transportasi yang aman dan menjamin keselamatan (*safety*).
2. Menjamin pengoperasian transportasi yang tertib dan teratur (*regularity*)
3. Mencapai efisiensi pengoperasian transportasi (*economy*).

Rute dari keempat transportasi angkutan umum di kota Pekanbaru dibagi sebagai berikut:

1. **Oplet**

Pelayanan oplet akan dimulai dari pasar di setiap kecamatan, dimana terdapat 8 Kecamatan yang berada dalam kota Pekanbaru yaitu: Tampan, Bukit Raya, Lima Puluh, Sail, Pekanbaru Kota, Sukajadi, Senapelan, dan Rumbai. Oplet akan mengambil rute dari pasar asal dan kembali ke pasar lain, dimulai dari jam 06.00 pagi hingga jam 22.00 malam.

2. **Ojek**

Ojek menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi ini mulai terlihat pada tahun 2004, ojek-okej yang tidak resmi ini terbentuk karena masyarakat merasa bahwa kurangnya pelayanan umum ke perumahan. Banyak koperasi yang sekarang menawarkan kredit untuk kepemilikan sepeda motor yang akan digunakan untuk ojek tersebut.

3. **Taksi**

Angkutan umum ini beroperasi di semua kawasan pusat kota, dan aktif selama 24 jam dalam sehari. Taksi di kota Pekanbaru muncul pada tahun 1995.

4. **Bus Kota**

Sistem transportasi bus kota yang terdapat di kota Pekanbaru di bentuk pada tahun 1997. Bus kota sangat disukai karena tarif murah, dan menjangkau pusat kota. Kurangnya perhatian dari pemerintah perkotaan



dalam pemberian halte telah membuat bus berhenti tidak pada tempatnya yang selalu menimbulkan ketidak puasan konsumen kendaraan pribadi.

### **Kualitas Hidup**

Sistem transportasi telah mempercepat pergerakan manusia dan turut meningkatkan kemajuan ekonomi. Dari aspek negatif terdapat berbagai dampak negatif dalam bentuk kecelakaan lalu lintas, ketidakadilan sosial, kemacetan dan pencemaran udara. Gejala ini direspon dengan penciptaan kendaraan yang mempunyai pencemaran rendah, dorongan sikap masyarakat untuk tidak menggunakan transportasi umum, usaha dengan membentuk undang-undang untuk memperkecil dampak lalu lintas kepada lingkungan. Terdapat juga bantuan politik yang lebih besar bagi transportasi umum berskala besar, demikian juga dengan program perencanaan perkotaan yang memainkan peranan penting dalam menata bentuk kota untuk mengubah ke arah pelayanan umum yang adil.

### **Dampak Transportasi Terhadap Kebutuhan Masyarakat**

Masalah transportasi kota pada masa ini yang terdapat di kota Pekanbaru telah menjadi isu yang harus dicari jalan keluarnya. Bahkan masalah transportasi dalam kota masa ini juga mulai terlihat di kota menengah seperti di Bangkinang, Duri dan lainnya. Kemacetan lalu lintas yang terjadi di Pekanbaru telah mengganggu aktivitas masyarakat. Kemacetan lalu lintas menimbulkan stres. Terutamanya bila pada siang hari yang sangat panas. Kesan negatif dari segi ekonomi melibatkan kehilangan waktu karena waktu yang ditempuh semakin lama dan bertambahnya biaya operasi mobil (bahan bakar, perawatan mesin, penggantian ban mobil). Selain dari itu, muncul pula kesan negatif terhadap lingkungan yang berupa meningkatnya pencemaran udara karena gas racun CO serta meningkatnya gangguan kebisingan kendaraan. Tambahan lagi, untuk menghilangkan *stress* para supir akan lebih sering menggunakan klakson sehingga menyebabkan kebisingan.

Masalah transportasi perkotaan yang lain adalah masalah tempat parkir kendaraan. Masalah ini tidak hanya terbatas pada kota besar saja, tetapi juga pada

kota-kota menengah bahkan pada kota kecil. Permasalahan ini terutama berlaku di pusat kota, pusat pertokoan, pasar, tempat hiburan serta perkantoran. Beberapa plaza dan mall hanya memiliki tempat parkir kendaraan yang hanya memiliki kapasitas sedikit kendaraan saja.

Masalah penting lainnya adalah fasilitas transportasi umum. Pelayanan transportasi umum perkotaan yang pada masa kini lebih banyak dilakukan oleh oplet, bus kota, ojek dan taksi masih dirasa kurang nyaman, kurang aman dan kurang efisien. Tingkat kecelakaan, kematian akibat kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang tinggi.

