



Pengembangan Angkutan Jalan Perintis di Kabupaten Pelalawan Provinsi Riau

Nunuj Nurdjanah

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian,
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta, Indonesia

nujtea@yahoo.com

Diterima: 7 Mei 2018, Direvisi: 21 Mei 2018, Disetujui: 28 Mei 2018

ABSTRACT

Pioneered of Road Public Transport Development in Pelalawan District of Riau Province: Riau Provincial Government's planning to increase economic growth has been done by creating connectivity among every region in Riau Province. Other than building roads and bridges, connectivity between regions also needs to be supported by the provision of transportation like pioneered of road public transportation. This research is intended to identify trajectory visibility on Pangkalan Kerinci-Teluk Meranti route at Pelalawan Region as a pioneered of road public transportation in Riau Province, as a recommendation material on the development of accessibility and connectivity of road transportation to open isolated areas or less developed in Riau Province. The study has taken the route of Pangkalan Kerinci-Teluk Meranti in Pelalawan Regency as a sample. This route has been connected with the provincial road access, a good potential connection to the area of the CPO plantation, as well as tourist destinations Bono Waves in Pulau Muda. Based on the results of the analysis using multi criteria analysis method, it can be concluded that pioneered of road public transportation for Pangkalan Kerinci-Teluk Meranti route can be developed and needs to be supported by other facility development such as places topping, road equipment, and widening local road. There is also needs for development and improvement at the management of tourist destinations Kampar River, so as to increase the visits of foreign tourists and domestic tourists as potential demand pioneered of roads public transportation, as well as commercial public transportation in the future.

Keywords: trajectory development; pioneered of road public transportation; Pelalawan District.

ABSTRAK

Rencana Pemerintah Provinsi Riau untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dilakukan dengan menciptakan keterhubungan antar semua daerah di provinsi Riau. Selain dengan membangun jalan dan jembatan, keterhubungan antar daerah juga perlu didukung dengan adanya penyediaan angkutan, salah satunya angkutan jalan perintis. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kelayakan trayek Pangkalan Kerinci-Teluk Meranti di Kabupaten Pelalawan sebagai angkutan jalan perintis sebagai bahan masukan untuk mewujudkan pengembangan aksesibilitas dan konektivitas transportasi jalan guna membuka daerah terisolasi atau kurang berkembang di Provinsi Riau. Penelitian ini mengambil usulan rute untuk trayek Pangkalan Kerinci-Teluk Meranti di Kabupaten Pelalawan diambil sebagai sampel. Trayek ini sudah terhubung dengan akses jalan provinsi, terdapat potensi daerah yang cukup baik yaitu perkebunan CPO, serta destinasi wisata Ombak Bono di Pulau Muda. Berdasarkan hasil analisis menggunakan metode analisis multikriteria, dapat disimpulkan bahwa angkutan jalan perintis untuk trayek Pangkalan Kerinci-Teluk Meranti dapat dikembangkan dan perlu didukung dengan pengembangan fasilitas lainnya seperti penyediaan tempat henti, perlengkapan jalan, dan pelebaran jalan desa di Kabupaten Palalawan. Selain itu, perlu pengembangan dan peningkatan pengelolaan tujuan wisata Sungai Kampar, sehingga dapat meningkatkan kunjungan wisatawan domestik maupun mancanegara yang menjadi potensi permintaan angkutan jalan perintis maupun angkutan umum jalan komersial di masa yang akan datang.

Kata Kunci: pengembangan trayek; angkutan jalan perintis; Kabupaten Palalawan.

I. Pendahuluan

Transportasi adalah salah satu aspek penting dalam menggerakkan roda perekonomian masyarakat. Bagi masyarakat kota tentunya bukan masalah karena terdapat berbagai macam pilihan angkutan, tapi bagi masyarakat daerah terpencil, pedalaman, terisolir, tertinggal atau berada di wilayah perbatasan, transportasi menjadi masalah karena infrastruktur sarana prasarana transportasi kurang memadai serta biaya transportasi yang tinggi. Permasalahan tersebut terjadi di beberapa daerah Provinsi Riau dimana

masih minimnya akses jalan atau akses angkutan umum yang menyebabkan daerah tersebut kurang berkembang.

Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 66 Tahun 2011 tanggal 28 Desember 2011 Provinsi Riau memiliki luas wilayah 915.016 hektar. Keberadaannya membentang dari lereng Bukit Barisan sampai dengan Selat Malaka. Di daratan Provinsi Riau terdapat 15 sungai, di antaranya ada 4 sungai yang mempunyai arti sangat penting sebagai prasarana perhubungan seperti Sungai Siak (300 km)

dengan kedalaman 8-12 m, Sungai Rokan (400 km) dengan kedalaman 6-8 m, Sungai Kampar (400 km) dengan kedalaman lebih kurang 6 m dan Sungai Indragiri (500km), kedalaman 6-8 m. Keempat sungai yang membelah dari pegunungan dataran tinggi Bukit Barisan bermuara di Selat Malaka dan Laut Cina Selatan itu dipengaruhi pasang surut laut.

Peraturan Presiden Nomor 131 Tahun 2015 tentang Penetapan Daerah Tertinggal pada lampirannya menyatakan tidak ada daerah/kabupaten di Propinsi Riau yang termasuk daerah tertinggal atau terisolir, tetapi fakta di lapangan masih terdapat daerah di Provinsi Riau yang belum tersentuh angkutan umum dan konektivitas dengan daerah lain karena kondisi aksesibilitas angkutan jalan yang belum memadai. Oleh karena itu Pemerintah Provinsi Riau memprioritaskan pembangunan untuk membuka daerah yang belum berkembang, salah satunya dengan membangun jalan dan jembatan. Pemerintah Provinsi Riau berharap semua daerah di Provinsi Riau harus terhubung dengan daerah yang lain agar ekonomi bisa tumbuh dengan baik. Selain dengan membangun jalan dan jembatan keterhubungan antar daerah juga perlu didukung dengan adanya penyediaan angkutan salah satunya dengan penyediaan angkutan jalan perintis sebagai pembuka aksesibilitas daerah kurang berkembang.

Tujuan penelitian ini adalah menganalisis pengembangan angkutan jalan perintis di Provinsi Riau sebagai bahan masukan guna mendukung konektivitas transportasi jalan dan membuka daerah yang belum berkembang di Provinsi Riau.

II. Tinjauan Pustaka

A. Definisi Angkutan Perintis

Angkutan perintis adalah angkutan yang melayani daerah-daerah terisolir, terpencil dan belum berkembang serta belum tersedia sarana angkutan yang memadai dengan tarif yang terjangkau. Angkutan perintis merupakan salah satu solusi untuk masalah transportasi di wilayah terpencil atau belum berkembang guna membuka aksesibilitas dan konektivitas dengan daerah lainnya, dan meningkatkan mobilitas penduduk di wilayah yang bersangkutan.

Pelayanan angkutan perintis mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap mobilitas masyarakat di suatu daerah. Tersedianya transportasi jalan akan sangat menunjang aktivitas masyarakat yang secara tidak langsung dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi baik regional maupun nasional. Perkembangan angkutan perintis yang dilaksanakan tidak terlepas dari kebijakan yang diterapkan dalam pelaksanaan serta kebijakan *stakeholder* lain sebagai penunjangnya.

Penyelenggaraan pelayanan angkutan perintis dapat diwujudkan dalam sistem transportasi yang berkelanjutan (*sustainable transport*), oleh karena itu pelaksanaannya harus betul-betul diawasi agar dapat terlaksana dengan baik dan terintegrasi dengan angkutan lainnya.

Angkutan perintis adalah sebagai akses baru tidak dapat diprediksi dari bangkitan dan tarikan karena fungsinya adalah stimulan bagi mobilitas suatu wilayah yang terisolir namun punya potensi dikembangkan (Ferry dan Hanggoro, 2015). Angkutan perintis menurut Ahmad Faizin merupakan angkutan operasional bersubsidi untuk melayani daerah terisolir dan belum berkembang.

B. Kebijakan Angkutan Perintis

Angkutan perintis dapat diklasifikasikan sebagai angkutan umum dalam trayek karena mempunyai rute dan trayek tetap, namun taryeknya dikelompokkan kepada trayek tertentu. Yang dimaksud dengan trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan yang mempunyai asal tujuan perjalanan tetap, serta lintasan tetap baik berjadwal maupun tidak berjadwal.

Dalam Pasal 138 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dijelaskan bahwa:

1. Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau;
2. Pemerintah bertanggungjawab atas penyelenggaraan angkutan umum; dan
3. Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor.

Pasal 185 ayat 1 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ menyebutkan bahwa angkutan umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah. Dalam penjelasan disebutkan bahwa trayek tertentu yang dimaksudkan adalah trayek angkutan penumpang umum orang yang secara finansial belum menguntungkan termasuk trayek angkutan perintis.

