

PERSEPSI PENUMPANG TERHADAP KENYAMANAN DAN KEAMANAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA PEKANBARU (Kasus: Trans Metro Pekanbaru, Bus kota dan Angkot)

SRI AYU WULANDARI
Sriayuwulandari47@gmail.com

Dyah Widiyastuti
Dyah.wied@yahoo.com

Abstract

Public transport such as Trans Metro Pekanbaru, City Buses and Angkot is public transport which play an important role in supporting community activities of Pekanbaru citizen. This research focused on the study in utilization of transport services and aims to determining the effort characteristics by type of public transportation, determining the characteristics of passenger perception of the comfort and safety of passengers. This study used a quantitative method and analyzed used quantitative descriptive method. The result shows that the characteristics of public transportation belongs of government (Trans Metro Pekanbaru) has the advantages of cost, operational hours, passenger capacity, and lot of number of buses available while transportation public belongs of private (city buses and angkot) has the advantages of operational hours, passenger capacity (city buses), lot of number and route available (angkot). Characteristic of passenger dominated by women, juvenile age's (<15-24 years old), high school education/high school, students and self-employed which have income around 1.1 to 5 million per month. Majority of passenger go to the addition activity location. Trans Metro Pekanbaru have a level value of comfort and security is good that both city buses and angkot while level value is average.

Keywords: Urban Transportation, Public Transportation, Pekanbaru City.

Abstrak

Angkutan umum jenis Trans Metro Pekanbaru, bus kota dan angkot merupakan angkutan umum yang berperan penting dalam menunjang kegiatan masyarakat Kota Pekanbaru. Penelitian ini fokus pada persepsi penumpang keamanan angkutan umum dengan tujuan untuk mengetahui karakteristik usaha menurut jenis angkutan umum, karakteristik penumpang dan persepsi penumpang terhadap kenyamanan dan keamanan. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan analisis deskriptif kuantitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa angkutan umum milik pemerintah (Trans Metro Pekanbaru) memiliki kelebihan dari segi biaya, jam operasional, kapasitas angkut penumpang dan jumlah armada sedangkan angkutan umum milik swasta (bus kota dan angkot) memiliki kelebihan pada jam operasional, kapasitas angkut (bus kota), serta jumlah armada dan trayek (angkot). Karakteristik penumpang didominasi oleh perempuan, usia remaja (<15-24 tahun), pendidikan SMA/SLTA, status sebagai pelajar/mahasiswa dan wiraswasta, dan memiliki penghasilan 1,1-5 juta perbulan. Mayoritas penumpang bergerak menuju ke lokasi kegiatan tambahan. Trans Metro Pekanbaru memiliki nilai tingkat kenyamanan dan keamanan yang baik sedangkan bus kota dan angkot dengan nilai sedang.

Kata kunci: Transportasi perkotaan, Angkutan umum, Persepsi

PENDAHULUAN

Pada kehidupan modern saat ini, transportasi merupakan sarana penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Transportasi sangat penting peranannya dalam mengangkut barang dan jasa dari satu tempat ke tempat yang lain. Transportasi angkutan umum merupakan bagian dari sistem transportasi perkotaan yang memegang peranan penting dalam menunjang kegiatan masyarakat perkotaan dan fasilitas pendukung terselenggaranya keterkaitan dan interaksi mobilitas penduduk antar bagian wilayah kota yang cenderung semakin meningkat dan intensif (Adisasmita, 2011a). Pelayanan transportasi dalam pengembangan wilayah diukur dari kemampuan menempuh jarak jangkauannya, kecepatan perjalanannya, kapasitas pengangkutan yang tersedia, frekuensi dan keteraturan pelayanan transportasi (Adisasmita, 2011c). Semakin jauh jarak yang mampu dijangkau berarti pelayanan transportasi semakin luas dan semakin banyak penduduk yang dilayani berarti semakin tinggi pula kegiatan interaksi yang terjadi antar wilayah.

Kota Pekanbaru memiliki 12 (dua belas) kecamatan dengan luas administrasi yang berbeda. Kota Pekanbaru merupakan ibukota serta salah satu pusat konsentrasi masyarakat di Provinsi Riau yang telah mengalami perkembangan dan pembangunan di berbagai bidang. Sebagai salah satu wilayah yang sibuk dan padat oleh kegiatan masyarakat, sehingga kota ini menjadi salah satu kota yang mengalami perkembangan cukup pesat. Perkembangan kota ini tidak hanya terpusat pada pusat kota saja, akan tetapi sudah mencapai ke beberapa bagian wilayah di Kota Pekanbaru. Sebagian besar masyarakat yang melakukan kegiatan di pusat Kota Pekanbaru tidak hanya berasal dari Kota Pekanbaru saja, namun juga berasal dari wilayah sekitarnya. Berbagai jenis kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat menimbulkan mobilitas atau pergerakan yang semakin lama jaraknya semakin meluas. Pergerakan tersebut perlu didukung dengan adanya peningkatan sarana dan prasarana transportasi khususnya pada sistem pelayanan transportasi angkutan umum

Transportasi angkutan umum yang tersedia di Kota Pekanbaru cukup beragam diantaranya busway atau yang lebih dikenal dengan Trans Metro Pekanbaru (TMP), Bus Kota, Oplet/Angkot (Angkutan Kota), Taksi, Bajaj dan Ojek. Penelitian ini mengkaji angkutan umum jenis Trans Metro Pekanbaru, bus kota, dan angkot. Ketiga jenis angkutan umum tersebut cukup diminati oleh masyarakat Kota Pekanbaru, ini ditunjukkan oleh

jumlah pengguna untuk masing-masing angkutan perhari rata-rata yaitu Trans Metro Pekanbaru sebanyak 10.786 orang, bus kota sebanyak 2.337 orang dan angkot sebanyak 51.125 orang (Dishub Kota Pekanbaru dan Observasi lapangan, 2015). Total pengguna ketiga angkutan umum tersebut ialah 6,35% dari keseluruhan jumlah penduduk Kota Pekanbaru yang sebanyak 1.011.467 jiwa (BPS, Kota Pekanbaru Tahun 2015).