Pemilihan kota Pekanbaru juga sesuai dengan misinya untuk menjadi kota terdepan dalam provinsi Riau dalam memperbaiki sistem transportasi umum. Sistem transportasi yang sudah ada pada saat ini masih kurang dibanding dengan pendapatan penduduk yang tinggi

## **METODOLOGI PENELITIAN**

Penelitian ini dilakukan di kawasan pusat kota Pekanbaru yaitu di jalan Jenderal Soedirman tepatnya di Plaza Sukaramai. Tempat penelitian ini merupakan pusat kota dan tempat yang pasti dilewati oleh masyarakat Pekanbaru. Penelitian ini dimulai pada pukul 8.00 pagi hingga 17.00 sore. Pemilihan waktu penelitian adalah mengikut waktu dimulainya aktifitas kegiatan di kota Pekanbaru, sampai selesainya aktifitas kerja. Pada siang hari adalah waktu yang paling banyak, ini mengakibatkan terjadinya kemacetan di jalan raya

Penelitian ini telah mewawancara 150 orang responden untuk mengisi formulir penelitian. Antara masalah yang diteliti adalah melihat kemudahan dan kepuasan akan sarana transportasi yang sudah ada di kota Pekanbaru. Responden dipilih di tempat yang berlainan setiap harinya, tetapi masih di dalam satu kompleks.



### **Data Primer**

Data primer didapat dari pengamatan di lapangan dan penelitian. Data primer digunakan untuk meneliti pengaruh transportasi umum dalam memberi pelayanan dan melayani masyarakat.

### **Data sekunder**

Data sekunder yang digunakan dapat diperoleh dari pemerintah yang bertanggung jawab seperti Biro Pusat Statistik Pekanbaru, Bapelda Tk.1, Bapelda Tk. 2, Majelis Perkotaan di Pekanbaru dan DLLAJR (Dinas Lalu Lintas Transportasi Jalan Raya) Pekanbaru. Data sekunder yang digunakan adalah jumlah kendaraan, jumlah penduduk dan jalan raya yang terdapat di kota Pekanbaru.

## **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Penelitian yang telah dilakukan akan di analisis menggunakan *Microsoft office excel* 2003 dimana analisis statistik regresi untuk mencari hubungan keseringan konsumen. Regresi merupakan hubungan yang tidak simetris karena nilai dari satu variabel digunakan untuk meramalkan nilai untuk variabel kedua. Variabel pertama disebut variabel bebas dan variabel kedua disebut variabel tidak bebas. Nilai untuk variabel bebas ditentukan sebelum data dikumpulkan. Variabel bebas biasanya merupakan suatu variabel seperti umur, status sosial, pendapatan dan sebagainya.

### **Profil Responden**

Profil responden adalah semua data mengenai pribadi responden. Semua data yang diperoleh akan diberikan dalam bentuk tabel, agar memudahkan peneliti untuk membuat uraian. Profil ini akan memperlihatkan responden dengan berbagai perbedaan.

### **Jenis kelamin Responden**

Jumlah responden yang dibagikan adalah sebanyak 150 orang. Menunjukkan lebih banyak terdapat responden perempuan dibanding laki-laki. Plaza Sukaramai

merupakan tempat perdagangan yang berada di pusat kota Pekanbaru. Penjual dan pegawainya kebanyakan perempuan, untuk kendaraan transportasi umum juga lebih banyak dimanfaatkan oleh perempuan. Banyaknya jenis kelamin laki-laki yang menggunakan kendaraan pribadi yaitu mobil dan sepeda motor.

**Tabel 3**  
**Jenis Kelamin Responden**

Jenis kelamin	Responden	Persentase (%)
Laki-laki	69	46
Perempuan	81	54
Jumlah	150	100

Sumber: data olahan

### **Suku**

Penelitian mendapati suku Minang mempunyai persentase yang paling besar yaitu 43.33%. Kota Pekanbaru juga didiami oleh suku keturunan Cina yang telah tinggal lama dan melakukan perdagangan. Para keturunan cina tidak akan menggunakan kendaraan transportasi umum karena faktor keselamatan, masih terdapat diskriminasi terhadap pelayanan kepada keturunan Cina apabila mereka menggunakan transportasi umum, ini juga berdampak kepada penambahan mobil dan sepeda motor di kota Pekanbaru. Keturunan Cina dapat dipastikan mempunyai kendaraan pribadi, berbeda dengan suku lain yang tidak mempunyai masalah terhadap diskriminasi yang terjadi di kota Pekanbaru.

