

PENGELOLAAN SISTEM TRANSPORTASI OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA PEKANBARU TAHUN 2013-2015

Nia Gusti Lestari

Emai:niagustilestari@yahoo.com

Supervisor: Dr. Hasanuddin, M.Si

*Department of Government Science Faculty of Social and Political Sciences
University of Riau*

*Government Science Faculty of Social Studies Program, University of Riau
Campus Bina Widya Jl. H.R. Soebrantas Km. 12.5 Simp. Baru Pekanbaru 28293-
Tel / Fax. 0761-63277*

Abstract

This research is based on the Regulations of the regional city of Pekanbaru number 02 of 2009 about Traffic And Road Transport that the Department of transportation the city of Pekanbaru has the authority as a service to manage transportation in General. Problems occurred at the existing highway transportation in the city of Pekanbaru in between Oplet, City Bus and Metro Trans because of the low level of mobility and accessibility in transportation such as the operating system, the frequency of arrival on the uncertain transportation, the operation of urban transport is still the old already as Oplet and City Bus, and not of route diversion transport routes new oplet intersecting route Trans Metro Pekanbaru.

A common purpose is to research described by the management of transportation department of transportation Pekanbaru. This is cityhe methodology, qualitative study data collection techniques used is, documentation, interviews and observation. While data analysis was descriptive. This study looked at the management of municipal Pekanbaru on mobility and accessibility on transportation and setting route study conducted transportation department on Oplet, City Bus and Trans Metro Pekanbaru.

The result of this research suggests transportation system management done transportation department on the implementation of the route diversion on oplet and city bus with not been undertaken effectively and efficiently, as evidenced by at present well intersecting with the route Trans Metro Pekanbaru. While in the development of Trans Metro corridor can be done effectively and efficient, evidenced by 2 corridor and in 2015 to 8 corridor.

Keywords: The Management Of Transportation System, City Transport

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dalam pengoperasian sistem transportasi, masalah umum yang dirasakan dan dapat dilihat langsung oleh masyarakat adalah tidak seimbangnya antara jumlah kebutuhan perjalanan masyarakat dengan pengadaan pelayanan sistem transportasi yang berkualitas, yang diukur dan kecepatan, keamanan, kenyamanan, kelancaran, keandalan, dan keterjangkauan (biaya murah). Atau, dalam pengertian lain, bahwa mutu layanan sistem transportasi seluruh moda belum mampu mengakomodasi seluruh keinginan masyarakat yang perkembangannya begitu cepat sesuai dengan peningkatan keadaan sosial ekonomi dan kegiatan masyarakat.

Sedangkan pada masalah yang lebih spesifik pada pengoperasian sistem transportasi di kota, yang dirasakan masyarakat pengguna moda transportasi jalan raya diantaranya dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Rendahnya mobilitas dan aksesibilitas pada kendaraan penumpang umum massal, misalnya sistem operasi, frekuensi kedatangan tidak menentu, langkanya tempat pergantian moda (transit), terbatasnya rute pelayanan dan keterbatasan jumlah angkutan umum massal dibanding dengan jumlah arus perjalanan masyarakat.
2. Masih beroperasinya angkutan perkotaan yang sudah berusia tua karena tidak adanya peremajaan angkutan, seperti: Oplet dan Bus Kota.
3. Masih kurang disiplin dan minimnya pengetahuan tata tertib berlalu lintas pengemudi angkutan umum.

4. Belum terlaksananya pengalihan rute trayek baru angkutan kota yang berhimpitan dengan rute Trans Metro Pekanbaru.

Dengan demikian tentu saja, jumlah transportasi khusus pada angkutan kota di Pekanbaru sangat padat.

Tabel 1 Jumlah Armada Angkutan Kota Pekanbaru Tahun 2013-2015

No	Angkutan Kota	Tahun		
		2013	2014	2015
1	Oplet	912 Unit	842 Unit	737 Unit
2	Bus Kota	20 Unit	11 Unit	11 Unit
3	Trans Metro	50 Unit	80 Unit	80 Unit

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2016

Dapat di lihat dari tabel diatas bahwa jumlah Angkutan Kota di Pekanbaru memiliki jumlah yang cukup besar. Angkutan kota seperti Oplet, Bus Kota, dan Trans Metro merupakan sebagian angkutan kota yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Oleh karena itu, peran Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sangat strategis sebagai salah satu *stakeholder* dalam mengurangi permasalahan kemacetan yang terjadi, dan merupakan badan atau organisasi yang melaksanakan tugas pokok membantu Walikota dalam menyelenggarakan pemerintahan di bidang perhubungan.

