Kajian Perspektif Masyarakat Terhadap Transportasi Publik

**\* Rahayu Widhiastuti1, Syafriadi1, Azza Arena1**

*1Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negri Pontianak*

*Jalan Ahmad Yani, Pontianak 78124*

*E-mail korespondensi:* [Rahayuwidhiasatuti@yahoo.com](mailto:Rahayuwidhiasatuti@yahoo.com)

Abstract: *The Indonesian government's policy of increasing the price of fuel oil (BBM) in 2022 had a significant impact on people's lives. The city of Pontianak is one of those affected. As a city with more than 422,429 active drivers, the increase in fuel prices affects spending on daily mobility. Several cities in Indonesia have implemented public transportation facilities that are running well. However, research related to public transportation in the city of Pontianak is still minimal. This study aims to examine the perspective of people in Pontianak city on public transportation regarding the increase in fuel prices. The data collection method used a questionnaire survey with a purposive sampling technique. The survey results were analyzed by looking at the relationship between the mean value and standard deviation. Correlation analysis between several variables was conducted in this study. The study found the inconsistency of public perceptions about public transportation in Pontianak. These results showed the negative correlation in the analysis result between variables regarding opinions related to saving mobilization costs and responses about the urgency of public transportation.*

**Keywords:** public transportation, Pontianak city transportation, fuel price increase

Abstrak: *Kebijakan pemerintah Indonesia dalam menaikkan harga bahan bakar minyak (BBM) di tahun 2022 memberikan dampak yang signifikan terhadap kehidupan masyarakat. Kota Pontianak merupakan salah satu yang terdampak. Sebagai kota yang memiliki lebih dari 422.429* *pengendara motor aktif, tentunya kenaikan BBM mempengaruhi pengeluaran dalam mobilitas sehari-hari. Beberapa kota di Indonesia telah menerapkan sarana tranportasi publik yang berjalan dengan baik. Namun, penelitian terkait transportasi publik di kota Pontianak masih minim. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji minat masyarakat kota Pontianak dalam menggunakan transportasi publik dampak dari kenaikan BBM. Metode pengumpulan data menggunakan survey kuesioner dengan teknik purposive sampling. Hasil survey dianalisis dengan melihat hubungan mean dan standar deviasi serta analisis korelasi antar beberapa variabel. Temuan yang dihasilkan dari penelitian ini adalah adanya inkonsistensi persepsi masyarakat terhadap transportasi publik di Pontianak. Hasil tersebut dilihat dari nilai negatif dari analisis korelasi antara variabel mengenai opini terkait penghematan biaya mobilisasi dan opini mengenai urgensi transportasi publik.*

**Kata kunci:** transportasi publik, transportasi kota Pontianak, kenaikan BBM.

Di tahun 2022 Pemerintah Indonesia mengesahkan kebijakan berupa kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM). Kenaikan harga BBM diakibatkan 3 faktor yaitu: (a) tingginya harga minyak mentah dunia, (b) permasalahan geopolitik, (c) anggaran subsidi BBM yang melebihi kapabilitas negara (Tempo, 2021). Pemerintah telah menghabiskan Rp. 502,4 triliun pada Agustus 2022 dan diperkirakan akan tembus hingga Rp. 698 triliun pada akhir tahun 2022 (CNBC Indonesia, 2022). Atas kebijakan tersebut, sejumlah jenis BBM untuk kendaraan bermotor turut naik seperti pertalite, pertamax dan solar.

Data statistik dari Badan Pusat Statistik Kota Pontianak menunjukkan bahwa populasi penduduk dalam usia 20 – 69 tahun berjumlah 422.429 jiwa (BPS Pontianak, 2021), sedangkan jumlah kendaraan bermotor di kota Pontianak mencapai 861.187 (ERI POLRI, 2022). Usia tersebut diasumsikan sebagai kelompok umur yang aktif sebagai pengendara kendaraan pribadi. Tingginya jumlah kendaraan merupakan sebuah fenomena yang perlu diwaspadai oleh pemerintah kota Pontianak. Rencana jangka panjang untuk mengatasi permasalahan di masa depan perlu dipikirkan. Kenaikan harga BBM yang merupakan dampak dari ketidakmampuan pemerintah dalam menanggulangi subsidi sudah menjadi sebuah indikasi untuk mengupayakan jalan alternatif mobilitas kota selain kendaraan pribadi. Meskipun, pada faktanya BBM merupakan salah satu yang mendapatkan anggaran subsidi terbesar dari pemerintah (Meliali, 2014) maka dengan implementasi TP subsidi terhadap BBM dapat berkurang.