### **Umur responden**

Peneliti membagi kepada 4 kategori umur. Responden termuda adalah berumur 15 tahun dan responden yang tertua adalah berumur 50 tahun. Merujuk pada Tabel dibawah ini di dapati bahwa kebanyakan responden yang berumur antara 20 ke 30 tahun yang banyak mengisi formulir penelitian. 52% dari mereka terdiri pekerja



Plaza dan juga para pelajar Universitas yang telah memahami proses pengisian formulir penelitian.

**Tabel 4**  
**Umur Responden**

<b>Kategori umur</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase (%)</b>
10-20	30	20
21-30	78	52
31-40	32	21.33
41-50	10	6.67
Jumlah	150	100

Sumber: data olahan

#### **Status Perkawinan Responden**

Dilihat dari status perkawinan, didapati sebanyak 90 responden atau 60% merupakan golongan bujangan, golongan yang berumah tangga 58 responden atau 38.67% dan golongan bercerai atau duda dan janda adalah 2 responden atau sekitar 1.33% dari keseluruhan

#### **Tingkat pendidikan responden**

Penelitian mendapati jumlah responden yang berpendidikan tinggi adalah sebanyak 67 orang atau 44.67%. Terdapat juga beberapa responden yang hanya berpendidikan rendah sebanyak 13 orang atau 8.67% seperti yang terdapat pada tabel 5 dibawah ini.

**Tabel 5**  
**Tingkat Pendidikan Responden**

<b>Tingkat pendidikan</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase (%)</b>
Rendah	13	8.67
Menengah	10	6.67
Atas	60	40
Tinggi	67	44.67
Jumlah	150	100

Sumber: data olahan

### **Pekerjaan**

Terdapat berbagai pekerjaan yang dilakukan oleh responden, terdiri dari pelajar, pegawai pemerintah, pegawai swasta, ada juga yang bekerja sendiri dengan membuka toko pribadi. Banyak perusahaan swasta yang tumbuh dan melakukan perdagangan di Pekanbaru mengakibatkan terdapat banyak pegawai swasta yang mengisi formulir penelitian ini dibanding dengan pegawai pemerintah. Pegawai swasta yang mengisi responden adalah 48 responden atau 32% dari keseluruhan dan data terbanyak didapat dari pelajar yang berjumlah 60 responden atau sama dengan 40%.

**Tabel 6**  
**Pekerjaan Responden**

<b>Pekerjaan</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase (%)</b>
Pemerintah	18	12
Swasta	48	32
Sendiri	24	16
Pelajar	60	40
Lain-lain	-	-
Jumlah	150	100

Sumber: data olahan



**Pendapatan**

Pendapatan responden dapat dilihat dalam Tabel 7, dimana peneliti membagi kepada 4 kategori, pelajar dikategorikan sebagai berpenghasilan dibawah Rp 1,000,000 ada 30 orang atau sama dengan 20%. Didapati bahwa sebanyak 33.37% yang terdiri dari pekerja perusahaan swasta memiliki pendapatan di antara Rp 2,000,000 - Rp 5,000,000.

**Tabel 7**  
**Pendapatan Responden**

<b>Pendapatan (%)</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
Rp 1-1,000,000	30	20
Rp 1,000,001-2,000,000	46	30.67
Rp 2,000,001-5,000,000	50	33.37
Rp>5,000,000	24	16

Sumber: data olahan

**Jumlah Anggota Isi Rumah**

Pada Tabel 8, jumlah anggota isi rumah responden terdiri dari satu orang hingga delapan orang. Banyak responden yang tinggal sendiri yang menyewa kamar kos di rumah kos, terutama mereka yang berasal dari kota di Sumatera yang belajar ataupun bekerja di Pekanbaru.

**Tabel 8**  
**Jumlah Isi Rumah**

Bil. Isi rumah	Jumlah	Persentase (%)
1	39	26
2	6	4
3	6	4
4	21	14
5	16	10.67
6	14	9.33
7	30	20
8	18	12
Jumlah	150	100

Sumber: data olahan

### Pemilikan Kendaraan

Penelitian mendapati perbedaan antara yang memiliki kendaraan dengan yang tidak memiliki kendaraan adalah tidak terlalu kelihatan.

**Tabel 9**  
**Pemilikan Kendaraan**

Pemilikan kendaraan	Jumlah	Persentase (%)
Ya	82	54.67
Tidak	68	45.33

Sumber: data olahan

### Jenis Kendaraan

Pada Tabel 10 terdapat 2 jenis kendaraan yang banyak dimiliki oleh responden yaitu sepeda motor dan mobil. Hanya terdapat 82 kendaraan saja yang didapati, ada beberapa orang yang bahkan mempunyai mobil yang lebih dari satu



**Tabel 10**  
**Jenis Kendaraan**

<b>Jenis kendaraan</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase (%)</b>
Sepeda motor	45	54.88
Mobil	37	45.12
Lain-lain	-	-
Jumlah	82	100

Sumber: data olahan

### **Persepsi Penduduk Terhadap Sistem Transportasi Umum**

Penelitian mendapati sebanyak 35 responden yang menyatakan bahwa prasarana transportasi yang ada adalah baik dan juga terdapat 40 responden yang menilai prasarana transportasi yang ada saat ini adalah sederhana. Terdapat 75 responden yang menyatakan bahwa prasarana transportasi adalah buruk.