Untuk itu, kinerja pegawai juga harus diperhatikan. Karena begitu pentingnya pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan yang secara langsung yang berhubungan dengan pengguna angkutan jalan. Selain itu untuk keberhasilan tugas dan fungsi kerja tim yang membidangi masalah transportasi

dan tercapainya tujuan dari organisasi atau lembaga tersebut sangat diperlukan kerjasama juga dari pihak pengguna jalan.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka perumusan masalah adalah sebagai berikut:

“Bagaimanakah pengelolaan sistem transportasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru?”

C. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan umum dari penelitian ini adalah:

1. Mendeskripsikan pengelolaan sistem transportasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.
2. Untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam pengelolaan sistem transportasi tersebut.

Selain itu dalam penelitian ini juga memiliki beberapa tujuan khusus seperti:

1. Mengkaji pengelolaan pemerintah Kota Pekanbaru pada mobilitas dan aksesibilitas pada transportasi di jalan raya.
2. Mengkaji pengendalian usia angkutan jenis Oplet dan Bus Kota yang sudah tua.
3. Mengkaji pengaturan trayek yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota seperti angkutan Oplet, Bus Kota dan Trans Metro yang ada di Pekanbaru.

Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Merupakan pengembangan nuansa Ilmu Pemerintahan di bidang pengelolaan dalam tugas pemerintahan khususnya fungsi

pengelolaan pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

2. Sebagai bahan masukan dan pertimbangan bagi pihak-pihak yang memerlukan informasi dan peneliti-peneliti selanjutnya.
3. Untuk mengembangkan dan meningkatkan kemampuan berfikir melalui penulisan karya ilmiah serta melatih penulis menerapkan teori-teori yang di dapat selama kuliah..

D. Kerangka Teoritis

1. Manajemen Pemerintahan

Menurut Ermaya Suradinata mendefinisikan manajemen pemerintahan sebagai suatu kegiatan atau usaha untuk mencapai tujuan negara dengan menggunakan berbagai sumber yang dikuasai oleh negara. Inti manajemen pemerintahan, terletak pada proses penggerakan untuk mencapai tujuan negara, dimana terkait erat apa yang kita kenal dengan fungsi kepanongprajaan.

Menurut Terry mengatakan bahwa fungsi manajemen ada 4 yang disingkat dengan akronim (POAC) yaitu:

1. Planning (perencanaan) adalah usaha membuat suatu pilihan tindakan dari berbagai alternatif yang mungkin dapat tersedia yang meliputi strategi, kebijakan, program, proyek, dan prosedur dalam rangka mencapai tujuan organisasi. Fungsi perencanaan ini mencakup juga penetapan alat yang sesuai untuk mencapai sasaran yang telah ditentukan. Hasil yang diharapkan dari fungsi ini adalah kesepakatan tentang sejumlah kegiatan yang harus dilakukan oleh anggota organisasi secara proporsional dalam menggapai sasaran yang telah ditetapkan untuk masing-masing unit/pejabat. Pada tahap selanjutnya, perencana harus melakukan diagnosis terhadap tujuan,

sasaran, relevansi, efektivitas, dan efisiensi.

2. Organizing (pengorganisasian) adalah penentuan, pengelompokan dan penyusunan macam-macam kegiatan yang diperlukan untuk mencapai tujuan, penempatan orang-orang (pegawai) terhadap kegiatan-kegiatan dari penyediaan faktor-faktor fisik yang cocok bagi keperluan kerja dan penyuluhan hubungan wewenang yang dilimpahkan terhadap setiap orang dalam hubungannya dengan pelaksanaan setiap kegiatan yang diharapkan.

3. Actuating (penggerakan) adalah membangkitkan dan mendorong semua anggota kelompok agar berkehendak dan berusaha dengan keras untuk mencapai tujuan dengan ikhlas serta serasi dengan perencanaan dan usaha-usaha pengorganisasian dari pihak pimpinan. Karena itu penggerakan dapat diartikan sebagai suatu usaha mempengaruhi dan mengarahkan anggota organisasi (pegawai) untuk melaksanakan pekerjaan sesuai dengan kebijakan yang telah ditetapkan.

4. Controlling (pengawasan) adalah sebagai proses penentuan apa yang harus dicapai yaitu standar, apa yang sedang dilakukan yaitu pelaksanaan, menilai pelaksanaan, dan bilamana perlu melakukan perubahan-perubahan sehingga pelaksanaan sesuai dengan rencana, yaitu selaras dengan panduan.

2. Manajemen Sistem Transportasi

Manajemen dalam kesatuan sistem transportasi merupakan suatu bentuk tindakan oleh pengambil tindakan yang membuat komponen sarana dapat bergerak dan komponen prasarana dapat bermanfaat dan berfungsi sebagaimana mestinya. Secara individu, orang yang mengambil tindakan agar kendaraan dapat

bergerak dan jalan atau terminal dapat berfungsi tentu saja pengemudi kendaraan. Kalau kendaraan sudah bergerak, maka prasarana jalan dan terminal akan berfungsi dengan sendirinya.