**Gambar 2. Angkutan Oplet di Pontianak. Sumber: Muhammad Teguh Budianto, 2016.**



**Gambar 1. Bus Trans Metro Pontianak.**

**Sumber: Koran Kompas, 2017.**

Salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk menekan penggunaan BBM yaitu dengan implementasi transportasi publik. Di tahun 2017, pemerintah kota Pontianak pernah mencoba mengoperasikan bus Trans Metro (BTM) Pontianak yang melayani masyarakat umum dan pelajar (Kompas Pontianak, 2017). Menurut Utin Srilena sebagai Kepala Dinas Perhubungan Kota Pontianak tahun 2017, sebanyak 5 armada bus dijalankan untuk melayani seluruh kota Pontianak. Meskipun dengan fasilitas yang cukup memadai, jumlah penumpang BTM Pontianak tidak banyak (Tribun Pontianak, 2017). Walikota Pontianak, Edi Kamtono menyatakan bahwa perlu adanya persiapan anggaran yang besar baik untuk armada bus maupun infrastruktur serta perlu waktu panjang untuk realisasi (Suara Pemred, 2017).

Selain armada BTM yang sempat berjalan untuk beberapa waktu, transportasi umum yang pernah beroperasi di Pontianak yaitu Oplet (gambar 2). Berdasarkan Keputusan Walikota Pontianak No. 235 tahun 2002 Tentang Rute Trayek Angkutan Umum Dalam Kota, terdapat 34 trayek yang dilalui Oplet. Dilansir dari situs Pontinesia, penggunaan Oplet sangat tinggi hingga akhirnya permintaan menurun pada awal tahun 2000 (Pontinesia, 2015). Pengurangan transportasi Oplet dikarenakan berkurangnya minat masyarakat dan minimnya keuntungan bisnis untuk penyedia jasa oplet (Lim, 2021). Kemudahan mendapatkan kendaraan pribadi juga menjadi salah satu alasan Oplet perlahan berhenti beroperasi.

Beberapa kota di Indonesia telah mengimplementasikan sistem transportasi publik dalam kota yang berjalan dengan baik. Di Jakarta, dampak dari implementasi sarana Trans Jakarta adalah penghematan mencapai setengah dari pengeluaran per-bulan masyarakat yang aktif menggunakan transportasi tersebut (Kurniati 2020). Studi terkait dilakukan terhadap 461 pengguna Trans Jakarta dengan variabel penelitian yaitu penghasilan, pemilihan armada transportasi, biaya, dan jarak tempuh yang dianalisis menggunakan metode tabulasi silang. Selain penghematan terhadap pengeluaran biaya mobilitas, implementasi transportasi publik juga merupakan pemecah permasalahan kemacetan dan kepadatan lalu lintas.

Tidak hanya di Jakarta, kebijakan transportasi publik dapat mengatasi permasalahan kemacetan di kota Medan. Sebuah studi terdahulu dilakukan dengan metode *Analytical Hierarcy Process* (AHP) terhadap variabel permasalahan transportasi, *stakeholders*, kendala implementasi kebijakan, dan alternatif kebijakan (Siregar, *et al*. 2017). Kajian mengenai kontribusi transportasi publik terhadap produktivitas ekonomi di New Zealand menghasilkan temuan bahwa transportasi umum dapat menaikkan 3% - 23% produktivitas kota dibandingkan dengan moda transportasi kendaraan pribadi (Hazledine, *et al*., 2013). Produktivitas yang dihasilkan dapat berdampak positif terhadap pemasukan baik secara individual maupun bisnis. Dalam laporan mengenai manfaat dari transportasi publik di Australia, ditemukan bahwa salah satu permasalahan yang dapat dipecahkan dengan implementasi transportasi massal yang baik adalah kemacetan lalu lintas di perkotaan. Kemacetan perkotaan merupakan salah satu sumbatan terhadap produktivitas pada perkembangan ekonomi. Dari laporan tersebut dikatakan bahwa estimasi biaya yang dapat dihindari dari kemacetan mencapai $12.9 milyar di tahun 2010 (Tourism & Transport Forum Australia, 2010).