Transportasi umum yang terdapat di kota Pekanbaru menurut 34 responden adalah baik, tetapi sebanyak 69 responden atau 46% yang menyatakan bahwa transportasi umum di Pekanbaru adalah buruk dan sisanya 47 responden mengisi sederhana.

Pekanbaru yang mempunyai luas kota yang tidak seberapa besar mengalami kesulitan dalam parkir kendaraan ini dibuktikan dengan hasil penelitian sebanyak 56.67 responden yang menyatakan bahwa tempat parkir kendaraan adalah buruk. Ini disebabkan kurangnya tempat parkir mobil yang ada dan juga faktor keamanan di kota yang tidak menjamin kendaraan ditempatkan di tempat parkir kendaraan umum.

Dalam pemilihan kendaraan hanya 82 responden saja yang memberikan input, terdapat 32 responden yang menyatakan baik dan ada 34 responden yang menyatakan sederhana, dan selebihnya sebanyak 16 responden menyatakan buruk.

Tahap pencapaian transportasi umum ke rumah responden, untuk pelayanan Oplet dan Ojek semua responden mengatakan bahwa keduanya dapat sampai kerumahnya. Terdapat 122 responden saja yang kawasannya dilewati oleh bus kota.

Pelayanan taksi sangat susah dijumpai, hanya 64 responden saja yang tempat mereka selalu dilewati oleh taksi.

Sebanyak 86 responden menyatakan prasarana transportasi di Pekanbaru tidak memadai, karena banyak terdapat jalan yang kecil yang digunakan oleh banyak kendaraan sehingga terjadi kemacetan di jalan raya. Terdapat banyak lobang bekas pembangunan kabel bawah tanah yang terkendala.

### Hasil Analisis Statistik Lanjutan

Variabel tidak bebas dalam regresi ini adalah seringnya konsumen menggunakan angkutan umum, sementara variabel bebas adalah jenis kelamin, jumlah kendaraan dan tingkat pendapatan.

Regresi menghasilkan penganggaran dengan  $R^2 = 0.663$  ini menunjukkan bahwa model regresi menjelaskan 66.3% varians dalam variabel tidak bebas (keseringan konsumen). Secara umum model berarti (*signifikan*) secara statistik ( $P < 0.000$ ). Ditunjukkan dengan nilai F statistik yang sangat besar (56.709), analisis boleh dilanjutkan

Jenis kelamin bernilai -0.952 hal ini bermakna bahwa konsumen dengan jenis kelamin laki-laki kurang sering menggunakan kendaraan umum, tetapi tidak berarti secara statistik ( $P > 0.05$ ) sehingga boleh disimpulkan bahwa jenis kelamin tidak mempengaruhi keseringan konsumen menggunakan kendaraan umum.

Jumlah kendaraan bernilai -9.935 hal ini bermakna keseringan konsumen kendaraan umum terhubung secara negatif dengan jumlah kendaraan yang dimiliki oleh konsumen, sehingga boleh disimpulkan penambahan jumlah kendaraan yang dimiliki akan mengurangi keseringan konsumen kendaraan umum.

*Constan* menunjukkan jumlah konsumen perempuan dengan pendapatan kurang dari 1,000,000. *Intercept* bernilai 18.679 dan berarti secara statistik menunjukkan bahwa perempuan dengan pendapatan dibawah 1,000,000 cenderung menggunakan kendaraan umum.



### **Transportasi Umum di Pekanbaru dan Kemudahan**

Transportasi di kota Pekanbaru menarik untuk diselidiki karena jarak antara satu tempat ke tempat lain dalam kota adalah tidak terlalu jauh, hanya kemacetan lalu lintas jalan raya yang menyebabkan lama waktu yang diperlukan seseorang untuk sampai ke tujuan. Dapat dilihat dari keseringan responden menggunakan kendaraan angkutan umum dan juga kendaraan pribadi. Angkutan umum digunakan golongan pelajar dan pekerja yang menginginkan efisiensi, sedangkan banyak juga yang menggunakan kendaraan pribadi dengan alasan keamanan dan waktu yang diperoleh untuk sampai di satu tempat dengan cepat.