Pada Pasal 107 PP 74 Tahun 2014 dijelaskan sebagai berikut:

1. Angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah.
2. Pemberian subsidi oleh pemerintah dialokasikan pada bagian anggaran kementerian/lembaga yang membidangi urusan angkutan jalan.

3. Trayek tertentu yang dimaksudkan ditentukan berdasarkan faktor finansial dan faktor keterhubungan.
4. Trayek tertentu yang didasarkan oleh faktor finansial meliputi:
 - a. Trayek yang menghubungkan wilayah perbatasan dan/atau wilayah lainnya karena pertimbangan aspek sosial politik;
 - b. Trayek angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan khusus untuk pelajar dan/atau mahasiswa
 - c. Trayek perkotaan dengan angkutan massal yang tarif keekonomiannya tidak terjangkau oleh daya beli masyarakat; atau
 - d. Trayek yang penetapan tarifnya dibawah biaya operasional yang ditetapkan oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah
5. Trayek tertentu yang didasarkan oleh faktor keterhubungan meliputi:
 - a. Trayek yang menghubungkan wilayah terisolir dan/atau kurang berkembang dengan kawasan perkotaan yang belum dilayani angkutan umum
 - b. Trayek yang melayani perpindahan penumpang dari angkutan penyeberangan perintis, angkutan laut perintis, dan angkutan udara perintis.

Dalam Pasal 109 dijelaskan bahwa pemberian subsidi penyelenggaraan angkutan penumpang umum dalam trayek kepada Perusahaan Angkutan Umum dilaksanakan oleh:

1. Pemerintah untuk angkutan antarkota antarprowinsi atau angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan atau angkutan perdesaan yang berdampak nasional
2. Pemerintah Provinsi untuk angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan atau angkutan perdesaan yang berdampak regional
3. Pemerintah Kabupaten untuk angkutan perkotaan atau angkutan perdesaan dalam wilayah kabupaten dan/atau;
4. Pemerintah kota untuk angkutan perkotaan atau angkutan perdesaan yang berada dalam wilayah kota.

C. Permasalahan Angkutan Perintis

Angkutan umum perintis pertama kali dipelopori oleh Perum DAMRI, yang berperan dalam penyelenggaraan angkutan jalan perintis di beberapa daerah terpencil. Operasional DAMRI sebagai angkutan perintis bertujuan untuk:

1. Untuk mewujudkan pelayanan jasa angkutan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman serta efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan
2. Untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong penggerak dan penunjang pembangunan nasional khususnya di daerah terisolir yang belum berkembang.
3. Memberikan kemudahan pelayanan angkutan orang yang merupakan kebutuhan pokok masyarakat di kawasan perkotaan dan pedesaan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Dalam melaksanakan peran pelayanan angkutan jalan didaerah terpencil khususnya dalam dalam penyelenggaraan angkutan perintis, terdapat beberapa permasalahan antara lain:

1. Masih minimnya infrastruktur dan kondisi medan pelayanan sangat berat mengakibatkan *lifetime* kendaraan menjadi sangat singkat.
2. Daya beli masyarakat masih rendah, beberapa trayek pembayaran tarif dengan barter.
3. Penyediaan anggaran keperintisan belum menampung semua kebutuhan angkutan keperintisan dikarenakan terbatasnya anggaran yang tersedia.
4. Ketersediaan BBM yang masih minim mengakibatkan biaya operasional kendaraan meningkat
5. Terbatasnya ketersediaan suku cadang kendaraan di daerah.

D. Analisis Multi Kriteria

Analisis Multi Kriteria (AMK) merupakan salah satu analisis kuantitatif yang pada awalnya berasal dari data kualitatif yang diubah menjadi kuantitatif. Secara definisi AMK merupakan metode yang dikembangkan dalam pengambilan keputusan dari beberapa alternatif solusi dari lapangan yang sesuai dengan kriteria dari pengambil kebijakan. Dari beberapa alternatif ini akan muncul alternatif yang terbaik dengan kriteria-kriteria yang diinginkan. (Kurniawan, 2015).

Manfaat metode AMK sebagai berikut:

1. Sebagai alat analisis keputusan terbaik dalam menentukan sebuah kebijakan
2. Metode ini bisa dipakai dalam mengakomodasi berbagai kriteria pertimbangan dalam proyek pemerintah.

Tiga perangkat utama yang merupakan komponen-komponen penting dari kerangka AMK adalah

Prinsip, Kriteria, dan Indikator. Prinsip merupakan suatu kebenaran atau hukum pokok sebagai dasar suatu pertimbangan atau tindakan. Prinsip-prinsip dalam konteks angkutan perintis diperlakukan sebagai kerangka primer untuk pengembangan angkutan perintis di suatu wilayah. Prinsip-prinsip tersebut akan memberikan landasan pemikiran bagi kriteria dan indikator, dan mengukur. Kriteria merupakan suatu prinsip atau batasan untuk menilai sesuatu hal. Oleh karenanya kriteria dapat dilihat sebagai prinsip tingkat dua yang menambah arti dan cara kerja dalam suatu prinsip tanpa membuatnya sebagai suatu prinsip.

Kriteria merupakan titik lanjutan dimana informasi yang diberikan oleh indikator dapat digabungkan dan suatu penilaian dapat dipahami menjadi lebih tajam. Indikator merupakan suatu variabel yang digunakan untuk memperkirakan status kriteria tertentu. Indikator mempunyai pesan tunggal yang berarti berupa informasi yang mewakili suatu agregat dari satu elemen atau lebih elemen data yang memiliki hubungan tertentu yang tetap. (Mendoga, Maconan. 1999). Dalam penelitian ini, untuk menentukan utilitas masing-masing aspek dilakukan dengan menggunakan pembobotan terhadap masing-masing aspek kriteria.

III. Metodologi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Pelalawan Provinsi Riau, dengan pendekatan kualitatif dengan menggunakan sampel non eksperimen, dan pendekatan kuantitatif. Pendekatan kualitatif dilakukan dengan menggunakan sampel responden masyarakat pada wilayah studi, observasi dan *brainstorming* dengan *stakeholder* terkait. Pendekatan kuantitatif dilakukan dengan menggunakan data sekunder berupa data dan informasi tentang kependudukan, demografi, dan data-data pendukung lainnya mengenai wilayah studi dan kebijakan angkutan jalan perintis.

Metode sampling juga digunakan dalam penelitian ini dilakukan guna menjangkau persepsi responden masyarakat dengan menggunakan *purposive sampling*, dengan jumlah sampel ditentukan sebanyak 30 orang penduduk di Kecamatan Teluk Meranti yang diperkirakan akan menjadi pengguna angkutan jalan perintis. Jumlah tersebut merupakan sampel terkecil dari sampel besar, dengan pertimbangan sampel tersebut dapat mewakili masyarakat pengguna angkutan jalan dengan trayek dari Teluk Meranti ke Pangkalan Kerinci Kabupaten Pelalawan.

Sumber data pada penelitian ini meliputi instansi terkait seperti Dinas Perhubungan Provinsi Riau, Dinas Perhubungan Kabupaten Pelalawan, Bappeda

Provinsi Riau, Dinas Binamarga Propinsi Riau, serta masyarakat dan *stakeholder* terkait lainnya pada wilayah studi. Pengumpulan data primer dilakukan dengan penyebaran kuesioner untuk menjangkau persepsi masyarakat pada wilayah studi, melakukan observasi langsung ke lokasi studi yaitu wilayah Kabupaten Pelalawan di Provinsi Riau, diskusi dan wawancara singkat dengan *stakeholder* terkait. Selain itu juga dilakukan pengumpulan data sekunder melalui telaahan terhadap studi dan dokumen terkait angkutan perintis di daerah lainnya. Data yang terkumpul, hasil observasi persepsi dan *brainstorming* selanjutnya dianalisis dengan menggunakan analisis multi kriteria, dengan terlebih dahulu menentukan kriteria, indikator, dan variabel untuk menentukan penilaian terhadap kebutuhan pengembangan angkutan perintis. Pembobotan dan penilaian dilakukan oleh tim dan masukan dari *stakeholder*/narasumber terkait serta berdasarkan data dan informasi kuantitatif dan kualitatif yang diperoleh dari instansi terkait, serta pertimbangan kebijakan, untuk mendapatkan satu nilai untuk kategori tertentu. Dalam penelitian ini, penilaian pengembangan angkutan perintis dikategorikan menjadi 3 penilaian yaitu kategori baik untuk dikembangkan, cukup dapat dikembangkan, dan kurang baik untuk dikembangkan.