Penelitian tentang preferensi masyarakat yang menggunakan angkutan umum di kota Makassar menghasilkan temuan bahwa preferensi penggunaan angkutan kota didasari oleh faktor kecepatan perjalanan dan biaya transportasi (Jumain, *et al*., 2021). Sementara itu, preferensi masyarakat kota Banda Aceh terhadap transportasi publik dipengaruhi dari semakin tinggi penghasilan maka semakin tidak berminat pada penggunaan angkotan Bus Trans Koetaradja (Sinurat, *et al*., 2020). Dalam penelitian ini juga ditemukan bahwa faktor jarak dan waktu menuju halte tidak berpengaruh terhadap preferensi penggunaan bus.

Transportasi publik telah terbukti memberikan dampak positif, baik dalam aspek ekonomi maupun lingkungan. Namun, realisasinya di kota Pontianak masih belum maksimal. Dengan adanya kebijakan pemerintah Indonesia terkait dengan kenaikan BBM bersubsidi, maka dampak yang dirasakan oleh seluruh masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi untuk mobilisasi aktivitas sehari-hari cukup signifikan, tidak terkecuali masyarakat di kota Pontianak. Meskipun kota Pontianak pernah memiliki transportasi umum berupa Oplet dan armada bus dalam kota, namun program tersebut tidak lagi berjalan saat ini lantaran berbagai jenis faktor. Dengan demikian, perlu adanya suatu kajian mengenai pandangan dan minat masyarakat kota Pontianak dalam penggunaan transportasi publik. Penelitian ini bertujuan untuk memahami perspektif publik kota Pontianak dalam penggunaan transportasi umum terkait kenaikan BBM di tahun 2022.

**METODE**

Penelitian ini menggunakan pendekatan eksploratori dan teknik survey dengan alat kuesioner elektronik berupa Google *Form* untuk mengumpulkan data. Populasi yang diambil berupa pengendara motor roda 2 dan roda 4 di kota Pontianak. Sampel penelitian ditentukan dengan metode *purposive* *sampling* dengan rumus Slovin (Sugiyono, 2015) sebagai berikut:

N

(Na2 + 1)

n

=

(1)

Keterangan:

n = jumlah sampel;

N = jumlah populasi;

a = nilai toleransi (5%).

Data yang diambil dari BPS Kota Pontianak menunjukkan bahwa populasi penduduk usia produktif pada rentan 20 – 69 tahun berjumlah 422.429 jiwa (BPS Pontianak, 2021). Diasumsikan penduduk usia produktif merupakan kelompok masyarakat yang aktif dalam menggunakan kendaraan pribadi dalam kegiatan sehari-hari. Dengan perhitungan rumus Slovin pada persamaan (1), jumlah sampel dengan *confidence level* 95% adalah 399 orang. Untuk kebutuhan penelitian eksploratori, maka *level of confidence* sebesar 80% sudah memenuhi syarat (Sauro, 2015). Maka besar sampel penelitian ini yaitu 164 – 399 responden. Kriteria sampel yang dipilih adalah warga kota Pontianak yang menggunakan sepeda motor maupun mobil dalam aktivitas sehari-hari. Data dikumpulkan melalui kuesioner dan dianalisis dengan melihat posisi hubungan nilai *mean* dan standar deviasi, analisis korelasi serta analisis deskriptif kuantitatif dengan pendekatan positivisme. Seluruh analisis dilakukan menggunakan aplikasi Ms. Excel. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini dirancang untuk menggali opini masyarakat, baik berdasarkan pengalaman maupun persepsi akan urgensi dari realisasi transportasi publik (TP).

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

Total responden dari hasil survey yang telah dilakukan berjumlah 200 orang, yang menghasilkan nilai *level of confidence* sebesar 85%. Karakteristik responden dapat dilihat pada tabel 1.