### **Konsumen Transportasi Umum dalam Satu Bulan**

Penelitian mendapati 68 responden atau 45.3% yang menggunakan transportasi umum 20 sampai 30 kali dalam 1 bulan, dapat diartikan semua aktifitas sehari-hari menggunakan pelayanan transportasi umum. Juga terdapat sebanyak 32 responden yang tidak menggunakan angkutan umum, ini terdiri dari suku Cina dan juga golongan yang berpendapatan tinggi setiap bulan yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Manakala sebanyak 50 responden yang menggunakan 10 sampai 20 kali dalam satu bulan, jadi konsumen angkutan umum diselingi dengan kendaraan pribadi, ini merupakan suatu cara penghematan biaya bahan bakar kendaraan yang sangat mahal di Indonesia. Kebanyakan kendaraan pribadi hanya digunakan pada hari libur saja.

### **Pengeluaran Untuk Tarif Dalam Sebulan**

Tarif yang dikeluarkan dalam satu bulan tergantung kepada konsumen dan pelayanan, mana yang di pilih. Penelitian ini mendapat banyak yang mengeluarkan tarif sebesar Rp 120,000 dalam satu bulan, rata-rata menggunakan oplet dan bus kota yang mempunyai tarif lebih murah, banyak yang menggunakan pelayanan ini untuk pergi ke sekolah dan ke pasar. Terdapat juga yang mengeluarkan biaya tarif sehingga

Rp 800,000 dalam sebulan karena selalu menggunakan pelayanan taksi. Pemilihan kendaraan angkutan umum yang bertarif murah menjadi pilihan pelajar.

### **Jarak Rumah dengan Pemberhentian**

Semua responden menjawab mudah untuk mendapatkan ojek, tidak memerlukan jarak yang jauh untuk mendapatkan ojek. Ojek juga sekarang dapat di panggil dengan menggunakan sms (*short message service*) melalui telepon genggam.

### **Jarak dan Waktu ke Tempat fasilitas Umum di Kota Pekanbaru**

Penelitian ini mengkhususkan jarak yang ditempuh untuk mencapai fasilitas umum di Pekanbaru yang dimulai dari kawasan penelitian yaitu pusat kota Pekanbaru adalah Plaza Sukaramai. Pemilihan ini disebabkan responden yang diambil mempunyai tempat tinggal yang beragam baik di dalam kota ataupun di luar kota Pekanbaru.

Pada hasil yang telah didapat perbandingan antara sarana transportasi angkutan umum yaitu oplet, bus kota, ojek dan taksi menunjukkan pilihan terbaik untuk pergerakan di Pekanbaru adalah pelayanan ojek. Ojek merupakan prasarana transportasi umum yang mempunyai waktu untuk mencapai suatu tempat dengan cepat, ojek juga dapat pergi ke semua tempat yang ada di dalam kota Pekanbaru yang tidak semua ditawarkan oleh pelayanan lain seperti bus kota dan oplet. Biaya tarif yang tergolong murah juga menjadi pilihan masyarakat untuk lebih memilih pelayanan ojek. Ojek dapat ditemui disetiap jalan di kota Pekanbaru, berbeda dengan taksi dan bus kota yang mempunyai rute perjalanan yang tidak banyak dan ojek dapat diperoleh melalui panggilan telepon genggam dan sistem pesan singkat (SMS). Taksi mempunyai kemudahan yang sama seperti ojek, tetapi kurang diminati karena tarif yang mahal dan waktu yang lama untuk sampai ke tujuan.

Ojek mempunyai kelemahan yaitu tidak dapat menampung banyak penumpang, ojek juga tidak mempunyai penutup dari cahaya matahari dan hujan.



Pelayanan ini masih belum resmi menjadi pelayanan transportasi umum di Pekanbaru.

### **Transportasi Umum dan Kualitas Hidup**

Pelayanan transportasi angkutan umum yang ada dalam kota Pekanbaru ialah terdiri dari oplet, bus kota, ojek, dan taksi. Masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangannya. Hasil penelitian telah didapat dari formulir penelitian yang telah diisi oleh responden, ini bertujuan untuk melihat apakah keempat pelayanan ini dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat kota atau malah merendahkan masyarakat kota.

### **Kendaraan Transportasi Umum**

Banyak yang menilai kendaraan transportasi umum pada skor 3 yaitu sederhana. Ini menandakan transportasi dari segi kendaraan belum dapat menambah kualitas hidup masyarakat konsumen sepenuhnya. Kendaraan transportasi umum yang ada pada masa ini adalah keluaran tahun yang lama, sehingga sudah banyak yang buruk dan rusak. Seringnya kendaraan membawa penumpang dalam jumlah yang melebihi muatan sehingga umur kendaraan akan berkurang. Kerusakan yang terjadi tidak langsung ditangani melainkan dibiarkan saja sampai benar-benar rusak.