Khisty dan Lall (2003) memberikan batasan manajemen sistem transportasi yaitu:

Sebuah proses perencanaan dan pengoperasian sistem transportasi kearah peningkatan akses dari mobilitas arus kendaraan, barang, dan orang yang lebih maksimal dengan menghemat (meminimalkan) sumber keuangan, energi, dan sumber-sumber lainnya dan menjaga mutu lingkungan dan kehidupan.

atau

Usaha untuk mengatur pengadaan pelayanan (jasa) sistem transportasi ke arah yang lebih maksimal dengan memenuhi kebutuhan perjalanan dari pemakai jasa transportasi di lingkup wilayah tertentu dengan menggunakan sumber-sumber yang ada.

E. Definisi Konseptual

Untuk memahami konsep dalam penelitian ini, maka penulis merumuskan beberapa definisi konsep yang berkaitan dengan penelitian ini.

1. Pengelolaan Sistem Transportasi dalam penelitian ini adalah rangkaian kegiatan yang dilakukan unsur pemerintah yaitu Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan pengawasan untuk mencapai tujuan kerja guna meningkatkan efisiensi dan efektifitas transportasi perkotaan yang ada di Pekanbaru.
2. Transportasi adalah sebagai kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam penelitian ini transportasi yang

dimaksud ialah transportasi perkotaan yaitu Oplet, Bus Kota dan Trans Metro Pekanbaru.

3. Sistem Transportasi adalah suatu bentuk keterkaitan antara penumpang atau barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangkaian perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan.
4. Trayek Angkutan adalah lintasan kendaraan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap tetap, dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.
5. Pengaturan Trayek dalam penelitian ini adalah proses, cara serta perbuatan mengatur lintasan atau rute pada angkutan Oplet, Bus Kota dan Trans Metro Pekanbaru yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sehingga bertujuan memudahkan penumpang untuk menggunakan jasa angkutan.

F. Metode Penelitian

Penulis menggunakan metode pendekatan kualitatif dimana menjelaskan suatu masalah dengan batasan terperinci, pengambilan data yang benar dan akurat serta menyertakan berbagai sumber informasi yang terpercaya. Penulis menguraikan penulisan ini dengan cara deskriptif yaitu sebagai prosedur pemecahan masalah yang dikelilingi dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan atau subjek atau objek penelitian (seseorang, lembaga, masyarakat dan lain-lain) pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang benar dan terpercaya.

1. Lokasi Penelitian

Lokasi tempat penelitian yaitu di Kota Pekanbaru. Adapun penulis memilih lokasi penelitian ini karena penulis ingin

membahas permasalahan tentang pengelolaan sistem transportasi oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

2. Jenis Data

- a. Data Primer yaitu data yang diperoleh dari wawancara langsung dengan informan penelitian mengenai pengelolaan sistem transportasi yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Yang menjadi objek penelitian berupa informan yang relevan dengan masalah-masalah yang dirumuskan dalam penelitian antara lain seperti wawancara maupun catatan tertulis.
- b. Data Sekunder yaitu data yang diperoleh mengenai pengelolaan sistem transportasi secara tidak langsung melalui laporan-laporan, data yang diperoleh dari dokumen-dokumen, buku, jurnal dan skripsi terdahulu yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.

3. Teknik Pengumpulan Data

Untuk menghimpun data yang diperlukan, pada dasarnya penulis dalam penelitian ini memperoleh datanya harus disesuaikan dengan permasalahan dan situasi serta kondisi sosial yang ada sehingga data yang ada dapat dipertanggung jawabkan kevaliditasannya. Oleh karena itu teknik yang digunakan dalam pengumpulan data adalah sebagai berikut:

a. Pengamatan (Observasi)

Observasi yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu dengan mengadakan pengamatan secara langsung dilapangan untuk memperoleh informasi tentang pengelolaan sistem transportasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, serta hal-hal yang lain yang

dirasa dapat membantu proses penelitian ini

b. Wawancara (Tanya Jawab)

Wawancara dalam penelitian ini ditujukan kepada pihak Dinas Perhubungan sebagai instansi yang berperan aktif dalam pengelolaan sistem transportasi dan pihak Organisasi Angkutan Darat (Organda).

c. Dokumentasi

Dokumentasi dalam penelitian ini dilakukan saat observasi berlangsung dan berupa foto-foto kejadian yang ada di lokasi observasi berkaitan dengan penelitian dan bertujuan untuk memperjelas dan mendukung proses penelitian.