Berdasarkan tabel karakteristik responden dapat dilihat bahwa sampel yang didapatkan memiliki distribusi kelompok umur yang cukup berimbang, dimana tidak ada kelompok umur yang memiliki jumlah terlalu sedikit maupun terlalu banyak. Hal yang sama juga ada pada sampel responden berdasarkan pemasukan perbulan. Pada variabel opini mengenai kenaikan harga BBM bahwa sebagian besar masyarakat merasa keberatan dan hanya 14% masyarakat yang menyatakan tidak keberatan terhadap kebijakan tersebut. Persentase tersebut cukup konsisten jika dilihat pada data variabel opini mengenai

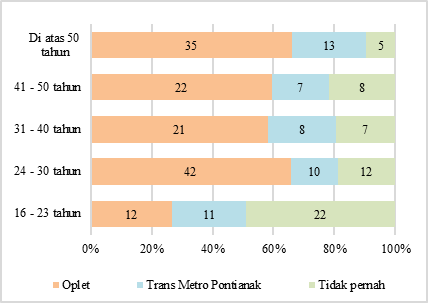
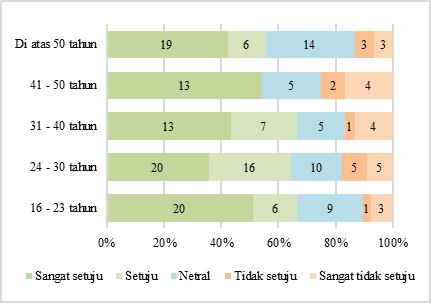
**Tabel 1. Karakteristik Responden Penelitian**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Indikator | | Jumlah Responden | Persentase |
| Jenis Kelamin | | | |
| a. | Laki-laki | 104 | 52% |
| b. | Perempuan | 96 | 48% |
| Kelompok Umur | | | |
| a. | 16 - 23 tahun | 39 | 20% |
| b. | 24 - 30 tahun | 56 | 28% |
| c. | 31 - 40 tahun | 30 | 15% |
| d. | 41 - 50 tahun | 30 | 15% |
| e. | Di atas 50 tahun | 45 | 23% |
| Pendidikan Terakhir | | | |
| a. | SMP/SMA | 53 | 27% |
| b. | S1 | 95 | 48% |
| c. | S2 | 49 | 25% |
| d. | S3 | 3 | 2% |
| Pemasukan per-bulan | | | |
| a. | Kurang dari Rp1000.000 | 31 | 16% |
| b. | Rp1.000.000 - Rp2.500 000 | 35 | 18% |
| c. | Rp2.500.000 - Rp3.500.000 | 36 | 18% |
| d. | Rp3.500.000 - Rp5.000.000 | 31 | 16% |
| e. | Rp5.000.000 - Rp7.000.000 | 36 | 18% |
| f. | Di atas Rp7.000.000 | 31 | 16% |
|  |  |  |  |
| Indikator | | Jumlah Responden | Persentase |
| Pekerjaan | | | |
| a. | Freelancer | 3 | 2% |
| b. | BUMN | 3 | 2% |
| c. | ASN | 3 | 2% |
| d. | Pensiunan | 5 | 3% |
| e. | Belum bekerja | 5 | 3% |
| f. | Arsitek | 6 | 3% |
| g. | Pegawai | 7 | 4% |
| h. | Karyawan Swasta | 9 | 5% |
| i. | IRT | 14 | 7% |
| j. | Guru | 14 | 7% |
| l. | Lain-lain | 14 | 8% |
| m. | Dosen | 20 | 10% |
| n. | Wiraswasta | 29 | 15% |
| o. | Mahasiswa | 33 | 17% |
| p. | PNS | 35 | 18% |
| Jenis kendaraan yang digunakan | | | |
| a. | Motor | 174 | 76% |
| b. | Mobil | 54 | 24% |
| Opini mengenai kenaikan harga BBM | | | |
| a. | Sangat keberatan | 89 | 45% |
| b. | Keberatan | 45 | 23% |
| c. | Netral | 40 | 20% |
| d. | Tidak keberatan | 15 | 8% |
| e. | Sangat tidak keberatan | 11 | 6% |
| Opini mengenai transportasi publik dapat mengurangi biaya BBM | | | |
| a. | Sangat setuju | 39 | 20% |
| b. | Setuju | 32 | 16% |
| c. | Netral | 67 | 34% |
| d. | Tidak setuju | 22 | 11% |
| e. | Sangat tidak setuju | 40 | 20% |
| Opini mengenai urgensi transportasi publik di Pontianak | | | |
| a. | Sangat setuju | 85 | 43% |
| b. | Setuju | 41 | 21% |
| c. | Netral | 43 | 22% |
| d. | Tidak setuju | 12 | 6% |
| e. | Sangat tidak setuju | 19 | 10% |
| Pengalaman menggunakan TP di Pontianak | | | |
| a. | Oplet | 132 | 56% |
| b. | Bus Trans Metro Pontianak | 49 | 21% |
| c. | Tidak Pernah | 54 | 23% |
| Pengalaman menggunakan TP di Pontianak | | | |
| a. | Oplet | | |
| Sangat hemat | 45 | 23% |
| Netral | 87 | 44% |
| Tidak hemat | 14 | 7% |
| Tidak pernah menggunakan | 54 | 27% |
| b. | Bus Trans Metro Pontianak | | |
| Sangat hemat | 28 | 14% |
| Netral | 58 | 29% |
| Tidak hemat | 7 | 4% |
| Tidak pernah menggunakan | 107 | 54% |
| Urgensi Implementasi transporttasi publik | | | |
| a. | Oplet | | |
| Sangat perlu | 89 | 45% |
| Netral/tidak tahu | 86 | 43% |
| Tidak perlu | 25 | 13% |
| b. | Bus Trans Metro Pontianak | | |
| Sangat perlu | 105 | 53% |
| Netral/tidak tahu | 79 | 40% |
| Tidak perlu | 16 | 8% |
|  | | | |