### **Pandangan Terhadap Supir Dari Segi Kenyamanan**

Penilaian terhadap pandangan terhadap supir dari segi kenyamanan, disini terlihat bahwa oplet dan bus kota, mempunyai tingkat yang sangat tinggi sangat tidak puasnya responden. Ini disebabkan banyaknya aktifitas terburu-buru yang dilakukan oleh para supir oplet dan bus kota dan juga berhenti yang tidak pada tempat yang telah ditetapkan oleh DLLAJR. Aktifitas menaik turunkan penumpang yang mengakibatkan seringnya rem tiba-tiba yang sangat mengurangi kenyamanan di dalam oplet dan bus kota.

### **Pandangan Terhadap Pencemaran Yang Ditimbulkan**

Merujuk terdapat banyak jawaban yang tertuju kepada skor 3 yaitu sederhana. Tidak ada satupun yang puas ataupun sangat puas dengan pencemaran yang dikeluarkan oleh semua prasarana transportasi umum. Pencemaran yang dikeluarkan adalah seperti asap dari knalpot kendaraan. Penghamburan plumbum oleh asap kendaraan mampu mencemari tanah, yang boleh dirasakan beberapa ratus tahun yang akan datang. Tanaman yang tumbuh di kawasan tanah tersebut juga beracun.

### **Kenyamanan Dalam Kendaraan Transportasi Umum**

Rata-rata responden merasa sangat tidak puas pada oplet dan bus kota. Tempat duduk yang tidak nyaman dalam oplet dan juga sesak dan kadang bau yang tidak enak membuat responden tidak nyaman dengan transportasi oplet. Bus kota juga memiliki tingkat sangat tidak puas yang tinggi, banyak konsumen bus kota yang membawa barang yang membuat bus kota menjadi berbau tidak enak, seperti bau ikan yang dibeli dipasar. Terdapat titisan air ikan yang melekat pada lantai bus yang membuat bau busuk di dalam bus kota. Manakala ojek hanya dapat membawa penumpang 1 orang saja. Jadi akan mendapatkan kesusahan apabila barang bawaan yang mesti dibawa tetapi tidak dapat muat apabila menggunakan ojek. Antara supir ojek dan penumpang sering sekali bersentuhan karena keterbatasan tempat duduk sepeda motor, tidak semua perempuan mau naik ojek, terlebih yang menganut agama Islam, yang mengharamkan persentuhan lain jenis kelamin.

### **Tarif Kendaraan Umum**

Biaya tarif ditetapkan oleh pemerintah perkotaan melalui DLLAJR, penetapan biaya tarif telah dikaji dengan sebaik-baiknya, tetapi berbeda dengan respon yang diterima oleh masyarakat. Taksi adalah pelayanan yang banyak terdapat nilai sangat tidak puas oleh responden. Harga biaya tarif taksi tidak sesuai dengan yang telah ditetapkan oleh pemerintah perkotaan. Tidak ada alat perhitungan tarif taksi atau *argometer* sehingga supir seenaknya menetapkan biaya taksi. Berbeda dengan biaya



tarif untuk oplet dan bus kota yang dapat diterima oleh masyarakat karena mempunyai tarif yang murah. Oplet memberikan tarif atau harga tarif khusus bagi anak sekolah atau pelajar, potongan yang diberikan sebesar 50% dari biaya tarif yang diberikan kepada penumpang yang bukan pelajar. Ini yang menjadikan oplet sangat diminati oleh para pelajar. Bus kota juga mempunyai biaya tarif yang murah dan memberikan biaya tarif yang berbeda antara pelajar dan bukan pelajar. Tetapi banyak dijumpai biaya tarif yang diberikan tidak menggunakan karcis resmi. Karcis sering sekali tidak diberikan kepada penumpang. Penumpang juga tidak ada yang nampak meminta karcis kepada supir. Banyak sekali penipuan yang dilakukan oleh supir bus kota dan oplet mengenai uang yang akan dihantarkan ke majikan.