G. Teknik Analisa Data

Dalam menganalisa data, penulis menggunakan analisa kualitatif, yaitu penulis menganalisa data-data yang telah diperoleh kemudian dituangkan dalam bentuk tulisan. Data tersebut kemudian dikembangkan melalui teori-teori pendukung untuk mendapatkan suatu kesimpulan yang sesuai dengan tujuan dari penelitian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN
PENGELOLAAN SISTEM
TRANSPORTASI OLEH DINAS
PERHUBUNGAN KOTA
PEKANBARU

1. Perencanaan

a. Perencanaan Pengaturan Trayek Angkutan Oplet dan Bus Kota

Dalam hal ini jalur/trayek-trayek, hingga manajemen angkutan akan di revitalisasi. Namun pada trayek-trayek/jalur-jalur yang di lintasi angkutan umum akan di buka untuk oplet. Hal ini disesuaikan pada Bus Trans Metro yang juga melintas, mengingat adanya

penambahan untuk bus tersebut yang akan beroperasi di Kota Pekanbaru.

Di samping itu, selain program yang dijalankan seperti penjelasan diatas, Dinas Perhubungan juga akan berencana ke depan memindahkan jalur trayek untuk angkutan khusus oplet ke jalan-jalan kecil atau difungsikan sebagai angkutan dalam kompleks perumahan sebagai jalur penghubung antar jalan jalan utama kota. Rencananya semua angkutan di jalan-jalan utama itu hanya untuk angkutan massal seperti Trans Metro. Ini sebagai upaya mengatur kendaraan lebih mudah di Pekanbaru, serta mengurangi angkutan di jalan-jalan besar karena mengakibatkan kemacetan. Rencana dengan mengubah trayek oplet yang dilakukan Dinas Perhubungan ini tidak secara keseluruhan, namun untuk mengurangi jumlah oplet di jalan protokol yang ada di Kota Pekanbaru.

Program diatas bertujuan untuk memberikan pelayanan maksimal kepada masyarakat Pekanbaru dalam menggunakan Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM), untuk menciptakan kota Pekanbaru yang nyaman dan tertib angkutan hingga memberikan nilai keuntungan juga bagi pengusaha oplet, karena oplet masih dapat beroperasi dan tidak mati.

Perencanaan yang dilakukan Dinas Perhubungan ini mengingat trayek pada Oplet, Bus Kota, dan Trans Metro yang berhimpitan atau saling tumpang tindih sehingga pelayanan pada angkutan yang diberikan pada masyarakat menjadi tidak terkendali..

b. Perencanaan Pengembangan Koridor Bus Trans Metro Pekanbaru

Pengembangan koridor Bus Trans Metro Pekanbaru merupakan salah satu langkah pengantisipasi kemacetan yang

terjadi di Kota Pekanbaru sekaligus menghindari agar trayek pada angkutan lainnya tidak berhimpitan dengan trayek Bus Trans Metro Pekanbaru. Keberadaan Bus Trans Metro di Kota Pekanbaru sejak Tahun 2009. Dimana, pertengahan Tahun 2009 sebelumnya telah di operasikan 20 unit Bus dan 2 koridor Bus Trans Metro Pekanbaru. Dengan seiringnya berjalan waktu di setiap tahunnya adanya penambahan armada dari Kementerian Perhubungan maka jumlah keseluruhan Bus Trans Metro yang ada di Kota Pekanbaru berjumlah 109 unit, seperti Tabel 2 dibawah ini:

Tabel 2 Jumlah Armada Bus Trans Metro Pekanbaru Yang Beroperasi Tahun 2013-2015

N o	Pihak Pengelola	Mengel ola	Berop erasi
1	Dinas Perhubun gan	50 Unit	50 Unit
2	PD Pembang unan	59 Unit	30 Unit
Jumlah		109 Unit	80 Unit

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2016

Dari Tabel 2 diatas bahwa Jumlah Bus Trans Metro yang beroperasi di Kota Pekanbaru berjumlah 80 unit. Namun yang dikelola oleh pihak pemerintah yaitu Dinas Perhubungan berjumlah 59 unit, yang beroperasi dilapangan hanya 30 unit, sisanya berjumlah 29 unit.

Perlu di ketahui, bahwa selain Dinas Perhubungan yang mengelola Bus Trans Metro, Perusahaan Daerah (PD) Pembangunan juga mengelola Bus Trans Metro yang sesuai atas dasar hukum Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014, yaitu ditegaskan dalam peraturan tersebut bahwa ada 4 unsur yang bisa

mengelola Bus Trans Metro Pekanbaru, diantaranya ialah BUMD, BUMN, Koperasi BUMD dan BUMN, serta Perusahaan berbadan hukum. Dengan demikian, maka Pemerintah Kota Pekanbaru memutuskan bahwa Perusahaan Daerah (PD) Pembangunan juga mengelola Bus Trans Metro yang ada di Kota Pekanbaru.

Dalam pengelolaan Bus Trans Metro ini, yang memiliki wewenang dalam pengembangan serta mengatur koridor atau trayek-trayek pada Bus adalah tugas dari Dinas Perhubungan. Dalam hal ini Dinas Perhubungan telah mengembangkan koridor pada Bus Trans Metro Pekanbaru.