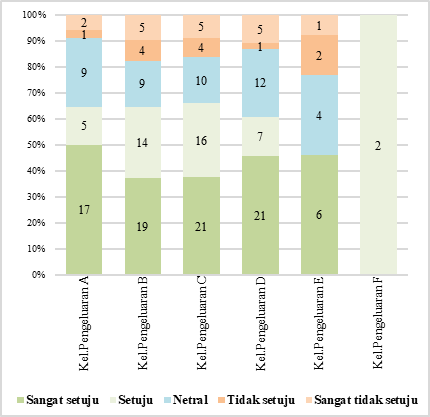
urgensi transportasi publik yang mana hanya 16% responden yang menyatakan tidak setuju jika implementasi dilakukan.

Gambar 3 memperlihatkan grafik batang mengenai persentase dari masyarakat yang pernah menggunakan transportasi umum berdasarkan kelompok umur. Dari grafik tersebut ditemukan bahwa sebagian besar masyarakat dengan kelompok 16 – 23 tahun belum pernah menggunakan TP jenis Oplet maupun BTM di kota Pontianak, sedangkan pada kelompok umur 24 tahun hingga 50 tahun ke atas pengalaman menggunakan armada Oplet cenderung tinggi. Hal tersebut dapat memungkinkan dipengaruhi oleh periode masa beroperasi dari Oplet yang berakhir pada awal tahun 2000 serta angkutan BTM yang cenderung beroperasi dalam periode yang singkat. Asumsi tersebut didukung dari kecilnya persentase masyarakat dari kelompok usia di atas 50 tahun yang tidak pernah menggunakan angkutan umum di Pontianak, yaitu sebesar 9% dengan jumlah responden sebanyak 5 orang.

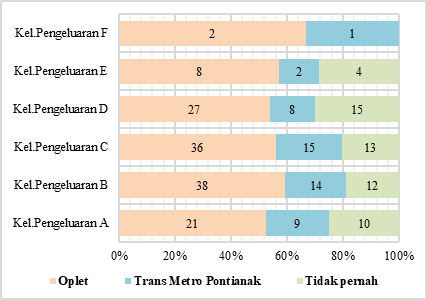
**Gambar 4. Persentase Opini Masyarakat Mengenai Urgensi TP di Pontianak Berdasarkan Kelompok Umur**



**Gambar 3. Persentase Masyarakat yang Pernah Menggunakan TP di Pontianak Berdasarkan Kelompok Umur**



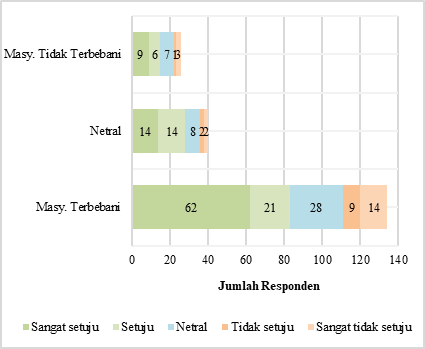
**Gambar 6. Opini Mengenai Urgensi Transportasi Publik Berdasarkan Kelompok Pengeluaran Biaya BBM.**



**Gambar 5. Pengalaman Menggunakan Transportasi Publik Di Pontianak Berdasarkan Kelompok Biaya Pengeluaran BBM.**

Meskipun mayoritas kelompok umur 16 – 23 tahun belum pernah menggunakan transportasi umum, namun jika dilihat pada gambar 4 akumulasi persentase responden yang setuju mengenai urgensi implementasi TP di pontianak didominasi oleh kelompok umur tersebut. Responden pada kelompok umur 24 – 30 tahun merupakan jumlah terbanyak (36 orang) yang menyatakan setuju agar implementasi TP dilakukan, kendatipun akumulasi jumlah responden tidak setuju pada kelompok umur ini adalah yang terbanyak (10 orang). Sementara, respon netral didominasi oleh masyarakat dari kelompok umur di atas 50 tahun.