IV. Hasil dan Pembahasan

A. Gambaran Umum Kabupaten Pelalawan

Kabupaten Pelalawan adalah pemekaran Kabupaten Kampar di Provinsi Riau, yang dibentuk berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 53 Tahun 1999. Pada awalnya terdiri atas 4 wilayah kecamatan, yakni: Langgam, Pangkalan Kuras, Bunut, dan Kuala Kampar. Kemudian setelah terbit Surat Dirjen PUOD No.138/1775/PUOD tanggal 21 Juni 1999 tentang pembentukan 9 kecamatan pembantu di Provinsi Riau, maka Kabupaten Pelalawan dimekarkan menjadi 9 kecamatan, yang terdiri atas 4 kecamatan induk dan 5 kecamatan pembantu, tetapi berdasarkan SK Gubernur Provinsi Riau No. 136/TP/1443, Kabupaten Pelalawan dimekarkan kembali menjadi 10 kecamatan. Namun, setelah terbitnya Peraturan Daerah Kabupaten Pelalawan Nomor 06 Tahun 2005, maka Kabupaten Pelalawan terdiri atas 12 kecamatan (**Tabel 1**).

Kabupaten Pelalawan terletak di Pesisir Pantai Timur pulau Sumatera antara 1,25' Lintang Utara sampai 0,20' Bujur Timur sampai 103,28'9 Bujur Timur dengan batas wilayah sebagai berikut:

1. Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Siak (Kecamatan Sungai Apit dan Kecamatan Siak), dan Kabupaten Bengkalis (Kecamatan Tebing Tinggi).

Tabel 1.
Jumlah Penduduk per Kecamatan di KabupatenPelalawan

No.	Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)
1.	Bunut	Pangkalan Bunut	13.742
2.	Langgam	Langgam	26.423
3.	PangkalanKerinci	Pangkalan Kerinci	90.306
4.	Pangkalan Kuras	Sorek	52.920
5.	Pangkalan Lesung	Pangkalan Lesung	29.035
6.	Ukui	Ukui Satu	36.849
7.	Kuala Kampar	Teluk Dalam	17.797
8.	Kerumutan	Kerumutan	20.350
9.	Teluk Meranti	Teluk Meranti	14.834
10.	Pelalawan	Pelalawan	17.798
11.	Bandar Sei Kijang	Sei Kijang	23.006
12.	Bandar Petalangan	Rawang Empat	13.885

Sumber: PemkabPelalawan, 2016

2. Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Indragiri Hilir (Kecamatan Kateman, Kecamatan Mandah, dan Kecamatan Gaung), Kabupaten Indragiri Hulu (Kecamatan Rengat, Kecamatan Pasir Peny, Kecamatan Peranap, dan Kecamatan Kuala Cenayu), dan Kabupaten Kuantan Singingi (Kecamatan Kuantan Hilir, dan Kecamatan Singingi).
3. Sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Kampar (Kecamatan Kampar Kiri, Kecamatan Siak Hulu), dan Kota Pekanbaru (Kecamatan Rumbai dan Tenayan Raya).
4. Sebelah timur berbatasan dengan Provinsi Kepulauan Riau.

Luas wilayah Kabupaten Pelalawan 1.392.494 ha atau 14,73% dari luas wilayah Provinsi Riau (9.456.160 Ha). Kabupaten Pelalawan terdiri dari 12 kecamatan dan 118 desa. Kecamatan terluas Kecamatan Teluk Meranti yaitu 423.984 Ha (30,45 %) dan yang paling kecil Kecamatan Pangkalan Kerinci dengan luas 19.355 Ha atau 1,39% dari luas Kabupaten Pelalawan.

Jumlah penduduk Kabupaten Pelalawan hasil sensus 2010 berjumlah 356.945 jiwa, dan tahun 2016 diperkirakan sebanyak 417.498 jiwa, yang tersebar di 12 kecamatan dengan penduduk terbanyak ada di Pangkalan Kerinci. Laju pertumbuhan penduduk Kabupaten Pelalawan cukup tinggi dari tahun ke tahun yaitu 6,71%. Tingginya angka pertumbuhan penduduk ini selain dikarenakan tingkat kelahiran yang tinggi juga karena tingginya jumlah pendatang dari luar wilayah Pelalawan terkait dengan penyerapan tenaga kerja di sektor industri pengolahan dan perkebunan.

Secara umum tingkat kepadatan penduduk di Kabupaten Pelalawan 28 jiwa per km². Kecamatan dengan tingkat kepadatan tertinggi adalah Kecamatan Pangkalan Kerinci 523 jiwa per km². Sedangkan kepadatan terendah di Kecamatan Teluk Meranti 4 jiwa per km².

Salah satu kecamatan di Kabupaten Pelalawan adalah Teluk Meranti, keadaan alamnya berupa dataran rendah berawa-rawa dengan lahan gambut yang cukup luas. Wilayah Teluk meranti dibelah oleh aliran sungai kampar yang bermuara ke Selat Malaka. Sepanjang aliran sungai tersebut membentang hutan lebat tropis yang sangat luas di kedua sisi sungai tersebut. Penduduk asli Teluk Meranti adalah Suku Melayu.

Mata pencaharian penduduk Teluk Meranti bergantung pada sektor pertanian, perkebunan, nelayan, dan kehutanan. Potensi besar yang ada di kecamatan Teluk Meranti yaitu di bidang pariwisata, yaitu objek wisata fenomena alamnya berupa Ombak Bono yang terdapat di Sungai Kampar. Fenomena alam tersebut hanya ada dua di dunia yaitu di Sungai Amazon, Brazil dan Sungai Kampar Teluk Meranti, Pelalawan, Riau. Pada zaman dahulu Ombak Bono sangat ditakuti oleh masyarakat dan para pelayar yang memasuki kawasan tersebut. Hal ini dikarenakan kuatnya hempasan dari ombak tersebut yang mampu menghancurkan perahu-perahu pelayar. Setelah kedatangan tim ekspedisi penjelajah sungai, fenomena tersebut dijadikan sebagai objek *surfing* para peselancar. Hingga sekarang banyak peselancar dunia maupun dari Indonesia yang menjajal kedahsyatan Ombak Bono tersebut.

Keindahan Ombak Bono telah menyebar ke berbagai belahan dunia bahkan beberapa negara menyatakan tertarik untuk mengelola objek wisata tersebut. Adapun negara-negara tersebut yaitu Jepang, Belanda, Belgia, Jerman, UEE, dan beberapa negara lainnya. Konsep pengembang wisata Bono menjadi kawasan wisata internasional telah dicanangkan oleh Pemerintah Kabupaten Pelalawan.

Upaya promosi dan pengelolaan objek wisata Bono terus ditingkatkan sehingga pada tahun 2013 Kabupaten Pelalawan mendapat pengakuan dari Pemerintah Pusat dengan memberikan Citra Pesona Award 2013 sebagai Peringkat 10 Pengelolaan Objek Wisata di Indonesia (**Gambar 1 dan Gambar 2**).

B. Hasil Survei Angkutan Jalan Perintis

Pembangunan jalan di Kabupaten Pelalawan setiap tahunnya meningkat guna memperlancar arus barang dan jasa serta membuka keterisolasian daerah.

Panjang jalan di Kabupaten Pelalawan mencapai 2.401,89 km, terdiri dari permukaan jalan yang di aspal 411,69 km (17,14%), semenisasi 294,02 km (12,24%), kerikil 606,77 km (25,26%), dan jalan tanah 1.089,41 Km (45,36%).

Jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Pelalawan, yang terdaftar di Dinas Perhubungan terdapat bus 342 unit, oplet 46 unit, truk 2.637 unit dan kereta tempelan 421 unit.

Pada tahun 2014 pihak Balai Ditjen Perhubungan Darat untuk Provinsi Riau telah melakukan survei kebutuhan angkutan perintis, inventarisasi kebutuhan sebanyak 19 trayek. Sampai dengan tahun 2016, telah beroperasi angkutan jalan di Provinsi Riau sebanyak 2 trayek, yaitu trayek Kuantan Singingi-Teluk Kuantan, dan Trayek Siak- Siak Sri Indrapura, sedangkan untuk Trayek Teluk Meranti-Pangkalan Kerinci belum termasuk yang disurvei tahun 2014 (**Tabel 2**).



Sumber: *inforiau.co.id*, 2016

Gambar 1.
Destinasi Wisata Fenomena Ombak Bono di Sungai Kampar.



Sumber: *Hasil Survey*, 2017

Gambar2.
Lokasi Wisata Bono.