Tabel 3 Koridor Bus Trans Metro Pekanbaru

No	Kode	Rute Trayek
1	Koridor 1	Pelita Pantai – Pandau Pelita Pantai - Jalan Jenderal Sudirman - Bandar Udara SSK II - Jalan Kaharuddin Nasution - Jalan Pasir Putih - Perumahan Pandau
2	Koridor 2	Terminal BRPS - Kulim PP Terminal Bandar Raya Payung Sekaki (BRPS) - Jalan Tuanku Tambusai - Jalan Sudirman (U-Turn RRI) - Jalan Sudirman - Jalan Imam Munandar - Kulim Atas

3	Koridor 3	Kampus UIN - Pasar Wisata Kampus UIN - Jalan HR Soebrantas - Unri - Jalan HR Soebrantas - Jalan SM Amin (U-Turn SPBU) - Jalan HR Soebrantas - Jalan Soekarno Hatta - Jalan Tuanku Tambusai - Jalan Sudirman - Jalan Cut Nyak Dien I - Jalan Jend. Ahmad Yani - Pasar Bawah
4	Koridor 4	Terminal BRPS - Torganda Terminal BPRS - Jalan Tuanku Tambusai - Jalan Soekarno Hatta - Jalan HR Soebrantas - Jalan Soekarno Hatta - Jalan Kharuddin Nasution - Pasir Putih Torganda PP
5	Koridor 5	Terminal BRPS - Kulim Terminal BRPS - Jalan Tuanku Tambusai Ujung - Jalan SM Amin - Jalan Riau - Jalan Ahmad Yani - Jalan Ir Juanda - Jalan Jenderal Sudirman - Jalan Kuantan - Jalan Mustika
6	Koridor 6A	Torganda Pasir Putih - Jalan Kharuddin Nasution - Baterai R - Jalan Soekarno Hatta - Pasar Pagi Arengka - Jalan Soebrantas - Jalan SM Amin - Terminal BRPS
7	Koridor 6B	Terminal BRPS - Mall SKA - Arengka - Jalan Riau - Mall Ciputra - Jalan Panglima Udang - Senapelan - Pasar

		Wisata - Jalan Ahmad Yani - Jalan Riau - BRPS (PP)
8	Koridor 7	Simpang Kharuddin Nasution - Jalan Inpres - Jalan Arifin Ahmad, Jalan Paus - memutar di depan Global Bangunan - Jalan Tuanku Tambusai - Jalan Paus.
9	Koridor 8A	Kantor Walikota Pekanbaru - Jalan Cut Nyak Dien, Jalan Ahmad Yani, Jalan Riau - Jalan Yos Sudarso - Politeknik Caltex Rumbai.
10	Koridor 8B	Kampus Politeknik Caltex Rumbai - Kantor Camat Rumbai - Jalan Soekarno Hatta dua.

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2016

Dari Tabel 3 diatas bahwa sejak Tahun 2009, Pemerintah Kota Pekanbaru resmi meluncurkan Bus Trans Metro ini yang beroperasi melalui rute-rute tertentu. Pada awalnya hanya beroperasi 2 koridor yaitu, Koridor 1 dengan rute Pelita Pantai-Pandau Permai dan Koridor 2 dengan rute Terminal BRPS-Kulim. Namun, setelah sejalan dengan adanya kebutuhan angkutan umum yang cepat, hemat dan aman, Pemerintah Kota Pekanbaru saat ini sudah menambah armada dengan mengembangkan rute-rute terbaru.

Dari tabel diatas dapat dilihat juga rencana Dinas Perhubungan mengembangkan koridor pada, kini tercatat berjumlah 8 koridor yang akan dilalui oleh Bus Trans Metro.

2. Pengorganisasian

a. Pengorganisasian Pengaturan Trayek Angkutan Oplet dan Bus Kota

Dinas Perhubungan dalam perwujudan pengorganisasian dalam

perencanaan yang telah dibuat, maka Kepala Bidang Angkutan memberikan arahan kepada Kepala Seksi Angkutan Jalan untuk melakukan berbagai upaya-upaya dalam pengelolaan sistem-sistem pada transportasi. pengorganisasian merupakan tugas Kepala Seksi Angkutan Jalan untuk melakukan pengorganisasian kepada bawahannya dan ia diberi wewenang dalam penyusunan staf Kepala Seksi Angkutan Jalan memiliki tugas dan fungsi sebagai berikut:

1. Mewakili pengelola dari pihak Dinas Perhubungan dalam melakukan kerja sama dengan organisasi atau dinas lain.
2. Melakukan koordinasi kepada pihak Organda (Organisasi Angkutan Darat).
3. Menetapkan rute/trayek dari angkutan Oplet dan Bus Kota yang akan di rubah.
4. Mengkoordinasikan kepada pihak Pengusaha Angkutan tentang perubahan trayek yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan.