Tabel 2 memperlihatkan pengeluaran BBM yang dibagi berdasarkan kelompok. Pengelompokan dilakukan untuk melihat persentase beberapa variabel berdasarkan pengeluaran BBM.



**Gambar 7. Jumlah opini responden yang terbebani dengan harga BBM naik terhadap urgensi implementasi transportasi publik**

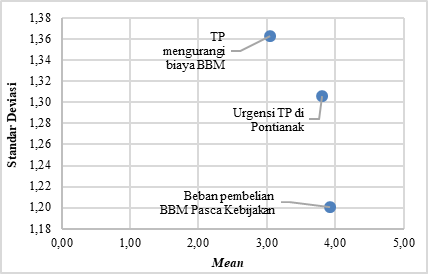
**Tabel 2. Jumlah responden berdasarkan kelompok pengeluaran BBM**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Pengeluaran BBM | Jumlah Responden |
| Kelompok A | Rp40.000 - Rp150.000 | 34 |
| Kelompok B | Rp150.000 - Rp250.000 | 51 |
| Kelompok C | Rp250.000 - Rp500.000 | 56 |
| Kelompok D | Rp500.000 - Rp1.000.000 | 46 |
| Kelompok E | Rp1.000.000 - Rp5.000.000 | 13 |
| Kelompok F | Diatas Rp5.000.000 | 2 |

Jumlah responden dengan kelompok pengeluaran Rp250.000 – Rp500.000 (kelompok C) merupakan yang terbesar, diikuti dengan kelompok B dengan pengeluaran Rp150.000 – Rp250.000 dan kelompok D dengan pengeluaran Rp500.000 – Rp1.000.000. Pada gambar 5, dapat dilihat persentase pengalaman responden dalam menggunakan transportasi publik di Pontianak berdasarkan kelompok biaya pengeluaran BBM.

Secara garis besar, responden lebih banyak yang pernah menggunakan transportasi Oplet dibandingkan dengan BTM, beberapa responden pernah menggunakan kedua jenis tranportasi umum dan beberapa responden lainnya tidak pernah menggunakan angkutan Oplet maupun BTM. Total responden yang pernah menggunakan BTM lebih sedikit dibandingkan dengan responden yang tidak pernah menggunakan angkutan umum manapun. Hal tersebut dipengaruhi dari sampel responden yang meliputi kelompok masyarakat usia 16 – 23 tahun yang belum dapat mencoba sarana angkutan Oplet maupun BTM karena sudah tidak beroperasi.

Gambar 6 memperlihatkan persentase opini responden mengenai urgensi implementasi transportasi publik berdasarkan kelompok pengeluaran biaya BBM. Warna oranye pada grafik batang menunjukkan persentase dan jumlah responden yang sangat setuju untuk implementasi TP secara umum di Pontianak. Warna hijau merepresentasikan nilai setuju, warna biru adalah nilai netral, warna ungu adalah nilai tidak setuju dan warna kuning adalah nilai sangat tidak setuju. Secara keseluruhan, responden sangat setuju apabila implementasi TP dilakukan, kendatipun 23% responden belum pernah menggunakan TP manapun di Pontianak. Hal tersebut mengindikasikan adanya antusiasme masyarakat untuk menggunakan TP sebagai sarana transportasi sehari-hari.