Tabel 2.
Kebutuhan Trayek Angkutan Jalan Perintis Provinsi Riau

No.	Trayek		Rute	Panjang Trayek (Km)
	Asal	Tujuan		
1.	Indragiri Hulu	Rengat	Rengat-P. Kasai-Lb. Kandis-B. Cenaku	51
2.	Siak	Sri Indrapura	Siak Sri Indrapura-Sp. Batu-Tualang	55
3.	Rokan Hulu	Pasir Pangaraian	Pasir Pangaraian-Tandu-Rokan IV Kota	63
4.	Kampar	Bangkinang	Bangkinang-XIII Koto Kampar	65
5.	Rokan Hilir	Bagansiapiapi	Bagansiapiapi-Tanah Putih T.M.	70
6.	Siak	Siak Sri Indrapura	Siak Sri Indrapura-Sungai Mandau	70
7.	Indragiri Hulu	Rengat	Rengat-Air Molek-Paranap-Rakit Kulim	70
8.	Rokan Hulu	Pasir Pangaraian	Pasir Pangaraian-Tandu-Pendalihan IV Koto	76
9.	Rokan Hulu	Pasir Pangaraian	Pasir Pangaraian-Sp. Kumu-Daludalu-Mahate-Tembusan Utara	80
10.	Indragiri Hulu	Rengat	Rengat-Air Molek-Sungai Lala-Lb. Batu Jaya	86,5
11.	Rokan Hilir	Bagansiapiapi	Bagansiapiapi-Sibenar-SimpangMenggala-Bagan Batu-Simpangkanan	98
12.	Rokan Hulu	Pasir Pangaraian	Pasir Pangaraian-Sp.Kumu-Koto Tengah-Bonai Darussalam	100
13.	Kuantan Sengingi	Teluk Kuantan	Teluk Kuantan-Mudik	100*
14.	Siak	Siak Sri Indrapura	Siak Sri Indrapura -Sp.Batu-Kerinci	104
15.	Indragiri Hilir	Tembilahan	Tembilahan -Kemuning	104
16.	Kampar	Bangkinang	Bangkinang-Petapahan- TapungTapung-TapungHilir	118,1
17.	RokanHilir	Bagansiapiapi	Bagansiapiapi-Seinabar-Simpang Manggala-Pujud	125
18.	Kampar	Bangkinang	Bangkinang-Central Kampar Kiri-GunungSahilah	142,6
19.	Siak	Siak Sri Indrapura	Siak Sri Indrapura-Parawang-Minas Kandis	160*

*Sudah Beroperasi Tahun 2016

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Riau, 2017

C. Persepsi Masyarakat Terhadap Angkutan Umum Jalan Perintis

Guna mengetahui persepsi masyarakat terhadap angkutan umum jalan perintis, dilakukan penyebaran kuesioner kepada 30 responden masyarakat Kecamatan Teluk Meranti. Dari hasil pengumpulan data melalui kuesioner tersebut dapat diketahui fakta informasi sebagai berikut.

1. Profil Masyarakat

Tingkat pendidikan masyarakat yang menjadi responden pada umumnya masih rendah, yang terbanyak berpendidikan SLTA sebanyak 51,7%, dan pendidikan SD sebanyak 24,1% (**Gambar 3**).

Pekerjaan masyarakat Teluk Meranti yang paling banyak adalah wiraswasta, dan lainnya 31%. Profesi wiraswasta yang dilakukan oleh masyarakat Teluk

Meranti antara lain berdagang, dan mengolah hasil perkebunan. Pekerjaan lainnya dimaksud antara lain sebagai petani, peternak, dan budidaya sarang burung wallet (**Gambar 4**).

Penghasilan masyarakat Teluk Meranti yang paling banyak antara Rp. 1.000.000 sampai dengan Rp 5.000.000 sebanyak 70%. Ada juga masyarakat yang berpenghasilan di atas Rp. 5.000.000 sebanyak 22%, dan yang berpenghasilan di bawah Rp. 1.000.000 sebanyak 8% (**Gambar 5**).

2. Karakteristik Perjalanan

Frekuensi perjalanan masyarakat Teluk Meranti ke Pangkalan Kerinci dalam seminggu sebagai berikut: sebanyak 48% masyarakat melakukan perjalanan 3 atau 4 kali, sebanyak 38% melakukan perjalanan 1 atau 2 kali, dan sebanyak 14% melakukan perjalanan 5 atau 6 kali perjalanan. Hal ini menunjukkan bahwa

potensi mobilitas yang positif masyarakat Teluk Meranti ke Pangkalan Kerinci (**Gambar 6**).

Dilihat dari tujuan perjalanan masyarakat Teluk Meranti, sebagian besar menuju ibukota Kabupaten Pelalawan yaitu Pangkalan Kerinci sebanyak 79%, dan 21% menuju Kota Pekanbaru (**Gambar 7**).

Dilihat dari maksud perjalanan masyarakat Teluk Meranti, sebagian besar yaitu 69% adalah perjalanan non bisnis (belanja kebutuhan sehari-hari, berobat, kunjungan keluarga, wisata, dan kegiatan sosial). Sebanyak 24,1% dengan maksud perjalanan rutin hampir setiap hari yaitu kerja maupun sekolah, dan sisanya melakukan perjalanan untuk tujuan bisnis sebanyak 6,9% (**Gambar 8**).

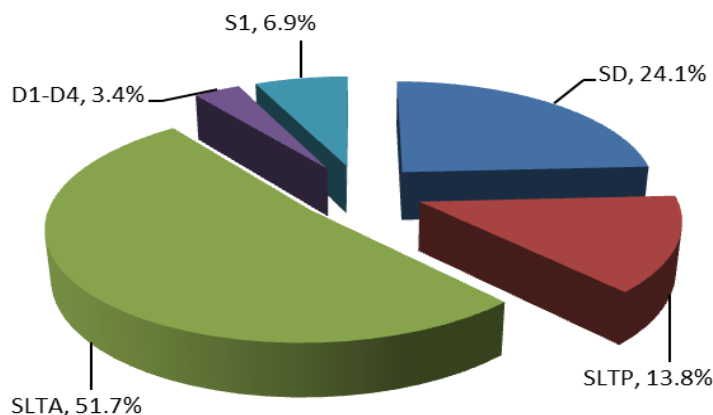
Dilihat dari biaya transportasi masyarakat Teluk Meranti, sebagian masyarakat mengeluarkan biaya transportasi yang cukup tinggi dalam sebulan terutama bagi mereka yang menggunakan angkutan yang tidak resmi. Angkutan jalan yang tidak resmi dengan tarif Rp. 150.000 per orang sekali perjalanan, berarti untuk pulang pergi membutuhkan biaya Rp. 300.000. Apabila mereka melakukan perjalanan 4

kali dalam sebulan maka membutuhkan biaya sekitar Rp. 1.200.000, hal ini cukup memberatkan bagi masyarakat yang berpenghasilan rendah. Oleh sebab itu masyarakat Teluk Meranti jarang melakukan perjalanan kalau tidak penting sekali, walaupun keinginan untuk melakukan perjalanan cukup tinggi apalagi yang terkait dengan memenuhi kebutuhan sandang, pangan, dan papan.

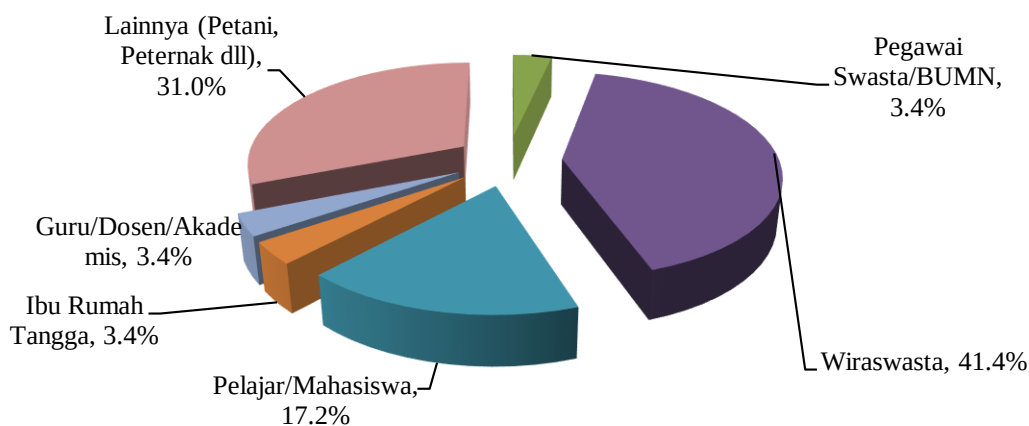
Berdasarkan hasil survei biaya transportasi yang dikeluarkan oleh masyarakat Teluk Meranti dalam sebulan, sebanyak 20,6% responden mengeluarkan biaya lebih dari Rp. 1.000.000, sedangkan 31% responden mengeluarkan biaya hanya Rp. 200.000-300.000 karena menggunakan sepeda motor dan jarang melakukan perjalanan (**Gambar 9**).

Dilihat dari penggunaan moda, sebanyak 59% responden menggunakan mobil umum tidak resmi, dan 31% menggunakan sepeda motor (**Gambar 10**).