Sementara itu para staf Seksi Angkutan Jalan Dan Staf Seksi Wasdal memiliki tugas dan fungsi, sebagai berikut:

1. Memantau kondisi angkutan umum yang layak beroperasi atau tidak.
2. Melakukan razia di lapangan bagi angkutan yang tidak memiliki kelengkapan surat-surat sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan. (Dalam razia ini, anggota wasdal lalin ikut membantu dan terlibat).
3. Melaporkan jumlah angkutan oplet yang melanggar aturan yang telah di tetapkan oleh pihak Dinas Perhubungan sesuai Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas

Dan Angkutan Jalan sesuai dengan bidang-bidang dari rencana yang telah dibuat.

b. Pengorganisasian Pengembangan Koridor Bus Trans Metro Pekanbaru

Menurut hasil wawancara penulis kepada Bapak Wisnu, selaku Kepala UPTD PAP (Pengelolaan Angkutan Perkotaan), ia menyebutkan:

“Untuk penentuan zona sendiri, akan memetakan dan mengetahui daerah mana saja yang selama ini tergolong sebagai daerah perumahan, daerah sentra bisnis, zona sekolah, dan zona tertentu lainnya yang memudahkan trayek mengetahui alur perjalanan kota. Jika zona-zona tersebut telah diperbaiki dan ditentukan rute jaringannya, diharapkan pengemudi angkutan umum dapat meningkatkan penghasilan dalam menyediakan jasa angkutan. Sebab, jika zona telah tertata dan rute telah dibuat penumpang atau masyarakat pengguna jasa angkutan umum dapat terlayani dengan baik. Intinya kedua belah pihak sama-sama diuntungkan. Pengemudi juga dapat penumpang dan setoran yang diperoleh lebih baik dari biasa”.

Pada tahap pengorganisasian ini, Dinas Perhubungan melakukan survey ke beberapa sekolah, khususnya tingkat Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Sekolah Menengah Atas (SMA). Sebab, anak sekolah merupakan pengguna terbanyak pada angkutan umum Bus Trans Metro Pekanbaru. Setelah melakukan survey ke sekolah-sekolah, target survey selanjutnya adalah ke angkutan umum untuk penentuan faktor

muat. Survey ke setiap angkutan umum ini bersifat dinamis, sedangkan survey ke daerah-daerah tertentu seperti jalan-jalan yang dilalui angkutan umum dan diperkirakan sebagai tempat menarik penumpang angkutan umum sifatnya statis.

3. Pelaksanaan

a.. Pelaksanaan Pengaturan Trayek Angkutan Pada Oplet dan Bus Kota

Dalam perencanaan yang dilakukan Dinas Perhubungan, pada pelaksanaan dengan merubah trayek angkutan jenis Oplet belum bisa sepenuhnya dapat terlaksanakan. Karena terdapat kendala yaitu kurangnya koordinasi antara pihak Dishub sebagai Pemerintahan dan pihak Organda sebagai pihak swasta.

Namun demikian juga halnya karena terdapat permasalahan mengenai penetapan rute trayek. Hal ini timbul akibat supir angkot yang banyak melakukan pelanggaran dengan mengoperasikan kendaraannya tidak sesuai dengan trayek yang telah ditetapkan. Salah satunya adalah supir angkot yang tidak menjalankan trayeknya sampai akhir pos tujuan.

Penyelenggaraan pelayanan dalam bidang transportasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru tentu saja melibatkan kerja dan koordinasi secara internal maupun eksternal. Kendala yang didapatkan dalam pelaksanaan ini adalah kurangnya kerja sama antar pihak Dishub dan Organda. Organda merupakan organisasinya para pengusaha angkutan atau organisasi profesi.

Interaksi yang terjalin antar pihak Pemerintah dan Organda menyangkut permasalahan pelayanan angkutan kota, hanya bersifat incidental yaitu interaksi yang terjalin hanya saat terjadi suatu kejadian atau hanya saat ada permasalahan tertentu saja. Interaksi yang terlihat hanya pada program-program yang melibatkan pihak Organda. Namun dalam hal perumusan kebijakan terkait pelayanan angkutan kota di Kota Pekanbaru, para pengusaha angkutan jarang dilibatkan secara aktif.

b. Pelaksanaan Pengembangan Koridor Bus Trans Metro Pekanbaru

Dalam pelaksanaannya terdapat keberhasilan yaitu kegiatan sosialisasi secara efektif oleh aparat yang bertugas pada staf bidang tersebut, yaitu pada staf Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Pengelolaan Angkutan Perkotaan yang berada di Dinas Perhubungan yang mengelola Bus Trans Metro Pekanbaru, terbukti dari koridor pada Bus Trans Metro yang bertambah menjadi 8 koridor. Namun dalam pelaksanaan ini terdapat hambatan juga hambatan, dimana masyarakat yang ingin menggunakan jasa Bus Trans Metro harus naik dan turun melalui halte yang telah ditentukan, namun terkadang jarak antara halte Bus Trans Metro dengan lokasi masyarakat tersebut sangat jauh. Di samping itu permasalahan terjadi pada sistem operasi yang ada pada Bus Trans Metro, frekuensi kedatangan tidak menentu sehingga masyarakat memilih angkutan umum lain dari pada Bus Trans Metro.