**Gambar 6. Korelasi Mean dan Standar Deviasi Beberapa Variabel**

Indikasi antusiasme juga diperlihatkan pada gambar 7 yang mempresentasikan persentase opini responden terhadap urgensi implementasi TP di Pontianak berdasarkan kelompok masyarakat yang terbebani kenaikan harga BBM. Secara garis besar, masyarakat yang terbebani kenaikan harga BBM memilih sangat setuju dan setuju apabila implementasi TP di Pontianak dilakukan. Gambar 8 memperlihatkan posisi opini responden terkait kenaikan harga BBM dan urgensi TP. Nilai *mean* merepresentasikan konsistensi skor respon dan nilai standar deviasi merepresentasikan tingkat variasi jawaban. Dengan kata lain, semakin besar nilai *mean* dan semakin kecil nilai standar deviasi maka jawaban responden cenderung sama. Dalam hal ini, skor jawaban beban masyarakat terhadap pembelian BBM cenderung sama yaitu dengan skor *mean* 3.8 dan standar deviasi sebesar 1.2. Nilai tersebut memposisikan opini masyarakat berada pada nilai setuju bahwa harga BBM pasca kebijakan baru adalah memberatkan dengan skor variasi jawaban (standar deviasi) sebesar 1.2. Posisi kedua yaitu persepsi mengenai urgensi implementasi TP di Pontianak dengan skor *mean* sebesar 3.7 dan standar deviasi sebesar 1.35, yang berarti bahwa secara umum responden setuju bahwa implementasi TP perlu dilakukan. Posisi ketiga yaitu opini bahwa transportasi publik dapat mengurangi biaya penggunaan BBM dengan skor *mean* yaitu 3.1.

**Tabel 3. Nilai Korelasi Variabel Terkait Urgensi TP dan Beban Pengeluaran BBM**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Beban pengeluaran biaya BBM | Urgensi angkutan Oplet | Urgensi BTM |
| Beban pengeluaran biaya BBM | *N/A* | **-2.49%** | **-7.11%** |
| Urgensi Transportasi publik | **-5.59%** | **22.16%** | **35.11%** |
| Penghematan biaya BBM dengan Oplet | *N/A* | **15.61%** | *N/A* |
| Penghematan biaya BBM dengan BTM | *N/A* | *N/A* | **-0.08%** |

Tabel 3 memperlihatkan hasil analisis korelasi antara variabel terkait urgensi implementasi transportasi publik secara umum maupun secara spesifik yaitu Oplet dan BTM serta respon mengenai beban masyarakat terhadap kenaikan harga BBM. Analisis korelasi juga dilakukan terhadap respon mengenai penghematan biaya BBM dengan angkutan Oplet dan BTM. Terdapat 2 jenis hasil dari korelasi variabel pada tabel 3, yaitu persentase nilai negatif dan positif. Keterangan N/A merujuk pada variabel yang tidak dianalisis hubungannya. Persentase nilai negatif merujuk pada variabel yang saling tidak berhubungan atau *independent*, sedangkan persentase nilai positif mengindikasikan bahwa variabel yang dianalisis saling berkaitan atau *dependent*.

Dalam tabel 3, dapat dilihat bahwa variabel yang saling tidak berkaitan adalah antara skor masyarakat yang merasa terbebani kenaikan harga BBM dengan opini mengenai urgensi realisasi transportasi publik secara umum maupun secara spesifik yaitu Oplet dan Bus Trans Metro Pontianak (BTM). Akan tetapi, terdapat hubungan yang cukup kuat antara opini masyarakat mengenai urgensi transportasi publik dengan urgensi realisasi Oplet (22.16%) dan BTM (35.11%). Ketiadaan hubungan antara skor dari respon masyarakat Pontianak mengenai beban pengeluaran biaya BBM terhadap urgensi implementasi TP merupakan sebuah kontradiksi dari beberapa temuan studi bahwa TP mampu mengurangi beban pengeluaran biaya mobilitas di dalam kota (Hazledine, *et al*., 2013.; Kurniati, 2020.; Jumain, *et al.,* 2021).

Adapun hasil analisis yang menunjukkan hubungan negatif antara opini mengenai penghematan biaya dengan angkutan BTM dengan urgensi realisasi BTM menunjukkan bahwa adanya satu *gap* informasi maupun pengalaman dalam menggunakan BTM yang tidak terjadi secara holistik. Melihat bahwa harga yang ditetapkan pada angkutan BTM untuk umum adalah Rp5.000 sedangkan untuk pelajar adalah Rp2.000 (Suara Pemred, 2017), maka semestinya penghematan biaya mobilisasi berupa BBM dapat terjadi dengan angkutan BTM. Selain didasari oleh inkonsistensi mengenai tarif angkutan, asumsi adanya hubungan negatif antara variabel penghematan biaya menggunakan BTM dan urgensi realisasi BTM adalah angkutan tersebut beroperasi dalam kurun waktu yang cukup singkat dengan jumlah armada sebanyak 5 unit, yang mana memungkinkan terjadinya disintegrasi sehingga tempat yang ingin dituju tidak dapat dicapai hanya dengan menggunakan BTM. Data hasil kuesioner pada gambar 5 juga memperlihatkan bahwa tidak banyak responden yang pernah menggunakan BTM, sehingga opini yang diajukan pada variabel urgensi implementasi BTM tidak didasari dari pengalaman menggunakan angkutan tersebut.