Jumlah pengguna ketiga angkutan umum tersebut berbeda-beda, hal ini dapat ditimbulkan oleh berbagai aspek salah satunya ialah perbedaan pihak pengelola yaitu antara pihak pemerintah dan swasta. Adanya dua pihak pengelola yang berbeda tentunya akan berlomba-lomba memberikan pelayanan yang terbaik kepada pengguna baik dari sisi fisik kendaraan maupun non fisik, sehingga dapat menarik minat masyarakat untuk menggunakan salah satu angkutan umum yang telah disediakan. Besar atau tidaknya keinginan masyarakat yang akan menggunakan suatu angkutan umum tergantung pada pelayanan yang diberikan oleh pihak pengelola terhadap pengguna (*users*).

Kondisi tersebut melatarbelakangi peneliti untuk meneliti karakteristik angkutan umum, karakteristik penumpang serta kenyamanan dan keamanan serta faktor yang menjadi alasan penggunaan moda yang digunakan, dengan penelitian yang berjudul kajian pemanfaatan pelayanan transportasi angkutan umum terhadap mobilitas masyarakat di Kota Pekanbaru.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik *Proportional Random Sampling*. Data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan dengan melakukan survei terhadap para penumpang ketiga jenis angkutan umum, sedangkan data sekunder didapatkan dari beberapa instansi terkait. Metode survei yang digunakan adalah dengan wawancara yang dipandu dengan kuisisioner. Data yang dihasilkan kemudian dianalisis dengan analisis deskriptif kuantitatif dengan tabel frekuensi dan tabulasi silang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Karakteristik Usaha Menurut Jenis Angkutan Umum

Angkutan umum di Kota Pekanbaru dikelola oleh dua pihak yakni pihak pemerintah dan swasta. Angkutan umum yang dikelola oleh pemerintah ialah Trans Metro Pekanbaru sedangkan swasta ialah bus kota dan angkot. Karakteristik usaha menurut

jenis angkutan umum dilihat pihak penyedia (*supply*) sebagai pihak yang menyediakan angkutan umum ditinjau dari beberapa hal yang terkait.

a. Karakteristik Trans Metro Pekanbaru

Karakteristik dari pihak penyedia (*supply*) terdiri dari jumlah armada, kapasitas muatan dalam angkutan, frekuensi perjalanan yang dilakukan dalam sehari serta trayek angkutan tersebut. Tabel 1 menunjukkan karakteristik Trans Metro Pekanbaru dari sisi penyedia (*supply*).

Tabel 1. Karakteristik Trans Metro Pekanbaru

Koridor	Jangkauan Layanan	Jarak Tempuh (Km)	Klasifikasi	Jumlah Armada (Unit)	Frekuensi Perjalanan (per hari)	Kapasitas Penumpang (orang)	Jam Operasi	Tarif
Koridor 1	Ramayana - Pandau	13	Dekat	15	8	Duduk : 22 Berdiri : 20	05.30 - 20.30	Rp. 4000,-
Koridor 2	Term BRPS - Kulim HR	26	Jauh	10	7			
Koridor 3	UN - Sudirman	21	Sedang	10	8			
Koridor 4A	Ps. Tangor - Kulim - Sudirman	7	Dekat	7	9			
Koridor 4B	Sudirman - Term BRPS	22	Jauh	6	8			
Koridor 5	Ramayana - Sei Duku	6	Dekat	2	12			
Koridor 6	Term BRPS - Pandau	19	Sedang	8	7			
Koridor 7B	Term BRPS - Paus	11	Dekat	8	6			
Koridor 8A	Wahkota - UNILAK	22	Jauh	7	6			
Koridor 8B	Palas - UNILAK	11	Dekat	2	15			

Sumber: PD Pembangunan Kota Pekanbaru, 2015

Trans Metro Pekanbaru atau yang disebut dengan TMP merupakan jenis angkutan umum dengan ukuran mobil yang cukup besar dan kapasitas angkut penumpang (*load factor*) dalam sekali beroperasi sekitar 42 orang, yang terbagi atas dua bagian, yaitu kapasitas duduk sebanyak 22 orang dan berdiri sebanyak 20 orang. Pihak terkait seperti Pemerintah Daerah Kota Pekanbaru, Dinas Perhubungan, dan Perusahaan Daerah Pembangunan Kota Pekanbaru telah bekerjasama dalam meningkatkan pelayanan angkutan ini dengan menyediakan sekitar 75 unit armada TMP yang memiliki jam operasional dimulai dari pukul 05.30 hingga 20.30 WIB dan tarif yang terjangkau bagi semua kalangan yaitu sebesar Rp. 4000,- per penumpang. Tarif tersebut berlaku untuk semua rute baik jarak pendek maupun panjang, bagi penumpang yang ingin berpindah dari satu koridor ke koridor lainnya hanya perlu membayar satu kali (1 tiket) dengan harga per tiket Rp. 4000,-.

Berdasarkan tabel 1, jangkauan layanan TMP memiliki jarak tempuh yang berbeda-beda diantaranya mulai dari jarak tempuh yang dekat hingga jauh. Jangkauan layanan TMP dengan jarak tempuh dekat yakni koridor 1, koridor 4A, koridor 5, koridor 7B dan koridor 8B. Jangkauan layanan TMP jarak sedang yakni koridor 3, koridor 6 dan jarak jauh yakni koridor 2, koridor 4B, koridor 8A. Jangkauan layanan TMP jarak dekat yakni koridor 1 Ramayana –Pandau, koridor 4A Pasar Tangor-Kulim-Sudirman, koridor 5 Ramayana – Sei Duku, koridor 7B Terminal BRPS – Jalan Paus, koridor 8B Jalan Palas – UNILAK. Beberapa koridor tersebut dikatakan koridor dengan jarak/trayek yang dekat karena sebagian besar koridor (1, 4A, 5, 7B dan 8B) bergerak disekitar pusat kota/pusat kegiatan tertentu dan jarak paling jauh hanya menuju bandara. Pusat

kegiatan-kegiatan besar yang dilalui seperti beberapa Mall besar di Kota Pekanbaru (Mall Ramayana, Mall Pekanbaru, Mall Ciputra, Mall SKA, dll), bandara SQQ II Pekanbaru, Terminal BRPS, Pasar Tangor, Pelabuhan Sei Duku, Universitas Lancang Kuning dan beberapa tempat lainnya.

b. Karakteristik Bus Kota

Bus kota merupakan salah satu angkutan umum di Kota Pekanbaru yang berada dibawah naungan pihak swasta (individu) sebagai pihak pengelola (PT. Riau Perdana sebanyak 1 unit, PT. Kerinci Indah sebanyak 1 unit, PO. Lintaga Sakti sebanyak 3 unit dan CV. Villamas Riau sebanyak 6 unit). Tabel 2 menunjukkan karakteristik bus kota dari sisi penyedia (*supply*).