Jauhnya Halte yang harus di tempuh dari rumah ke halte menyebabkan masyarakat lebih cenderung untuk menaiki angkutan umum yang lebih cepat dan dapat mengantarkan sampai tujuan

penumpang tersebut turun. Masih banyaknya beroperasi angkutan umum dan bus kota lainnya yang memiliki jalur atau rute perjalanan yang sama dengan yang rute yang dijalankan oleh Bus Trans Metro menjadi salah satu faktor penghambat juga bagi Dinas Perhubungan. Sekalipun Bus Trans Metro memberikan tingkat kenyamanan dan pelayanan yang lebih baik dari pada Bus kota dan angkutan lainnya. Namun, masyarakat masih banyak yang lebih memilih menggunakan angkutan kota dan Bus kota karena lebih cepat dan dapat mengantarkan penumpangnya sampai kepada tujuan yang diinginkannya.

4. Pengawasan

a. Pengawasan Pengaturan Trayek Pada Angkutan Oplet Dan Bus Kota

Dinas Perhubungan sebagai pembuat aturan atau kebijakan, tentu juga mengawasi dari trayek-trayek angkutan kota yang ada di Kota Pekanbaru. Dalam pengawasan pada trayek angkutan kota Dinas Perhubungan tidak bekerja secara maksimal. Yang menjadi hambatan dalam mengawasinya, yaitu Sumber Daya Manusia. Karena masih adanya personel dari Dinas Perhubungan yang kurang memahami apa yang menjadi tugasnya dilapangan untuk mengawasi angkutan kota. halnya permasalahan mengenai penerapan rute trayek masih kerap muncul terjadi. Hal ini timbul akibat supir angkot yang banyak melakukan pelanggaran dengan mengoperasikan kendaraannya tidak sesuai dengan trayek yang telah ditetapkan. Salah satunya adalah supir angkot yang tidak menjalankan trayeknya sampai pos akhir tujuan. Hal ini merugikan para penumpang angkutan kota khususnya jenis Oplet dan Bus Kota, sebab mereka merasa dirugikan dengan karena tidak

sampai ditempat tujuan yang mereka inginkan.

b. Pengawasan Pengembangan Koridor Trans Metro Pekanbaru

Di dalam pelaksanaan yang dilakukan Dinas Perhubungan pada penambahan atau pengembangan Bus Koridor Bus Trans Metro sudah berjalan secara efektif dan efisien. Pengembangan ini untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi, tetapi terdapat hambatan dimana kurang optimalnya pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan sebagai pengawas (evaluator) dalam upaya-upaya meningkatkan pelayanan kepada masyarakat. Hal ini dapat terjadi, disebabkan karena kemampuan sumber daya dari aparatur yang kurang memadai serta terbatasnya aparatur untuk melakukan pengawasan di lapangan, sehingga terdapat hambatan dalam pelaksanaannya, yaitu sistem operasi dari Trans Metro yang tidak menentu sehingga pengguna jasa transportasi tersebut memilih angkutan umum yang lain.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian dan pembahasan di dalam skripsi ini, maka penulis dapat menyimpulkan beberapa kesimpulan mengenai Pengelolaan Sistem Transportasi Oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, yaitu sebagai berikut:

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam pengelolaan sistem transportasi di Pekanbaru yang memiliki berbagai perencanaan diantaranya Pengaturan Trayek Angkutan dengan mengubah jalur trayek pada angkutan kota jenis Oplet dan Bus Kota. Berhubung dari pihak Pengusaha Angkutan tidak ada

peremajaan angkutan, Karena banyaknya kendala yang di hadapi oleh pihak pengusaha angkutan, yang salah satunya karena mahal nya harga mobil untuk angkutan kota yang sulit terjangkau. Oleh karena itu Dinas Perhubungan melaksanakan perencanaan dengan menjadikan Oplet dan Bus Kota sebagai Angkutan Pengumpan dari permukiman-pemukiman masyarakat, dan mengantarkan penumpang ke halte-halte Bus Trans Metro Pekanbaru yang berada di Jalanan Protokol. Sedangkan Pengembangan Koridor Bus Trans Metro Pekanbaru yang dilakukan Dinas Perhubungan sudah berjalan secara efektif dan efisien. Hanya saja sistem pelayanan yang diberikan pada masyarakat belum bekerja secara optimal. Karena sistem operasi yang diberikan kepada masyarakat tidak menentu. Sementara itu pada pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan juga belum optimal terhadap angkutan yang banyak melakukan pelanggaran seperti tidak laik jalan, atau tidak memiliki bukti lulus uji. Karena masih terdapat angkutan yang melanggar aturan pada saat waktu razia. Belum optimalnya pengawasan tersebut dikarenakan lemahnya hukum yang diberikan sehingga tidak membuat mereka jera.