Masyarakat Teluk Meranti sangat mengharapkan kehadiran angkutan umum dengan tarif yang terjangkau, terbukti dengan hasil survei dimana 100% masyarakat menyatakan perlunya penyediaan angkutan umum (**Gambar 11**).



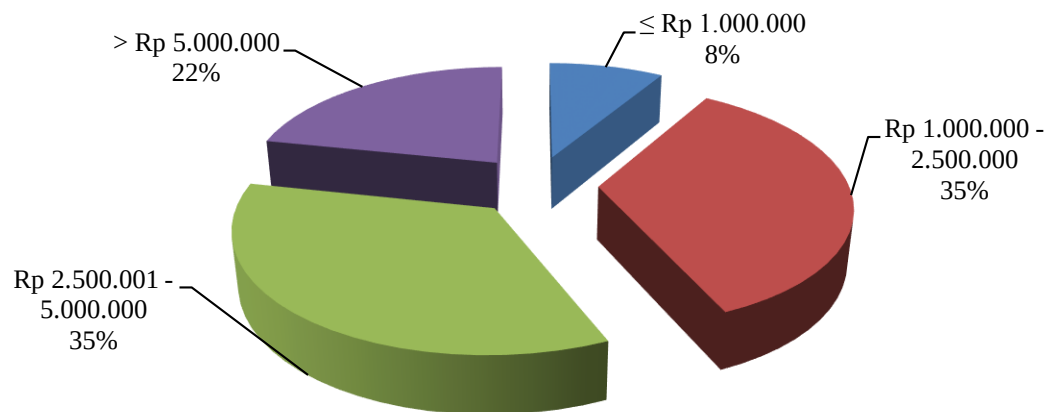
Gambar 3.
Profil Pendidikan Masyarakat Teluk Meranti.



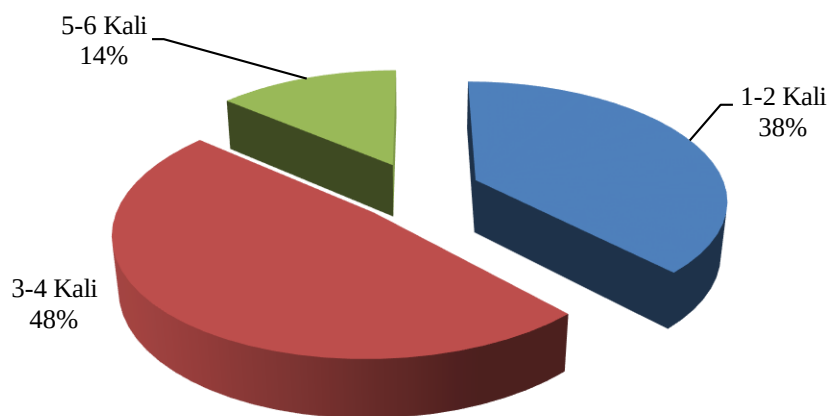
Gambar 4.
Profil Pekerjaan Masyarakat Teluk Meranti.

Selain memerlukan penyediaan angkutan umum, masyarakat Teluk Meranti juga menyatakan akan berpindah menggunakan angkutan umum apabila disediakan oleh pemerintah, dengan biaya yang

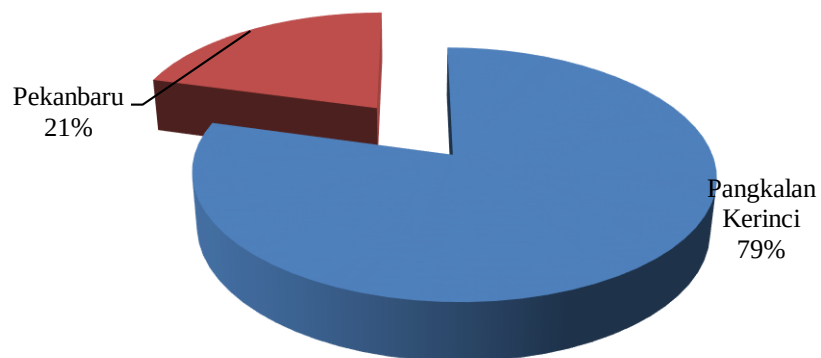
terjangkau dan lebih rendah dari biaya transportasi yang harus mereka keluarkan selama ini (100% responden).



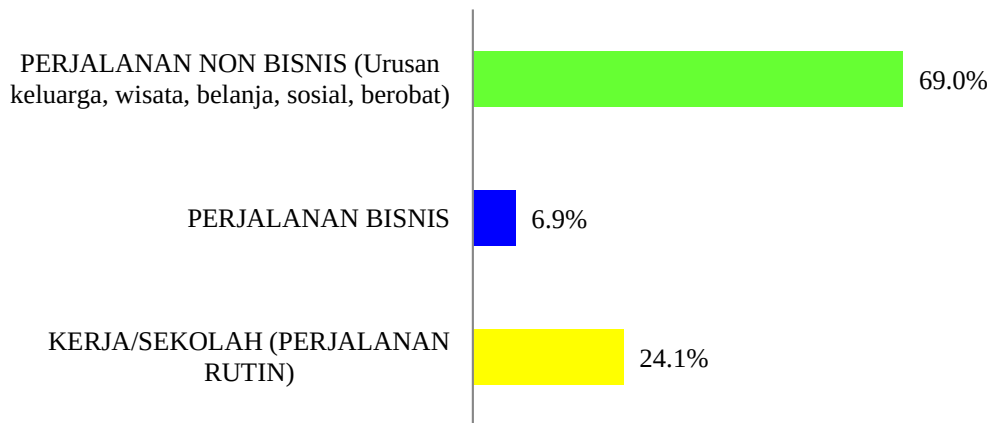
Gambar 5.
Profil Penghasilan Masyarakat Teluk Meranti.



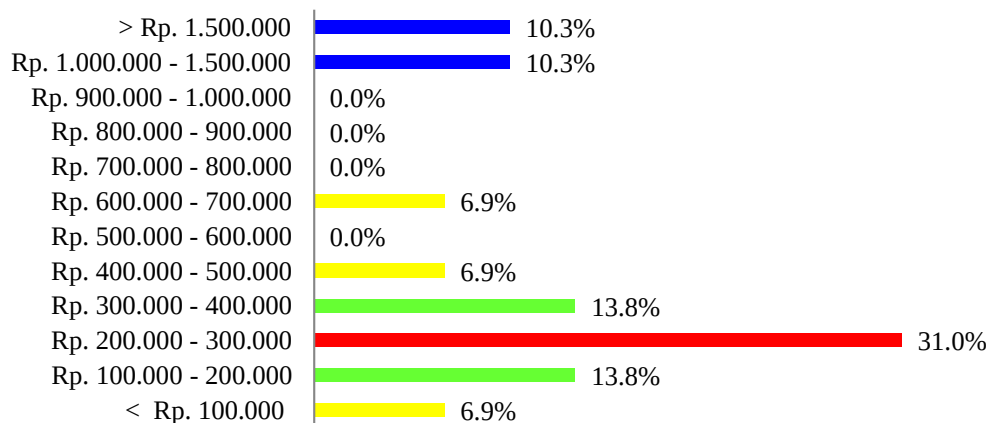
Gambar 6.
Frekuensi Perjalanan Masyarakat Teluk Meranti.



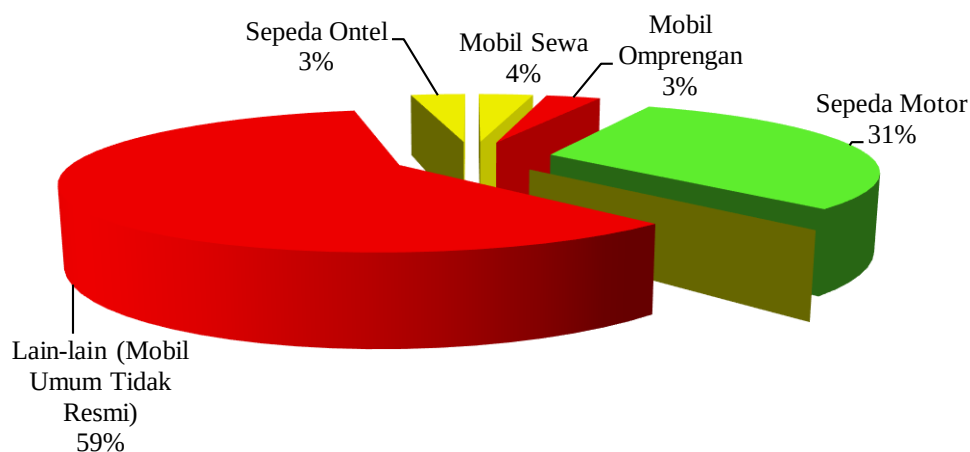
Gambar 7.
Tujuan Perjalanan Masyarakat Teluk Meranti



Gambar 8.
Maksud Perjalanan Masyarakat Teluk Meranti.