Tabel 2. Karakteristik Bus Kota

Jangkauan Layanan	Jarak Tempuh (Km)	Jumlah Armada (Unit)	Frekuensi Perjalanan (per hari)	Kapasitas Penumpang (orang)	Jam Operasi	Tarif
Jl. Panam - Jl. Sudirman	18	11	8	27	06.00-18.00	Rp. 4000

Sumber: Dishub Kota Pekanbaru. 2015

Bus kota memiliki ukuran bus yang cukup besar dengan kapasitas angkut (*load factor*) penumpang dalam sekali beroperasi sekitar 27 orang. Angkutan jenis ini berbeda dengan TMP, bus kota tidak menyediakan fasilitas bagi penumpang yang berdiri. Jumlah armada bus kota yang disediakan oleh swasta sekitar 11 unit dengan trayek yang dimiliki sebanyak 1 (satu) trayek yakni dari Jalan. Panam menuju Jalan. Sudirman. Trayek tersebut bergerak dari pusat kota menuju ke arah pinggiran kota (ke arah barat Kota Pekanbaru) dan melewati jenis jalan arteri. Bus kota beroperasi mulai dari pukul 06.00 hingga 18.00 WIB dengan penetapan harga tarif sebesar Rp. 4000,- untuk jarak tempuh/pergerakan yang dekat maupun jauh. Apabila menggunakan bus kota, penumpang cukup hanya membayar angkutan ini sekali hingga sampai ketempat tujuan (Jalan Panam menuju Jalan Sudirman), selain itu angkutan ini dapat berhenti di sepanjang jalan sesuai keinginan pengguna.

Berdasarkan tabel 2, jangkauan layanan dari Jl. Panam dan menuju Jl. Sudirman memiliki jarak tempuh 18 Km (sekitar kurang lebih 1,5 jam perjalanan) dengan jumlah armada yang tersedia sebanyak 11 unit dan frekuensi perjalanan sebanyak 8 kali. Adanya penyediaan jumlah armada dan frekuensi yang banyak sedangkan trayek yang tersedia hanya satu, mungkin saja dipengaruhi oleh tingginya permintaan masyarakat setiap harinya akan bus kota di Kota Pekanbaru (2.337 penumpang). Faktor lain yang mempengaruhi hal tersebut karena trayek bus kota yakni Jalan Panam menuju Jalan Sudirman berasal dari pusat kota

menuju ke arah pinggiran kota serta melalui beberapa jalan dengan beberapa tempat sebagai daya tarik masyarakat untuk menggunakan bus kota.

c. Karakteristik Angkot

Angkot merupakan salah satu jenis angkutan umum yang berada dibawah naungan pihak swasta (individu). Karakteristik angkot dikaji pihak penyedia (*supply*), terdiri dari jumlah armada, kapasitas muatan dalam angkutan, frekuensi perjalanan yang dilakukan dalam sehari serta trayek angkutan tersebut. Tabel 3 menunjukkan karakteristik angkot dari sisi penyedia (*supply*).

Angkot merupakan jenis angkutan umum yang memiliki ukuran kendaraan tergolong kecil, berbeda dengan ukuran kendaraan TMP maupun Bus kota. Kapasitas angkut (*load factor*) angkot dalam sekali beroperasi yaitu 12 orang. Meskipun kapasitas angkut (*load factor*) penumpang dalam sekali jalan sedikit akan tetapi didukung oleh penyediaan armada angkot yang banyak (795 unit). Armada angkot tersebut terbagi menjadi 5 (lima) pusat titik kumpul atau biasa yang disebut dengan terminal, diantaranya ialah Terminal Pasar Rumbai, Terminal Pasar Senapelan, Terminal Nangka, Terminal Mekar Sari dan Terminal Pasar Sail, terminal tersebut digunakan sebagai tempat berkumpulnya 24 (dua puluh empat) trayek/jangkauan layanan angkot di Kota Pekanbaru. Angkot beroperasi mulai dari pukul 06.00 hingga 19.00 WIB dengan penetapan harga tarif sebesar Rp. 4000,- untuk jarak tempuh/pergerakan yang dekat maupun jauh. Apabila pengguna angkot ingin berpindah ke trayek/rute yang lain maka pengguna harus membayar tarif angkot sebesar Rp. 4000,- (tarif hanya berlaku untuk satu kali perjalanan dalam satu kendaraan yang sama), tetapi keuntungan menggunakan angkot yaitu dapat berhenti di sepanjang jalan sesuai keinginan penumpang.

Tabel 3. Karakteristik Angkot

Terminal	No.	Jangkauan Layanan	Jarak Tempuh (Km)	Jumlah Armada (Unit)	Kapasitas Penumpang (orang)	Frekuensi Perjalanan (per hari)	Jam Operasi	Tarif
Pasar Rumbai	1	Pasar Rumbai-Damai Sumari Via Lembah Damai	14	65	12	15	06.00-19.00	Rp. 4000,-
	2	Pasar Rumbai-Umbun Sari	8					
	3	Pasar Rumbai-Palar Via UNILAK	9					
Pasar Senapelan	4	Pasar Rumbai-Term Senapelan	7	465	12	10		
	1	Term Senapelan-Payung	7					
	2	Term Senapelan-Palar	10					
	3	Term Senapelan-Rante	8					
	4	Term Senapelan-Tj Rhu	8					
	5	Term Senapelan-Sekayuh	8					
	6	Term Senapelan-Sekayuh Via Yemas	8					
	7	Term Senapelan-Lubuh Baru Via Rajawali	8					
	8	Term Senapelan-Sekayuh Via Garuda	7					
	9	Term Senapelan-Lubuh Baru Via Seasyu	7					
	10	Term Senapelan-Serangany Via Jl Jendral	6					
	11	Term Senapelan-Lubuh Baru Maruarakar	9					
	12	Term Senapelan-Cokak	8					
	13	Term Senapelan-Pantu Angin	5					
14	Term Senapelan-Tangkarak	12						
Nangka	1	Term Nangka-Sumpang Pisan	11	80	12	8		
	2	Term Nangka-Perantau Sekeladyo	11					
Mekar Sari	1	Term Mekar Sari-Klim Atas	15	81	12	7		
	2	Term Mekar Sari-Taman Sari	8					
Pasar Sail	1	Term Mekar Sari-Perantau Ratu	8	100	12	10		