Kemudian dalam Pengaturan Trayek dengan perencanaan merubah keseluruhan trayek-trayek pada Oplet dan Bus Kota belum dapat terlaksana. Dikarenakan kurang kerja sama dan koordinasi antar pihak Dishub sebagai Pemerintah dan Organda sebagai pihak Swasta. Termasuk Pengguna Angkutan yaitu Masyarakat. Sedangkan kemampuan pengawasan untuk pelanggaran-pelanggaran pada angkutan seperti pelanggaran izin trayek, belum maksimal

yaitu pegawai dari Dishub tidak bisa memberikan efek jera sebab sanksi yang diberikan hanya bersifat lisan dan tilang buku pengawasan.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka penulis memberikan saran mengenai Pengelolaan Sistem Transportasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, yaitu sebagai berikut:

1. Penulis mengharapkan agar Dinas Perhubungan dalam melakukan perubahan trayek pada angkutan jenis Oplet dan Bus Kota untuk bisa bekerja sama membantu para pengusaha angkutan tersebut. di samping itu juga membantu pihak pengusaha angkutan dan memberi solusi dalam peremajaan angkutannya, Sehingga tidak ada lagi terlihat dilapangan oplet yang memiliki kondisi tidak layak yang akan membahayakan masyarakat yang menggunakannya. Penulis juga menyarankan pihak Dinas Perhubungan agar memberi sanksi yang menimbulkan efek jera pada supir yang melakukan pelanggaran pada saat razia, sehingga tidak ada pelanggaran terjadi dilapangan yang dilakukan oleh angkutan perkotaan di Pekanbaru.
2. Penulis mengharapkan Dinas Perhubungan, khususnya yang bertanggung jawab dan berkomitmen terhadap fungsi dan tugasnya dengan memahami secara jelas supaya tujuan yang ingin dicapai segera terealisasikan dengan

baik dan tepat sasaran dalam pelayanan jasa angkutan, yaitu pada Oplet dan Bus Kota. Seharusnya pihak dinas menurunkan petugas dalam melakukan operasional terhadap pengawasan dan pemantauan baik pengecekan maupun perbaikan pada trayek-trayek angkutan yang dapat dilakukan secara rutin guna mengantisipasi terjadinya pelanggaran. Dan yang kemudian di dukung kerjasama dan saling berkoordinasi secara baik pada pihak Organda, Masyarakat selaku Pengguna Angkutan dan pihak-pihak lain yang saling berkaitan.

DAFTAR PUSTAKA

a. Buku:

Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Adisasmita, Rahardjo. 2011. *Manajemen Pemerintahan Daerah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Hobbs, F.D. 1995. *Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

Khisty, Jotin C. 2006. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 2*. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Meleong, J. Lexy. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Miro, Fidel. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Nawawi, Zaidan. 2013. *Manajemen Pemerintahan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada

Salam, Setiawan Darma. 2004. *Manajemen Pemerintahan Indonesia*. Jakarta: Djambatan.

Susantono, Bambang. 2013. *Transportasi Dan Investasi*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.

Tamin, Z. Ofyar. 2010. *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.

b. Jurnal:

Raden Imam Al Hafis, Abdul Hakim, Bambang. 2013. *Aktor Pelaksana Pengelolaan Transportasi Publik Perkotaan Studi Kasus Bus Trans Metro Di Kota Pekanbaru*. Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi , Universitas Brawijaya.

c. Skripsi:

Faisal Yunan Siregar, 2015. *Pengawasan Angkutan Kota Oleh Dinas Perhubungan Kota Dumai*. Skripsi Jurusan Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial Dan Politik, Universitas Riau.

Desi Nova Yanti. 2016. *Manajemen Pemerintah Kota Pekanbaru Dalam Pengembangan Objek Wisata Danau Buatan Di Kota Pekanbaru Tahun 2012-2014*. Skripsi Jurusan Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial Dan Politik, Universitas Riau.

c. Peraturan Perundangan Undangan

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Peraturan WaliKota Pekanbaru Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Rincian Tugas, Fungsi Dan Tata Kerja Dinas

Perhubungan, Komunikasi Dan
Informatika Kota Pekanbaru.

Keputusan WaliKota Pekanbaru Nomor 86
Tahun 2003 Tentang Penetapan Trayek
Dan Kode Trayek Dan Warna Angkutan
Kota Dalam Kota Pekanbaru.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun
2014 Tentang Angkutan Jalan.

e. Sumber Internet:

www.dishub.pekanbaru.go.id