### **Ketepatan Waktu Perjalanan**

Ojek merupakan pelayanan umum yang menggunakan sepeda motor, dalam hal ketepatan waktu perjalanan, ojek mendapat nilai yang sangat puas dari para responden. Ojek dapat menghindari dari kemacetan jalan raya sehingga waktu yang ditempuh akan semakin singkat, banyak responden yang menggunakan ojek untuk mencapai suatu tempat yang dinginkannya. Sedangkan oplet tidak mendapat tempat di hati responden karena sangat membuang waktu dan lambat untuk tiba di suatu tempat yang hendak dituju. Apalagi dengan bus kota yang tidak mencakup semua kawasan di kota Pekanbaru. Taksi adalah prasarana transportasi yang juga menjamin ketepatan waktu, taksi dapat menuju kawasan yang dituju tanpa hambatan, hanya saja kemacetan lalu lintas tetap tidak dapat dihindari oleh semua transportasi tidak terkecuali mobil pribadi.

### **Jaminan Keselamatan**

Oplet dan bus kota mempunyai nilai sangat tidak puas yang sangat besar, mempunyai arti tingkat keselamatan sangat rendah. Banyak terdapat copet dan banyak terjadi kasus pelecehan di dalam oplet dan bus kota belum lagi banyak kasus di mana penumpang terjatuh karena supir bus kota dan oplet yang menurunkan

penumpang tidak pada tempat dan sangat terburu-buru. Taksi pada masa ini juga tidak lagi selamat karena sering terjadi kasus perampokan yang sering mengakibatkan banyak orang yang menderita, sering terjadi pada malam hari yang sepi dan gelap. Ojek juga sekarang menjadi tidak selamat karena banyak tindakan kriminal yang terjadi tidak hanya kepada supir tetapi kepada penumpang.

### **Aktifitas Merokok**

Ojek merupakan pelayanan transportasi yang boleh dikatakan bebas dari aktifitas merokok, karena tidak ada waktu bagi supir dan penumpang untuk merokok. Oplet dan bus kota adalah pelayanan yang banyak aktifitas merokok, ini menyebabkan responden banyak yang sangat tidak puas akan aktifitas ini. Keterbukaan pemerintah terhadap para penghisap rokok mengakibatkan banyak yang melakukan aktifitas ini di sembarang tempat.. Banyak supir yang menghisap rokok dan juga penumpang laki-laki yang merokok di dalam kendaraan transportasi umum. Asap dari aktivitas merokok dapat mengganggu pernafasan dan merugikan kesehatan.

### **Bunyi Bising**

Bunyi bising yang dikeluarkan berasal dari knalpot kendaraan yang telah diganti yang mengeluarkan suara yang lebih keras, dan juga berasal dari bunyi *speaker* yang keluar dari *tape* ataupun radio. Wujudnya persamaan diantara kota di Malaysia dan di Pekanbaru, dari segi jenis dan fungsi transportasinya. Oleh karena itu, mengenai bunyi bising ini dapat dikaitkan juga dengan yang berlaku pada kota di Malaysia. Sama halnya dengan kasus di Pekanbaru, dimana DLLAJR belum dapat menangani masalah perubahan knalpot dan bunyi *speaker* kendaraan.

### **Kelemahan Transportasi Umum Di Pekanbaru**

Pekanbaru sebagai kota yang dijadikan tempat pusat perdagangan di Riau mempunyai transportasi umum yang beragam

Terdapat kelemahan yang terlihat setelah penelitian ini dilakukan antaranya :



1. Banyak kawasan yang belum dilewati oleh kendaraan transportasi umum seperti bus kota.
2. Kendaraan lama.
3. Kenyamanan penumpang tidak diperhatikan oleh perusahaan pelayanan.
4. Ketidaktentuan mengenai tarif.
5. Waktu yang ditempuh untuk ketempat tujuan tidak tetap.
6. Pencemaran yang dilakukan semakin hari semakin tinggi.
7. Supir yang tidak mahir.
8. Rasa tidak aman bila menggunakan prasarana transportasi umum.
9. Supir yang kurang ramah.
10. Tidak ada tempat berhenti

#### **Kelebihan Transportasi Umum Di Pekanbaru**

Transportasi di kota Pekanbaru menurut data yang diambil dari responden terdapat beberapa kelebihan yang dapat menambah kualitas hidup masyarakat kota Pekanbaru. Diantaranya adalah:

1. Tarif yang murah pada sebagian besar prasarana transportasi umum di Pekanbaru
2. Sangat bermanfaat bagi masyarakat yang belum dapat memiliki kendaraan pribadi.
3. Jumlah kendaraan umum yang banyak menghematkan waktu menunggu.

Tidak banyak responden yang memberikan pendapatnya mengenai kelebihan dari transportasi umum di kota Pekanbaru. Rasa ketidak puasan terhadap transportasi umum yang ada pada masa ini lebih besar dibanding kepuasan masyarakat.

#### **Manajemen Sistem Transportasi Umum Pada Masa Depan Untuk Kemudahan Terhadap Pelayanan Kota**

Sistem transportasi selalu berubah dan berkembang sejalan dengan kemajuan negara. Pengembangan ini berguna kepada peningkatan kemudahan transportasi umum di kota Pekanbaru.