Gambar 9.
Biaya Transportasi Masyarakat Teluk Meranti.

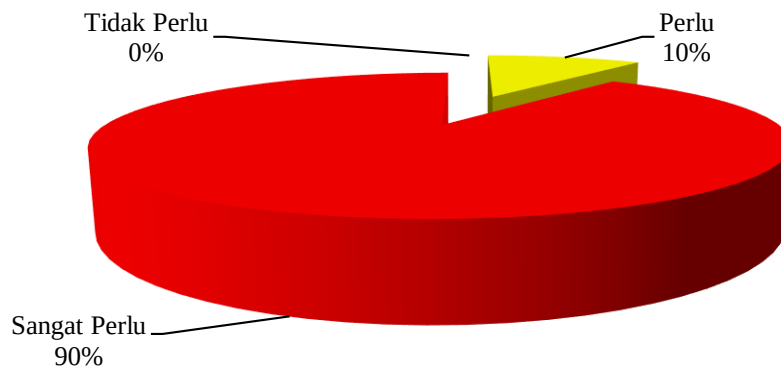


Gambar 10.
Moda Jalan Yang Digunakan Masyarakat Teluk Meranti.

D. Pemetaan Aspek Kebutuhan Angkutan Jalan Perintis Trayek Pangkalan Kerinci-Teluk Meranti

Pemetaan Aspek Kebutuhan Angkutan Jalan Perintis Trayek Pangkalan Kerinci-Teluk Meranti dilakukan

berdasarkan hasil observasi, *brainstorming* dengan *stakeholder* terkait dan persepsi masyarakat. Hasil observasi di lapangan pada trayek usulan yaitu Pangkalan Kerinci-Teluk Meranti dapat diuraikan sebagai berikut. Jarak tempuh dari Pangkalan Kerinci (Ibukota Pelalawan) ke Teluk Meranti



Gambar 11.
Persepsi Masyarakat Terhadap Penyediaan Angkutan Umum.

sekitar 145 km yang dapat ditempuh dengan waktu 3,5 jam, menggunakan kendaraan pribadi dengan kecepatan sekitar 60 Km per jam. Akses jalan menuju Teluk Meranti terlebih dahulu melalui Jalan Lintas Timur Sumatra, sepanjang kurang lebih 20 km lalu masuk akses jalan provinsi yang sedang dibangun mulai Simpang Bunut (**Gambar 12**).

Pembangunan jalan direncanakan mulai Simpang Bunut sampai dengan Kampar sepanjang 125 km, dan sudah dibangun dengan aspal sepanjang 45 km, selebihnya permukaan tanah. Belum ada angkutan umum sepanjang jalan tersebut sehingga masyarakat sekitar yang melakukan mobilitas menggunakan angkutan umum tidak resmi dengan tarif sekitar Rp. 150.000 sekali perjalanan, atau menggunakan sepeda motor.

Selain melalui angkutan jalan, menuju Teluk Meranti juga dapat menggunakan *speedboat* melalui Sungai Kampar dengan biaya Rp 250.000 s.d 350.000 sekali perjalanan dan tergantung cuaca, dalam cuaca buruk tarif bisa lebih mahal. Perjalanan melalui Sungai Kampar sangat membahayakan keselamatan, apabila terjadi fenomena Ombak Bono, karena kapal/perahu dapat terbalik dan penumpangnya tenggelam dan yang menjadi masalah adalah terkadang Ombak Bono datangnya tidak bisa diperkirakan, masyarakat waspada pada saat bulan purnama karena pada saat itulah fenomena Ombak Bono datang.

Pada saat Ombak Bono datang, kapal harus menepi terlebih dahulu dan menghentikan perjalanan kurang lebih selama 3 jam, panjang Ombak Bono mencapai 30 km. Dengan menggunakan angkutan jalan tidak resmi, apabila perjalanan sampai dengan Kuala Kampar, biaya perjalanan bisa lebih dari Rp. 350.000 sekali jalan per orang, dengan waktu tempuh sekitar 5 jam perjalanan. Angkutan jalan yang tidak resmi tersebut, dikelola oleh masyarakat sendiri, dengan mengoperasikan mobil penumpang 1.300 cc ke atas sebagai angkutannya. Oleh karena mahal biaya transportasi, sehingga masyarakat jarang melakukan perjalanan ke Pangkalan Kerinci Ibukota Kabupaten

Pelalawan, mobilitas dilakukan hanya seminggu sekali bahkan ada yang melakukan sebulan sekali hanya untuk memenuhi kebutuhan pokok.

Trayek angkutan perintis Pangkalan Kerinci-Teluk Meranti yang diusulkan diperkirakan mempunyai potensi *demand* yang cukup banyak karena melalui beberapa kecamatan. Terdapat 5 kecamatan yang belum terhubung dengan angkutan jalan, seperti ke Teluk Meranti dan Kuala Kampar. Masyarakat (karyawan) yang bekerja di Pelalawan baik di sektor industri, perkebunan maupun PNS sebagian besar merupakan penduduk yang berdomisili di Kota Pekanbaru, namun karena tidak ada angkutan umum dari Pelalawan ke Pekanbaru ataupun penyediaan angkutan karyawan oleh pihak industri dan perkebunan, sehingga mereka memilih menetap sementara di Pelalawan dengan mengontrak rumah, atau menggunakan angkutan umum tidak resmi maupun angkutan pribadi.

Berdasarkan hasil observasi dan *brainstorming* dengan *stakeholder* terkait, serta persepsi masyarakat dapat dipetakan hal-hal sebagai berikut (**Tabel 3**).

E. Penilaian Kebutuhan Penyediaan Angkutan Jalan Perintis di Provinsi Riau Dengan Analisis Multi Kriteria

Berdasarkan analisa tersebut di atas dapat dilakukan pemetaan kriteria, dan indikator dengan penjelasannya dalam analisis multikriteria sebagai berikut. Analisis multikriteria untuk kebijakan pengembangan trayek angkutan perintis ditetapkan 2 kriteria yaitu peningkatan pelayanan jasa transportasi jalan dan kemanfaatan bagi masyarakat.

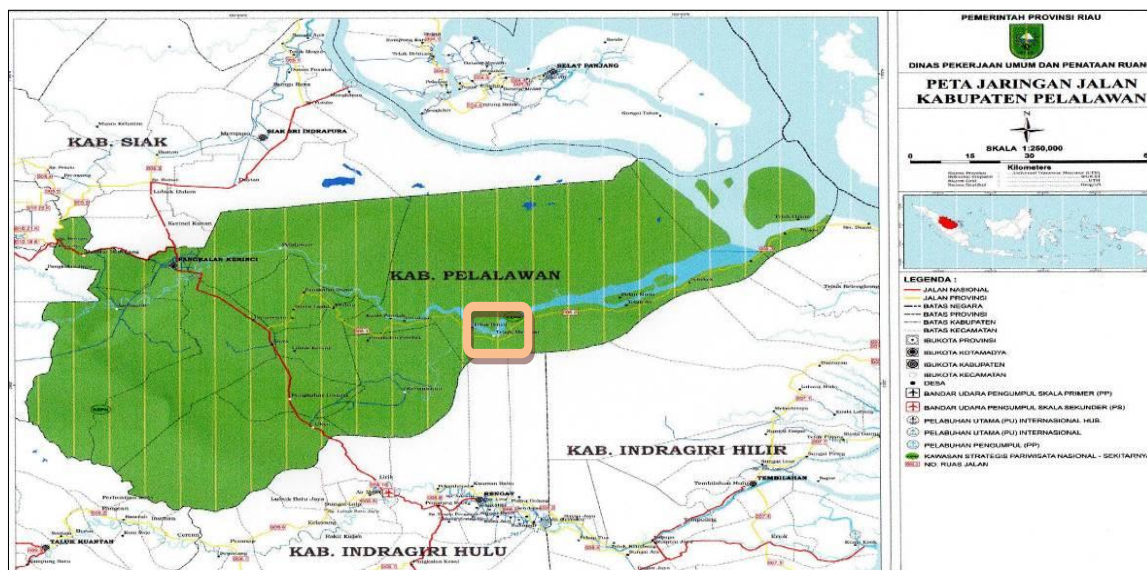
1. Kriteria Peningkatan Pelayanan Jasa Transportasi Jalan

Kriteria peningkatan pelayanan transportasi jalan menggunakan indikator standar pelayanan, dengan bobot 70% dan indikator alih teknologi dan dukungan operasional, dengan bobot 30%. Indikator standar pelayanan dalam penelitian ini, dinilai dari variabel-variabel sebagai berikut.