Sumber: Dshub Kota Pekanbaru, 2015

Angkot di Kota Pekanbaru berpusat di tiga pasar (Pasar Rumbai, Pasar Senapelan dan Pasar Sail) serta dua terminal (Terminal Nangka dan Terminal Mekar Sari). Pasar sebagai pusat berkumpulnya beberapa angkot dikarenakan pasar

merupakan tempat berkumpulnya orang-orang (baik laki-laki/perempuan berusia muda, dewasa hingga tua) melakukan kegiatan jual-beli. Kegiatan tersebut menjadi salah satu daya tarik (faktor penarik) orang untuk melakukan pergerakan ke arah pasar khususnya pada jam sibuk (pagi hari/06.00-09.00) yang merupakan puncak kegiatan jual-beli di pasar. Sehingga menyebabkan banyaknya angkot yang berpusat di tiga pasar (khususnya Pasar Senapelan) tersebut agar pengguna dapat lebih mudah menjangkau pasar (sebagai tempat aktifitas) atau dapat berhenti langsung di area pasar tanpa harus berjalan jauh serta pengguna lebih mudah memilih angkot yang sesuai dengan trayek yang diinginkan tanpa harus menunggu lama.

Tampak pada tabel 3, bahwa terminal yang memiliki total jangkauan layanan paling banyak berada di Terminal Senapelan (14 trayek) dengan rata-rata jarak tempuh berkisar antara 5 Km hingga 12 Km. Besarnya total jangkauan layanan/trayek pada terminal ini bisa saja dipengaruhi oleh letak Terminal Pasar Senapelan yang berada di pusat kota, berbeda dengan terminal lainnya yang lokasinya tidak berada di pusat kota. Selain letak posisi terminal yang berada di pusat kota, daerah layanan/sebaran dari beberapa trayek yang berada di Terminal Senapelan beroperasi di beberapa kecamatan (Kecamatan Pekanbaru Kota, Kecamatan Senapelan, Kecamatan Lima Puluh, Kecamatan Sukajadi, Kecamatan Sail, Kecamatan Payung Sekaki, Kecamatan Marpoyan Damai dan Kecamatan Simpang Tiga) yang posisinya tidak jauh dari pusat kota. Faktor lain yakni tingginya permintaan masyarakat terhadap angkot setiap harinya di Terminal Pasar Senapelan (30.177 penumpang) dan didukung oleh penyediaan armada yang besar pula (465 unit), sehingga kebutuhan akan angkot di terminal ini sudah tercukupi bagi pengguna. Meskipun jumlah penumpang perhari serta jumlah armada yang banyak, namun tidak mempengaruhi rata-rata frekuensi perjalanan yang dilakukan oleh setiap angkot (sekitar 10 kali perjalanan dalam sehari).

Terminal Sail hanya memiliki satu daerah jangkauan layanan yaitu dari Terminal Pasar Sail menuju Kulim dan begitu pula sebaliknya dengan rata-rata jarak tempuh yang cukup jauh (sekitar 25 Km). Ini sangat berbeda dengan beberapa terminal lain yang memiliki beberapa daerah jangkauan layanan. Meskipun hanya memiliki satu trayek/jangkauan layanan, penyediaan jumlah armada angkot di terminal ini cukup besar (100 unit). Meskipun jumlah armada angkot banyak akan tetapi frekuensi datang antara angkot yang satu dengan lainnya (*headway*) cukup lama, ini disebabkan oleh jarak tempuh yang cukup jauh

sekitar 25 Km yang bergerak dari daerah disekitar pusat kota menuju ke wilayah batas Kota Pekanbaru, sehingga berpengaruh terhadap frekuensi perjalanan yang dilakukan dalam sehari tidak bisa optimal (10 kali perjalanan).

d. Koridor dan Rute TMP, Bus kota dan Angkot di Kota Pekanbaru

Terdapat beberapa jalan di Kota Pekanbaru yang dilewati oleh ketiga jenis angkutan umum, jalan tersebut ialah Jalan Jenderal Sudirman (Simbol pada peta G), Jalan Soekarno Hatta (simbol U) , Jalan Arifin Ahmad (Simbol A) dan Jalan HR. Subrantas (simbol F).

Angkutan umum yang melewati Jalan Jenderal Sudirman (simbol G) ialah TMP dengan koridor 1, koridor 2, koridor 3, koridor 4A, koridor 5 dan koridor 8A, bus kota dengan jangkauan layanan Jalan Panam-Jalan Sudirman dan angkot dengan nomor trayek 104, 203, 204, 209, 210, 211, 212, 401, 402 dan 501. Jalan lainnya yang dilalui oleh ketiga jenis angkutan umum ialah Jalan Soekarno Hatta (simbol U) merupakan salah satu jalan arteri dan berada dekat dengan pusat kota (sebelah barat pusat kota) dan termasuk ke dalam kawasan permukiman. Selanjutnya, di Jalan Soekarno Hatta dilalui oleh TMP, bus kota dan angkot, koridor TMP yang melewati jalan ini yaitu koridor 3, koridor 4B dan koridor 6. Bus kota dengan trayek Panam-Sudirman, sedangkan trayek angkot yaitu trayek angkot dengan nomor trayek 207, 207A, 208, 208A, 301 dan 302.

Selanjutnya, Jalan Arifin Ahmad (simbol A) merupakan salah satu jalan yang dilalui oleh angkutan umum jenis TMP dengan koridor 7B, bus kota dengan trayek Jl. Panam-Jl.Sudirman serta angkot dengan nomor trayek 206. Jalan ini merupakan jalan yang berada di selatan pusat kota (Kecamatan Marpoyan Damai) dengan status jalan ialah jalan arteri dan merupakan salah satu jalan penghubung antara Jalan Jenderal Sudirman dengan Jalan Soekarno Hatta. Jalan HR. Subrantas (simbol F), merupakan salah satu jalan arteri yang berada di bagian barat daya Kota Pekanbaru dan mengarah ke arah pinggiran kota (menuju ke arah perbatasan Kota Pekanbaru dengan Kabupaten Kampar). Jalan ini dilalui oleh angkutan umum jenis TMP dengan koridor 3 dan koridor 6, bus kota trayek Jl.Panam-Jl.Sudirman serta angkot dengan nomor trayek 201, 301, dan 302).