Perbaikan sistem transportasi meliputi kemampuan melalui perubahan teknologi, sistem operasi dan lain-lain. Pengurangan dampak negatif meliputi, misalnya dampak terhadap lingkungan, keselamatan dan lain-lain.

Dasar yang boleh ditambahkan dalam penelitian ini agar terbentuknya sistem transportasi yang dapat meningkatkan kemudahan terhadap pelayanan kota adalah:

1. Suatu dasar “transportasi kota” nasional terpadu harus ditetapkan dan dilaksanakan. Aspek yang ditambahkan adalah:
  - a. Penetapan tujuan dan arah dasar transportasi kota untuk kawasan padat.
  - b. Penyusunan kerangka undang-undang yang luas, yang membagikan tugas dari pemerintah, kotamadya dan penghubung.
  - c. Alat pengawas lalu lintas, seperti negara Malaysia.
2. Sistem transportasi bus harus diperbarui secara keseluruhan;
  - a. Penyusunan kembali perjalanan, berdasarkan prinsip hemat tarif.
  - b. Penambahan bus baru.
  - c. Pembangunan rute bus.
  - d. Pembangunan terminal dan halte yang baik.
3. Prasarana kereta api di daerah pinggir kota
4. Pembangunan prasarana dan prasarana MRT/LRT untuk menghindari kemacetan di jalanraya.
5. Pembatasan kepemilikan kendaraan pribadi.
6. Pembaharuan peraturan pengeluaran izin perjalanan kendaraan transportasi umum.

## **KESIMPULAN**

Sebagai penutup keseluruhannya, penelitian ini telah menyelidiki sistem transportasi umum di kota Pekanbaru yang masih banyak kelemahan pada peningkatan kemudahan terhadap pelayanan kota. Bila dilihat dari pemilihan kendaraan transportasi umum yang didapat ojek lebih memenuhi kebutuhan



masyarakat. Konsumen kendaraan transportasi umum yang ada pada masa ini harus diperbaharui lagi karena tidak memberikan dampak yang besar terhadap peningkatan kualitas hidup masyarakat kota Pekanbaru. Konsumen transportasi ojek lebih mempunyai banyak manfaat, karena dapat melayani semua tempat dan rute perjalanan. Juga pembangunan prasarana transportasi modern juga perlu dikaji untuk peningkatan kualitas hidup di masa depan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, 2004, *Manajemen Transportasi*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta:
- Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru, 2003, *Pekanbaru dalam Angka*, Badan Pusat Statistik Kota, Pekanbaru.
- Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru, 2004, *Pekanbaru dalam Angka*, Badan Pusat Statistik Kota, Pekanbaru
- Badan Pusat Statistik Provinsi Riau, 2005, *Riau dalam Angka*, Badan Pusat Statistik, Provinsi Riau.
- Bruton, M.J., 1995, *Perancangan Transportasi* Edisi ke-3. Skudai: Penerbit Universiti Teknologi, Malaysia.
- Eko Budihardjo dan Djoko Sujarto, 1999, *Kota Berkelanjutan*, Bandung: Yayasan Adikarya IKAPI.
- Eko Budihardjo dan Sudanti Hardjohubojo, 1993, *Kota Berwawasan Lingkungan*, Penerbit Alumni, Bandung
- Ibrahim Wahab, 1988, *Transportasi dan Struktur Kota*. Pulau Pinang: Universiti Sains, Malaysia.
- Ibrahim Wahab, 1991, *Transportasi Kota di Malaysia*, Dewan Bahasa dan Pustaka, Kuala Lumpur
- Inoguchi, T., Newman, E. dan Paoletto, G, 2003, *Kota dan lingkungan*, LP3ES, Jakarta.
- Jamaluddin Md. Jahi, 1996, *Impak Pembangunan terhadap Alam Sekitar*. Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan, Malaysia.

- M. Nur Nasution, 2004. *Manajemen Transportasi*. Edisi. ke-2, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Mudrajad Kuncoro, 2004, *Otonomi & Pembangunan Daerah*, Erlangga , Jakarta
- Otto Soemarwoto, 2004, *Ekologi, Lingkungan Hidup dan Pembangunan*, Djambatan, Jakarta
- Riza Atiq Abdullah O.K Rahmat, 1994, *Model Transportasi Kota: Pendekatan Secara Teori dan Amali*, Dewan Bahasa dan Pustaka, Kuala Lumpur
- Robinson Sinaga, 2005, *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Edisi revisi,: Bumi Aksara, Jakarta