Tabel 3.
Pemetaan Aspek Kebutuhan Angkutan Jalan Perintis Trayek Pangkalan Kerinci -Teluk Meranti

No.	Aspek	Uraian
1.	Potensi Daerah	Cukup baik : – Perkebunan sawit – Industri pengolahan kayu – Peternakan wallet – Destinasi wisata mancanegara Ombak Bono di Sungai Kampar
2.	Sosial Ekonomi	Meningkat setiap tahun
3.	Mata Pencapaian Masyarakat	Wiraswasta, Petani Sawit, Sarang Burung Wallet Berdagang, Pegawai Perkebunan, dan industri pengolahan kayu
4.	Akses Jalan	Tersedia, sepanjang 125 km, sudah dibuka, sepanjang 45 km sudah beraspal, dan setiap tahun di aspal bertahap sepanjang 5-15 km
5.	Potensi Demand	Cukup baik, karena melalui beberapa kecamatan
6.	Angkutan Jalan	– Belum tersedia angkutan umum jalan – Masyarakat menggunakan angkutan umum tidak resmi, angkutan pribadi mobil atau sepeda motor, dan angkutan sewa – Ada masyarakat yang saat ini sedang mengupayakan satu armada untuk trayek Bono-Pangkalan Kerinci sedang mengusulkan izin.
7.	Angkutan lain	Tersedia melalui angkutan Sungai Kampar dengan menggunakan <i>Speedboat</i> dengan biaya Rp. 250.000 sekalijalan per penumpang
8.	Mobilitas Masyarakat	Keibukotakabupaten: – perjalanan 3-4 kali seminggu untuk perjalanan non bisnis – perjalanan rutin setiap hari untuk bekerja
9.	Biaya Transportasi	– Melalui angkutan umum tidak resmi jalan Rp. 150.000 s.d 250.000 sekali perjalanan/orang – Melalui angkutan sungai <i>speedboat</i> , Rp. 250.000 sekali per jalanan/orang
10.	Partisipasi Masyarakat	Cukup baik, – Bersedia berpindah ke angkutan umum – Melalui kepala desanya bersedia berpartisipasi memperbaiki jalan desa dan menyedia lahan untuk dijadikan titik simpul naik turun penumpang.

Sumber: Hasil Analisis, 2017



Sumber: Dinas Pekerjaan Umum, dan Penataan Ruang Provinsi Riau

Gambar 12.
Peta Jaringan Jalan Kabupaten Pelalawan.

- a. Usulan daerah, yaitu daerah mengusulkan kebutuhan angkutan perintis untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi.
- b. Tersedianya rencana umum jaringan trayek antarkota, perkotaan, dan perdesaan dalam propinsi, agar usulan yang diajukan dapat direncanakan terintegrasi dengan angkutan lainnya dan simpul simpul transportasi yang direncanakan dalam satu jaringan transportasi jalan.
- c. Potensi daerah, yaitu daerah yang mengusulkan mempunyai potensi daerah yang dapat menjadi bangkitan perjalanan.
- d. Kondisi daerah, sebagai salah satu persyaratan bahwa daerah yang bersangkutan terisolir, miskin, atau kurang berkembang, dan belum ada angkutan umum.
- e. Perlu adanya O-D survei, untuk memetakan kebutuhan kapasitas angkutandan jaringan trayek.
- f. Ketersediaan angkutan lain, dapat dijadikan pembanding pelayanan yang akan diberikan kepada masyarakat.

Untuk indikator alih teknologi dan dukungan operasional, variabel yang dinilai meliputi:

- a. Penyiapan SDM operasional, terutama penyiapan SDM teknisi maupun pengemudi

perlu direncanakan seiring dengan pengusulan kebutuhan angkutan perintis untuk kesiapan operasional mengingat medan angkutan perintis biasanya cukup berat.

- b. Rencana perawatan, perlu direncanakan untuk keberlangsungan angkutan di masa yang akan datang.
- c. Rencana operasional yang berupa manajemen pengelolaan perlu direncanakan dengan baik sebelumnya agar ketersediaan angkutan perintis, dapat betul betul bermanfaat bagi masyarakat.

2. Kriteria Kemanfaatan Bagi Masyarakat

Kriteria kemanfaatan bagi masyarakat menggunakan beberapa indikator antara lain indikator kapasitas dengan bobot 25%, indikator aksesibilitas dan konektivitas (50%), serta indikator keselamatan dan keamanan (25%). Untuk indikator konektivitas dan aksesibilitas mendapat bobot tertinggi yaitu 50% karena angkutan perintis diharapkan menjadi *pioneer* untuk penyediaan angkutan berikutnya yang bersifat komersial. **Tabel 4** dan **Tabel 5** menjelaskan tentang pemetaan kriteria, indikator dan variabel penilaian yang dilakukan untuk dapat memberikan penilaian kebutuhan penyediaan angkutan jalan perintis di Provinsi Riau, sedangkan **Tabel 6** merupakan penilaian kebutuhan penyediaan angkutan jalan perintis.

Tabel 4.
Pemetaan Kriteria, Indikator, dan Variable Penilaian Peningkatan Pelayanan Jasa Transportasi

Indikator & Bobot	Variabel	Keterangan
Standar Pelayanan 70%	1. Usulan kebutuhan daerah	Masyarakat sangat membutuhkan angkutan penumpang
	2. Tersedia Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)	Belum tersedia, ada rencana untuk dibuat
	3. Potensi Daerah	Wisata Fenomena Bono Sungai Kampar, perkebunan CPO dan akasia
	4. Kondisi Wilayah (terisolir, belum berkembang)	Belum berkembang karena minim angkutan, masyarakat menggunakan angkutan sewa dengan biaya cukup mahal, atau melalui moda penyeberangan
	5. Kajian Kebutuhan/(O-D) survey	Belum ada
	6. Ketersediaan Angkutan Lain	Tersedia angkutan penyeberangan, dengan biaya yang cukup mahal
Alih Teknologi dan Dukungan Operasional 30%	1. Penyiapan SDM Operasional	Belum disiapkan
	2. Rencana Perawatan	Belum
	3. Rencana Operasional	Damri

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Tabel 5.
Pemetaan Kriteria, Indikator, dan Variable Penilaian Kemanfaatan Bagi Masyarakat

Indikator & Bobot	Variabel	Keterangan
Kapasitas 25%	1. Potensi <i>Demand</i>	Cukup, mobilitas masyarakat untuk memenuhi kebutuhan pokok dan bekerja
	2. Frekuensi dan penjadwalan	Direncanakan 1 kali pagi dari Teluk Meranti dan 1 kali sore dari Pangkalan Kerinci
	3. Usulan bus mempertimbangkan <i>demand</i>	Diusulkan bus sedang
Konektivitas & Aksesibilitas 50%	1. Tersedia jaringan jalan	Jaringan jalan sudah terbuka, dalam tahap pembangunan sebagian sudah diaspal dan sebagian masih tanah
	2. Tersedianya simpul/titik keberangkatan dan kedatangan	Belum tersedia, masyarakat melalui kepala desa bersedia menghibahkan tanahnya untuk simpul point/terminal keberangkatan dari Teluk Meranti Pangkalan Kerinci-Teluk Meranti
	3. Kejelasan trayek dan rute	
	4. Keterhubungan dengan angkutan lain	Keterhubungan dengan angkutan dari Pangkalan Kerinci ke Pekanbaru.
Keselamatan dan Keamanan 25%	1. Rencana Pengawasan	Belum disiapkan
	2. Ketersediaan lokasi penyimpanan bus	Disiapkan sementara
	3. Jaminan keamanan dan keselamatan penumpang	Belum disiapkan

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan hasil penilaian pada **Tabel 5**, dapat dijelaskan bahwa untuk kriteria peningkatan pelayanan jasa transportasi mendapat total nilai 53,5 yang artinya bahwa untuk pengembangan jasa transportasi di wilayah tersebut masih kurang baik, karena belum ada kejelasan tentang *demand*/kebutuhan masyarakat akan angkutan perintis, karena belum dilakukan asal tujuan survei untuk trayek yang bersangkutan. Selanjutnya dari nilai tersebut juga dapat dijelaskan bahwa di daerah tersebut juga belum mempunyai rencana induk jaringan trayek, sehingga trayek yang diusulkan tidak dapat diidentifikasi sesuai dengan kebutuhan yang sudah direncanakan atau tidak, selain itu rencana penyiapan SDM dan operasionalnya juga belum begitu jelas dipetakan akan seperti apa kedepannya.