e. Kelebihan dan Kekurangan TMP, Bus kota dan Angkot

Biaya transportasi ketiga jenis angkutan umum yakni sebesar Rp. 4000, namun yang menjadi perbedaannya yaitu pada angkutan umum jenis TMP penumpang hanya perlu membayar tiket sekali saja

untuk beberapa kali perjalanan dengan cara penumpang masih berada di dalam halte transit dan menunjukkan tiket kepada petugas. Begitu pula sebaliknya untuk angkutan umum jenis bus kota dan angkot, meskipun penumpang ingin berpindah dari armada (angkutan) satu ke armada lainnya maka penumpang wajib membayar biaya transportasi sebesar Rp. 4000,-. Biaya transportasi bus kota dan angkot hanya berlaku untuk satu kali perjalanan dalam satu armada yang sama. TMP hanya akan menaikkan/menurunkan pada halte yang telah ditentukan sedangkan bus kota dan angkot dapat berhenti dimana saja,

TMP merupakan salah satu angkutan umum di Kota Pekanbaru yang memiliki waktu/jam operasional yang lebih lama bila dibandingkan dengan angkutan umum lainnya. Sedangkan angkutan umum jenis bus kota memiliki waktu operasional yang lebih singkat bila dibandingkan dengan TMP dan angkot. Untuk kapasitas angkut (*load factor*) ketiga jenis angkutan umum berbeda-beda, ini tergantung pada ukuran mobil yang ada. Angkutan umum jenis TMP memiliki ukuran mobil yang cukup besar sehingga mampu menampung banyak orang dengan penyediaan fasilitas duduk dan berdiri bagi para penumpang, dan didukung pula oleh penyediaan armada yang banyak sehingga mampu mengangkut penumpang dalam kapasitas besar.

Bus kota memiliki ukuran yang sama dengan TMP namun hanya menyediakan fasilitas duduk bagi para penumpang, namun jumlah armada yang tersedia sangat sedikit bila dibandingkan dengan angkutan umum lainnya. Sedangkan angkutan umum jenis angkot memiliki ukuran mobil yang kecil dengan kapasitas muatan hanya sekitar 12 orang untuk sekali perjalanan dan didukung oleh penyediaan jumlah armada yang banyak. Koridor TMP yang tersedia saat ini sedikit namun koridor tersebut menjangkau hingga ke pinggiran kota dan melewati jalan arteri (utama), begitu pula dengan angkot memiliki trayek yang banyak dan hampir menjangkau ke wilayah pinggiran kota serta melewati beberapa jenis jalan seperti jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal. Sedangkan angkutan umum jenis bus kota hanya memiliki satu trayek yang berada di sekitar kota dan hanya melewati jalan arteri.

2. Karakteristik penumpang

Karakteristik penumpang ketiga jenis angkutan tersebut dapat dilihat dari berbagai aspek yakni berkaitan dengan kondisi sosial-ekonomi penumpang serta asal dan tujuan pergerakan penumpang.

a. Karakteristik berdasarkan kondisi sosial dan ekonomi penumpang

Berikut ini deskripsi mengenai kondisi sosial-ekonomi penumpang ketiga jenis angkutan umum.

Tabel 4. Karakteristik Penumpang berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki-laki	151	43,6
Perempuan	195	56,4
Total	346	100

Sumber: Olah data primer, 2015

Berdasarkan tabel 4, diketahui bahwa penumpang angkutan umum dengan jenis kelamin laki-laki dan perempuan memiliki perbedaan jumlah yang tidak begitu signifikan, namun mayoritas penumpang yakni jenis kelamin perempuan sebanyak 195 penumpang (56,4%). Sedangkan penumpang dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 151 penumpang (43,6%). Persentase penumpang kaum laki-laki lebih rendah bila dibandingkan dengan perempuan, hal ini mungkin saja disebabkan karena laki-laki lebih cenderung menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan perjalanan dengan alasan lebih cepat dan menghemat waktu.

Usia merupakan salah satu karakteristik pelaku perjalanan yang mendasar yang berhubungan dengan kondisi sosial-ekonomi. Usia para penumpang angkutan umum di klasifikasikan menjadi 3 (tiga) bagian yaitu usia muda (<15-24 tahun), dewasa (25-44 tahun) dan lansia (45-65+) (menurut Depkes RI Tahun 2009).

Tabel 5. Karakteristik Penumpang berdasarkan Usia

Usia	frekuensi	%
Remaja (<15-24)	157	45,4
Dewasa (25-44)	129	37,3
Lansia (45-65+)	60	17,3
Total	346	100

Sumber: Olah data primer, 2015

Berdasarkan tabel 5, kategori usia tertinggi penumpang angkutan umum di Kota Pekanbaru berada pada kelompok usia remaja yaitu pada rentang usia <15 tahun hingga 24 tahun sebesar 45,4% (157 responden). Kelompok usia tertinggi kedua berada pada usia dewasa yaitu pada rentang usia 25 tahun hingga 44 tahun sebesar 37,3% (129 responden). Persentase usia terendah yaitu pada usia lansia yang berada pada rentang usia 45 tahun hingga 65+ sebesar 17,3% (60 responden).

Karakteristik kondisi sosial ekonomi penumpang lainnya yaitu dilihat dari tingkat pendidikan penumpang. Tingkat pendidikan dikelompokkan menjadi 3 (tiga) bagian diantara

pendidikan dasar (wajib belajar 9 tahun), SMA/SLTA dan perguruan tinggi

Tabel 6. Karakteristik Penumpang berdasarkan Pendidikan

Pendidikan	frekuensi	%
Pendidikan dasar	80	23,1
SMA/SLTA	156	45,1
Perguruan tinggi	110	31,8
Total	346	100

Sumber: Olah data primer, 2015

Berdasarkan tabel 6, bahwa sebagian besar penumpang angkutan umum memiliki tingkat pendidikan SMA/SLTA sebanyak 156 responden (45,1%), tingkat pendidikan tertinggi penumpang kedua yaitu perguruan tinggi sebanyak 110 responden (31,8%) dan persentase terendah adalah tingkat pendidikan dasar sebanyak 80 responden (23,1%).

Jenis pekerjaan termasuk kedalam salah satu karakteristik sosial-ekonomi penumpang yang juga mempengaruhi seseorang untuk menggunakan moda transportasi tertentu. Jenis pekerjaan penumpang angkutan umum diantaranya PNS, karyawan swasta, pelajar/mahasiswa, ibu rumah tangga dan lainnya.

Tabel 7. Karakteristik Penumpang berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	frekuensi	%
PNS	39	11,3
Karyawan Swasta	43	12,4
Pelajar/Mahasiswa	115	33,2
Wiraswasta	115	33,2
Ibu Rumah Tangga	21	6,1
Lainnya	13	3,8
Total	346	100

Sumber: Olah data primer, 2015

Tabel 7, menunjukkan bahwa penumpang yang berstatus sebagai pelajar/masiswa dan wiraswasta berjumlah 115 responden (33,2%). Hal ini dikarenakan sebagian besar penumpang masih bersekolah dan rata-rata penumpang banyak yang memiliki usaha sehingga banyak dari penumpang yang berstatus sebagai wiraswasta. Sedangkan hanya sekitar 13 responden (3,8%) penumpang yang bekerja di sektor lainnya.

Tabel 8. Karakteristik Penumpang berdasarkan Pendapatan

Pendapatan	frekuensi	%
<500 ribu	87	25,1
500 ribu - 1 juta	75	21,7
1,1 - 5 juta	141	40,8
5,1 - 10 juta	36	10,4
>10 juta	7	2,0
Total	346	100

Sumber: Olah data primer, 2015

Berdasarkan tabel 8, rata-rata penghasilan penumpang angkutan umum memiliki pendapatan dalam kisaran 1,1 juta hingga 5 juta rupiah perbulan sebanyak 141 responden (41%) dan <500 ribu sebanyak 87 responden (25,1), sedangkan hanya sebanyak 7 responden (2,0%) yang memiliki pendapatan pada kisaran >10 juta.

b. Asal dan tujuan pergerakan penumpang

Asal pergerakan tersebut dibagi menjadi 5 (lima) pergerakan diantaranya rumah, pasar, kantor, sekolah/kampus dan tempat lainnya dan lokasi tujuan pergerakan dikelompokkan menjadi dua yaitu lokasi tujuan kegiatan utama dan kegiatan tambahan. Asal dan tujuan pergerakan penumpang ketiga jenis angkutan umum tersebut ditunjukkan pada tabel 9.

Tabel 9. Asal dan tujuan pergerakan penumpang berdasarkan *Weekday* dan *Weekend*

Lokasi Asal Kegiatan	Hari	Lokasi Tujuan Kegiatan			
		Kegiatan Utama		Kegiatan Tambahan	
		F	%	F	%
Rumah	Weekday	71	78,0	37	14,5
	Weekend	18	19,8	74	29,0
Pasar	Weekday	0	0,0	9	3,5
	Weekend	0	0,0	28	11,0
Kantor	Weekday	0	0,0	32	12,5
	Weekend	0	0,0	13	5,1
Sekolah/Kampus	Weekday	0	0,0	16	6,3
	Weekend	0	0,0	3	1,2
Lainnya	Weekday	1	1,1	10	3,9
	Weekend	1	1,1	33	12,9
Total		91	100	255	100

Sumber: Olah data primer, 2015

Keterangan:

Weekday : Senin - Jumat

Weekend : Sabtu - Minggu

Berdasarkan tabel 9, bahwa sebagian besar penumpang angkutan umum lebih banyak yang melakukan pergerakan menuju ke lokasi kegiatan tambahan bila dibandingkan dengan menuju ke lokasi kegiatan utama. Hal ini ditunjukkan dengan besarnya frekuensi/jumlah penumpang yang melakukan kegiatan tambahan yaitu sebanyak 255 penumpang sedangkan menuju kegiatan utama hanya sebanyak 91 penumpang.

Pergerakan penumpang pada *weekday* dan *weekend* berdasarkan tabel 9, bahwa pergerakan pada dua waktu yang berbeda tersebut memiliki jumlah yang cukup berbeda, yang berarti bahwa angkutan umum yang digunakan sebagian besar

penumpang berfungsi untuk menunjang kegiatan tambahan (pasar, rumah, rekreasi, sosial dan lain-lain) masyarakat untuk mencapai tempat tujuan yang diinginkan. Sehingga ketiga jenis angkutan umum (TMP, bus kota dan angkot) di Kota Pekanbaru memang dibutuhkan oleh masyarakat.

3. Persepsi terhadap kenyamanan dan keamanan

Penilaian persepsi penumpang terhadap kenyamanan dan keamanan angkutan umum jenis TMP, bus kota dan angkot di Kota Pekanbaru, dilakukan dengan menggunakan proses skoring dengan berpanduan pada pembobotan (Skala Likert). Pembobotan diklasifikasikan menjadi lima penilaian diantaranya yaitu sangat tidak baik, tidak baik, netral, baik dan sangat baik. Setiap penilaian diberi bobot dari yang terendah (nilai 1) hingga tertinggi (nilai 5). Setiap atribut yang telah melalui proses skoring kemudian akan di golongkan menjadi beberapa kriteria yang telah ditentukan.

3.1. Persepsi terhadap kenyamanan dan keamanan TMP

Persepsi penumpang terhadap kenyamanan dalam angkutan umum jenis TMP dinilai melalui kondisi tempat duduk, penyediaan tempat duduk, suhu dalam angkutan, kepadatan penumpang dan pelayanan petugas. Sedangkan persepsi penumpang terhadap kenyamanan TMP dinilai melalui ketertiban lalu lintas, keamanan terhadap tindakan pencopetan dan tindakan asusila.

Persepsi penumpang terhadap kenyamanan dalam angkutan umum jenis TMP dinilai melalui kondisi tempat duduk, penyediaan tempat duduk, suhu dalam angkutan, kepadatan penumpang dan pelayanan petugas. Persepsi penumpang tersebut ditunjukkan pada tabel 10.