Dengan demikian untuk dapat meningkatkan jasa pelayanan transportasi pada trayek yang diusulkan masih perlu dipersiapkan dan didukung oleh ketersediaan rencana induk jaringan trayek, potensi daerah, kondisi wilayah yang memang belum berkembang tetapi sudah ada akses jalan yang terbuka. Selain itu juga perlu didukung oleh survei asal tujuan untuk mengetahui potensi *demand*, menetapkan rute, panjang trayek yang tepat, serta jenis angkutan yang tepat. Sedangkan ketersediaan angkutan lain dijadikan sebagai pembanding untuk

mengetahui biaya dan waktu tempuh. Untuk kriteria kemanfaatan bagi masyarakat, dilihat dari 3 indikator yaitu kapasitas, konektivitas dan aksesibilitas, serta keselamatan dan keamanan mendapat nilai total 68.5 yang artinya bahwa penyediaan angkutan perintis jalan di Kabupaten Pelalawan untuk trayek Teluk Meranti - Pangkalan Kerinci cukup dapat dikembangkan dan bermanfaat bagi masyarakat pada daerah yang membutuhkannya.

V. Kesimpulan

Berdasarkan informasi yang disampaikan oleh instansi terkait, di Provinsi Riau saat ini sudah tidak ada wilayah yang masuk dalam klasifikasi daerah tertinggal atau terisolir, akan tetapi berdasarkan fakta di lapangan masih banyak daerah yang belum mempunyai aksesibilitas transportasi yang memadai baik dari ketersediaan prasarana maupun sarana transportasi, dimana kondisi tersebut menyebabkan beberapa daerah di Provinsi Riau masih belum berkembang dengan baik. Dengan adanya potensi ekonomi di Kecamatan Teluk Meranti antara lain dengan adanya pengolahan kayu akasia, pengolahan CPO, dan destinasi wisata fenomena Ombak Bono di Sungai Kampar, akan memberikan potensi *demand* pengguna angkutan jalan yang diperkirakan cukup banyak dengan apabila trayek perintis yang diusulkan melewati beberapa kecamatan tersebut.

Tabel 6.
Penilaian Kebutuhan Penyediaan Angkutan Jalan Perintis di Provinsi Riau

Kriteria	Indikator dan Bobot	Variabel	Bobot	Nilai	B x N	Jumlah	Total Nilai
Peningkatan Pelayanan Jasa Transportasi	Standar Pelayanan 70%	Usulan kebutuhan daerah	10%	80	8		
		Tersedianya Rencana Induk Jaringan Trayek Provinsi	15%	50	7,5		
		Potensi Daerah	10%	90	9	36,5	
		Kondisi wilayah (terisolasi, belum berkembang)	15%	70			53,5
		Kajian Kebutuhan/O-D Survey	10%	50	5		
		Ketersediaan Angkutan Lain	10%	70	7		
	Alih Teknologi dan Dukungan 30%	Penyiapan SDM Operasional	10%	50	5		
		Rencana Perawatan	10%	50	5	17	
		Rencana Operasional	10%	70	7		
Kemudahan Bagi Masyarakat	Kapasitas 25%	Potensi <i>Demand</i>	10%	80	8		
		Frekuensi dan Penjadwalan	10%	70	7	19	
		Usulan Bus Mempertimbangkan <i>Demand</i>	5%	80	4		
	Konektivitas dan Aksesibilitas 50%	Tersedianya Jaringan Jalan	20%	90	18		
		Tersedianya Simpul/titik keberangkatan & kedatangan	10%	50	5		
		Kejelasan trayek dan rute	10%	70	7	37	68,5
		Keterhubungan dengan angkutan lain	10%	70	7		
	Keselamatan dan Keamanan 25%	Rencana Pengawasan	10%	50	5		
		Ketersediaan Lokasi Penyimpanan Bus	5%	50	2,5	12,5	
		Jaminan Keamanan dan Keselamatan Penumpang	10%	50	5		

Beberapa akses jalan pada wilayah studi juga sudah terbuka, yaitu dari Ibukota Kabupaten Pelalawan Pangkalan Kerinci ke Teluk Meranti, walaupun masih dalam tahap pembangunan, dimana sekitar 45 km sudah diaspal dan sebagian masih permukaan tanah, kondisi tersebut memberikan peluang yang besar untuk dibukanya trayek angkutan jalan perintis. Hasil penilaian dengan analisis multi kriteria dapat diketahui bahwa pengembangan jasa transportasi di wilayah tersebut masih kurang baik karena belum ada kejelasan tentang *demand* atau kebutuhan masyarakat akan angkutan perintis, karena belum dilakukan survei asal tujuan untuk trayek yang bersangkutan, belum mempunyai rencana induk jaringan trayek, sehingga trayek yang diusulkan tidak dapat diidentifikasi sesuai dengan kebutuhan yang sudah direncanakan atau tidak, selain itu rencana penyiapan SDM dan operasionalnya juga

belum begitu jelas dipetakan akan seperti apa kedepannya. Berdasarkan kriteria kamanfaatan bagi masyarakat, penyediaan angkutan perintis jalan di Kabupaten Pelalawan untuk trayek Teluk Meranti-Pangkalan Kerinci cukup dapat dikembangkan dan bermanfaat bagi masyarakat pada daerah yang membutuhkannya.

VI. Saran

Untuk pengembangan trayek angkutan jalan perintis di Kabupaten Pelalawan Provinsi Riau perlu diperhatikan dan dipertimbangkan hal-hal sebagai berikut, antara lain perlunya disusun rencana umum jaringan trayek antarkota, perkotaan, dan perdesaan dalam provinsi agar usulan yang diajukan dapat sesuai dengan perencanaan dan terintegrasi dengan angkutan lainnya serta terintegrasi dengan simpul transportasi lainnya yang direncanakan dalam satu

jaringan transportasi jalan. Perlu dilakukan O-D survei guna memperkirakan *demand*, dan survei untuk penetapan panjang trayek, agar tidak terlalu panjang dan juga tidak terlalu pendek, karena trayek yang terlalu panjang dengan *demand* yang rendah akan menyebabkan *wasting time* dan tingginya biaya operasional kendaraan, apabila trayek terlalu pendek juga akan menyebabkan kurang minatnya para calon pengguna karena masih harus berganti angkutan.

Pemantapan rencana kebutuhan untuk menentukan titik awal dan titik akhir agar trayek dapat diatur kedatangan dan keberangkatannya dari titik awal dan titik akhir yang lebih pasti. Pemantapan rencana operasional, rencana perawatan, serta rencana keberlangsungan pengelolaannya di masa yang akan datang. Hal ini perlu dilakukan agar operasional kendaraan dapat berjalan lancar dan berkelanjutan. Memperhitungkan terjadinya resistensi masyarakat terutama operator angkutan umum tidak resmi yang selama ini telah beroperasi, misalnya dilakukan musyawarah. Berkoordinasi dan bersinergi dengan pihak terkait dan melakukan sinkronisasi dengan perencanaan sektor lainnya yang bisa mendukung pengembangan angkutan perintis seperti sektor industri, perkebunan, dan lain sebagainya.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih disampaikan kepada Kepala Badan Litbang Perhubungan, Kepala Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Riau, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Pelalawan, Para Peneliti serta Pembantu Peneliti yang telah mendukung sehingga penelitian ini dapat selesai dengan baik.

Daftar Pustaka

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2011. *Angkutan Perintis Jadi Solusi Transportasi Wilayah Terpencil*.

<http://hubdat.dephub.go.id>. Diakses 13 Desember 2017.

Humas Sekretariat Kabinet. 2015. 22 *Daerah Ini Ditetapkan Sebagai Daerah Tertinggal 2015-2019*. <http://setkab.go.id>. Diakses 18 Desember 2017.

Kurniawan Adi. 2015. *Pengantar tentang Metode Analisis Multikriteria*. <http://ardhikurniawan.blogspot.co.id>. Diakses 14 Desember 2017.

Lex. 2017. *Inilah 3 Permasalahan Transportasi di Riau*. <https://inforiau.co>. Diakses 11 Desember 2017.

Mendoga, Maconan. 1999. *Panduan Untuk Menerapkan Analisis Multikriteriadan Indikator*. <http://www.cifor.org>. Diakses 14 Desember 2017.

Mustawan, 2016. *Damri Perintis Bus Andalan di Daerah Pedalaman Indonesia*. <https://awansan.com>. Diakses 11 Desember 2017.

Pemerintah Kabupaten Pelalawan. 2017. *Profil Wilayah Pelalawan*. (<http://pelalawankab.go.id>). Diakses 18 Januari 2017.

Pemerintah Republik Indonesia. 2004. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan*. www.sanitasi.net. Diakses 11 April 2017.

Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Fokusmedia Bandung.

Pemerintah Republik Indonesia. 2015. *Peraturan Presiden Nomor 131 Tahun 2015 tentang Penetapan Daerah Tertinggal*. Jakarta.

Pemerintah Republik Indonesia. 2014. *Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan*. Jakarta.

Pemerintah Republik Indonesia. 2013. *Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.