Tabel 10. Persepsi Penumpang terhadap Kenyamanan dalam TMP

No	Pernyataan	TMP										Jumlah pemilih (f)	Skor	Rata-Rata	Kriteria
		STB		TB		N		B		SB					
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)				
1	Kondisi tempat duduk dalam angkutan (misal: tempat duduk tidak rusak, penumpang tidak berdesak-desakan)	2	14,3	7	17,1	14	25,9	32	21,6	4	10,5	59	206	3,49	Baik
2	Penyediaan tempat duduk	3	21,4	8	19,5	10	18,5	30	20,3	8	21,1		209	3,54	Baik
3	Suhu dalam angkutan umum	2	14,3	5	12,2	8	14,8	37	25,0	7	18,4		219	3,71	Baik
4	Kepadatan penumpang	4	28,6	7	17,1	9	16,7	28	18,9	11	28,9		212	3,59	Baik
5	Pelayanan petugas dalam angkutan umum	3	21,4	14	34,1	13	24,1	21	14,2	8	21,1		194	3,29	Sedang
Jumlah		14	100,0	41	100,0	54	100,0	148	100,0	38	100,0		1040	3,53	Baik

Sumber: Olah data primer, 2015

Tabel 10, menunjukkan bahwa keseluruhan atribut yang menilai kenyamanan dalam TMP menunjukkan kriteria kenyamanan yang baik dengan rata-rata skor keseluruhan adalah 3,53. Atribut yang memiliki nilai rata-rata skor tertinggi adalah atribut suhu ruangan dalam TMP dengan rata-rata skor 3,71 dan termasuk kedalam kriteria baik. Atribut pelayanan petugas di dalam TMP merupakan atribut

yang memiliki skor tertinggi terakhir dengan rata-rata skor 3,29 dan termasuk kedalam kriteria sedang.

Penilaian persepsi penumpang terhadap keamanan TMP dinilai melalui ketertiban lalu lintas, keamanan terhadap tindakan pencopetan dan tindakan asusila.

Tabel 11. Persepsi Penumpang terhadap Keamanan TMP

No	Pernyataan	TMP										Jumlah pemilih (f)	Skor	Rata-Rata	Kriteria
		STB ((1))		TB ((2))		N ((3))		B ((4))		SB ((5))					
		f	%	f	%	f	%	f	%	f	%				
1	Ketertiban lalu lintas	6	50,0	3	21,4	13	44,8	31	31,0	6	27,3	59	205	3,47	Baik
2	Keselamatan terhadap tindakan pencopetan	4	33,3	6	42,9	9	31,0	33	33,0	7	31,8		210	3,36	Baik
3	Keselamatan terhadap tindakan asusila	2	16,7	5	35,7	7	24,1	36	36,0	8	40,9		222	3,76	Baik
Jumlah		26	100,0	19	100,0	32	100,0	28	100,0	2	100,0		637	3,60	Baik
Total Skor															

Sumber: Olah data primer, 2015

Berdasarkan tabel 11, atribut-atribut yang menilai keamanan TMP rata-rata menurut persepsi penumpang memiliki kriteria yang baik dengan total skor rata-rata 3,60. Atribut keamanan yang mendapatkan skor rata-rata dari yang tertinggi ke terendah berturut-turut adalah keamanan terhadap tindakan asusila dengan rata-rata skor 3,76 dan termasuk dalam klasifikasi keamanan baik. Dan skor terendah adalah atribut ketertiban lalu lintas dengan rata-rata skor 3,47 dan termasuk kedalam kriteria baik.

3.2. Persepsi terhadap kenyamanan dan keamanan bus kota

Persepsi yang muncul tersebut dibedakan menjadi dua yaitu persepsi mengenai kenyamanan dan keamanan yang dirasakan oleh penumpang ketika berada di dalam bus kota.

Berdasarkan hasil survei yang telah dilakukan, kenyamanan penumpang terhadap bus kota ditunjukkan pada tabel 12.

Tabel 12. Persepsi Penumpang terhadap Kenyamanan dalam Bus kota

No	Pernyataan	TMP										Jumlah pemilih (f)	Skor	Rata-Rata	Kriteria
		STB ((1))		TB ((2))		N ((3))		B ((4))		SB ((5))					
		f	%	f	%	f	%	f	%	f	%				
1	Kondisi tempat duduk dalam angkutan (misal tempat duduk tidak rusak, penumpang tidak berdesak-desakan)	0	0,0	2	16,7	4	40,0	4	20,0	0	0,0	10	32	3,20	Sedang
2	Penyediaan tempat duduk	0	0,0	3	25,0	11	100,0	3	25,0	1	20,0		34	3,40	Baik
3	Suhu dalam angkutan umum	0	0,0	2	16,7	2	20,0	3	15,0	3	60,0		37	3,70	Baik
4	Kepadatan penumpang	2	66,7	4	33,3	0	0,0	4	20,0	0	0,0	26	2,60	Sedang	
5	Pelayanan petugas dalam angkutan umum	1	33,3	1	8,3	3	30,0	4	20,0	1	20,0	33	3,30	Sedang	
Jumlah		3	100,0	12	100,0	10	100,0	20	100,0	5	100,0		162	3,24	Sedang
Total Skor															

Sumber: Olah data primer, 2015

Berdasarkan tabel 12, atribut-atribut yang menilai kenyamanan bus kota rata-rata menurut persepsi penumpang memiliki kriteria yang baik dengan total skor rata-rata 3,24. Secara berturut-turut, atribut dengan skor rata-rata paling tinggi ke skor paling rendah dalam penilaian penumpang terhadap kenyamanan bus kota adalah suhu dalam angkutan umum dengan skor 3,70, penyediaan tempat duduk dengan skor 3,40, pelayanan petugas dalam angkutan umum dengan skor 3,30, kondisi tempat duduk dengan skor 3,20 dan kepadatan penumpang dengan skor 2,60. Kriteria sedang yang dimaksud adalah kenyamanan dalam bus kota tidak begitu buruk dan tidak pula begitu baik.

Persepsi penumpang yang muncul terhadap beberapa atribut keamanan tersebut berbeda-beda tergantung dengan penilaian dari setiap individu. Penilaian tersebut ditunjukkan oleh tabel 13.

Tabel 13. Persepsi Penumpang terhadap Keamanan Bus kota

No	Pernyataan	TMP										Jumlah pemilih (f)	Skor	Rata-Rata	Kriteria
		STB ((1))		TB ((2))		N ((3))		B ((4))		SB ((5))					
		f	%	f	%	f	%	f	%	f	%				
1	Ketertiban lalu lintas	1	33,3	3	25,1	1	100,0	2	20,0	3	100,0	10	33	3,30	Sedang
2	Keselamatan terhadap tindakan pencopetan	1	33,3	5	38,5	0	0,0	4	40,0	0	0,0		27	2,70	Sedang
3	Keselamatan terhadap tindakan asusila	1	33,3	5	38,5	0	0,0	4	40,0	0	0,0		27	2,70	Sedang
Jumlah		3	100,0	13	100,0	1	100,0	10	100,0	3	100,0		87	2,90	Sedang
Total Skor															

Sumber: Olah data primer, 2015

Berdasarkan tabel 13 diatas, memperlihatkan bahwa seluruh atribut keamanan bus kota memiliki penilaian sedang dengan rata-rata skor 2,90 dilihat dari rata-rata seluruh skor total. Kriteria penilaian sedang yang dimaksud nilai persepsi yang muncul terhadap keamanan tidak begitu baik dan tidak begitu buruk atau keamanan di dalam bus kota cukup terjamin. Atribut keamanan dengan skor rata-rata tertinggi sampai terendah dalam keamanan bus kota adalah ketertiban lalu lintas dengan rata-rata skor 3,30 serta keamanan terhadap tindakan pencopetan dan tindakan asusila dengan rata-rata skor 2,70.

3.3. Persepsi terhadap kenyamanan dan keamanan Angkot

Penilaian penumpang terhadap kenyamanan di dalam angkot dinilai dari beberapa atribut, diantaranya kondisi tempat duduk, penyediaan tempat duduk, suhu dalam angkot, kepadatan penumpang dan pelayanan petugas. Berikut ini persepsi penumpang terhadap kenyamanan dalam angkot.

Tabel 14. Persepsi Penumpang terhadap Kenyamanan dalam Angkot

No	Pernyataan	TMP										Jumlah pemilih (f)	Skor	Rata-Rata	Kriteria
		STB ((1))		TB ((2))		N ((3))		B ((4))		SB ((5))					
		f	%	f	%	f	%	f	%	f	%				
1	Kondisi tempat duduk dalam angkutan (misal: tempat duduk tidak rusak, penumpang tidak berdesak-desakan)	16	20,5	75	24,8	46	18,6	128	20,2	12	9,7	277	876	3,16	Sedang
2	Penyediaan tempat duduk	14	17,9	41	15,5	50	20,2	158	25,0	14	11,3		948	3,42	Baik
3	Suhu dalam angkutan umum	14	17,9	47	15,5	38	15,4	123	19,4	55	44,4		989	3,57	Baik
4	Kepadatan penumpang	16	20,5	104	34,3	54	21,9	77	12,2	26	21,0	824	2,97	Sedang	
5	Pelayanan petugas dalam angkutan umum	18	23,1	36	11,9	59	23,9	147	23,2	17	13,7	940	3,39	Sedang	
Jumlah		78	100,0	303	100,0	247	100,0	633	100,0	124	100,0		4577	3,30	Sedang
Total Skor															

Sumber: Olah data primer, 2015

Tabel 14, menunjukkan bahwa seluruh atribut kenyamanan angkot memiliki rata-rata skor secara keseluruhan sebesar 3,30 dan termasuk ke dalam kriteria kenyamanan sedang. Hal tersebut menggambarkan bahwa kenyamanan pada angkutan umum jenis angkot sudah cukup nyaman bagi para penumpang. Atribut kenyamanan dengan skor tertinggi hingga kerendah adalah suhu dalam angkutan (3,57), penyediaan tempat duduk (3,42),

pelayanan petugas (3,39), kondisi tempat duduk (3,16) dan kepadatan penumpang (2,97).

Penilaian penumpang terhadap kenyamanan angkot ditunjukkan pada tabel 15.

Tabel 15. Persepsi Penumpang terhadap Keamanan Angkot

No	Penyamanan	LMP										Jumlah pemilih (4)	Skor	Rata- Rata	Kriteria
		STB (1)		TB (2)		N (3)		B (4)		SB (5)					
		f	%	f	%	f	%	f	%	f	%				
1	Ketertiban lalu lintas	38	43,7	103	31,0	47	34,8	58	29,3	31	39,2	277	772	2,79	Sedang
2	Kesamanan terhadap tindakan pencopetan	25	28,7	105	31,6	42	31,1	82	41,4	23	29,1		804	2,90	Sedang
3	Kesamanan terhadap tindakan asusila	24	27,6	124	37,3	46	34,1	58	29,3	25	31,6		767	2,77	Sedang
Jumlah		87	100,0	332	100,0	135	100,0	198	100,0	79	100,0				
Total Skor												2343	2,82	Sedang	

Sumber: Olah data primer, 2015

Tabel 15, menunjukkan bahwa secara keseluruhan atribut penilaian keamanan angkot memiliki rata-rata skor keseluruhan sekitar 2,82 dan termasuk dalam kriteria sedang. Hal tersebut berarti bahwa, menurut sebagian besar penumpang angkot menyatakan bahwa keamanan angkot tergolong sedang atau cukup aman. Atribut-atribut tersebut memiliki nilai yang tertinggi hingga nilai yang terendah. Atribut keamanan terhadap tindakan pencopetan (2,90), ketertiban lalu lintas (2,79) dan keamanan terhadap tindakan asusila (2,77).

KESIMPULAN

- Angkutan umum milik pemerintah (Trans Metro Pekanbaru) memiliki kelebihan pada segi biaya, jam operasional, kapasitas angkut penumpang (*load factor*), dan jumlah armada yang tersedia sedangkan angkutan umum milik swasta (bus kota dan angkot) memiliki kelebihan pada jam operasional, kapasitas angkut yang banyak khusus bus kota, jumlah armada dan trayek yang banyak khusus angkot.
- Penumpang angkutan umum di Kota Pekanbaru sebagian besar berjenis kelamin perempuan dengan usia rata-rata remaja (<15-24 tahun) dan memiliki tingkat pendidikan SMA/SLTA. Sebagian besar penumpang berstatus sebagai pelajar/mahasiswa dan pegawai swasta dengan pendapatan perbulan sekitar 1,1 juta hingga 5 juta per bulan. Mayoritas penumpang menggunakan angkutan umum untuk menuju ke lokasi kegiatan tambahan

(pasar, rumah, rekreasi, sosial dan lain-lain).

- Trans Metro Pekanbaru termasuk kedalam angkutan umum dengan nilai tingkat kenyamanan dan keamanan yang baik sedangkan bus kota dan angkot memiliki nilai tingkat kenyamanan dan keamanan yang tergolong sedang.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. (2011a). *Manajemen Transportasi Darat: Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)*. Makasar: Penerbit Graha Ilmu.
- Adisasmita, Sakti Adji. (2011c). *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Makasar: Penerbit Graha Ilmu.
- Gunardo. (2014). *Geografi Transportasi*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Miro, Fidel. (1997). *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Penerbit Tarsito.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.
- Tamin, Ofyar Z. (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.