Hubungan antara variabel opini mengenai penghematan biaya BBM dengan angkutan Oplet dan urgensi implementasi angkutan Oplet pada tabel 3 bernilai positif atau memiliki keterkaitan. Indikasi yang terjadi adalah tidak seperti BTM, angkutan Oplet beroperasi lebih lama dengan rute trayek yang jauh lebih banyak dibandingkan dengan BTM, meskipun dengan harga yang relatif sama. Selain itu, dari hasil identifikasi karakteristik responden, diketahui bahwa lebih banyak masyarakat yang pernah menggunakan angkutan Oplet dibandingkan dengan BTM.

**Tabel 4. Nilai Korelasi Variabel Rata-Rata Pengalaman Menggukan TP dan Urgensi Implementasi TP**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Rata-rata nilai pengalaman menggunakan Oplet | Rata-rata nilai pengalaman menggunakan BTM |
| Urgensi angkutan Oplet | **7.44%** | *N/A* |
| Urgensi BTM | *N/A* | **-0.78%** |

Tabel 4 memperlihatkan korelasi variabel hasil rata-rata dari pengalaman menggunakan angkutan Oplet dan BTM terhadap urgensi implementasi angkutan Oplet dan BTM. Hasil analisis pada tabel 4 memperlihatkan nilai yang konsisten dengan hasil analisis pada tabel 3, yaitu; hubungan yang berkaitan antara variabel opini mengenai angkutan Oplet dan hubungan yang tidak berkaitan antara variabel opini mengenai angkutan BTM.

**SIMPULAN**

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji persepsi dan minat masyarakat kota Pontianak terhadap penggunaan transportasi publik terkait dengan kenaikan BBM. Temuan yang didapatkan dari hasil analisis adalah adanya inkonsistensi persepsi masyarakat kota Pontianak terhadap transportasi publik terkait dengan penghematan biaya BBM. Nilai persentase masyarakat yang mendukung adanya implementasi angkutan bus Trans Metro Pontianak (BTM) lebih tinggi dibandingkan dengan implementasi angkutan Oplet. Tingginya persentase dukungan terhadap BTM tidak didasari oleh persentase masyarakat yang beranggapan bahwa transportasi publik dapat mengurangi biaya mobilisasi berupa pengurangan BBM. Bahkan, opini mengenai transportasi umum dapat menghemat biaya pengeluaran BBM berada pada posisi lebih rendah dibandingkan dengan opini mengenai harga BBM yang membebani masyarakat.

**DAFTAR PUSTAKA**

CNBC Indonesia. (2022). Miris! Sepertiga Pendapatan Negara Dibakar untuk Subsidi BBM. Retrieved November 4, 2022 from <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220831054127-4-367911/miris-sepertiga-pendapatan-negara-dibakar-untuk-subsidi-bbm>

Badan Pusat Statistik Provinsi Kalimantan Barat (2021). Penduduk Kota Pontianak Menurut Kel. Umur dan Jenis Kelamin (Jiwa), 2019-2021. Retrieved November 4, 2022 from <https://kalbar.bps.go.id/indicator/12/141/1/penduduk-kota-pontianak-menurut-kel-umur-dan-jenis-kelamin.html>.

BAPPEDA Kota Pontianak. (2022). Pontianak Menilik Upaya Percepatan Penanganan Sistem Transportasi di Kota Pontianak. Retrieved November 4 2022 from <https://bappeda.pontianakkota.go.id/berita/menilik-upaya-percepatan-penanganan-sistem-transportasi--di-kota-pontianak>

**Electronic Registration Identification Polisi Republik Indonesia** (2022). Jumlah Data Kendaraan Polda Kalimantan Barat. Retrieved November 4, 2022 from <http://rc.korlantas.polri.go.id:8900/eri2017/laprekappulau.php>

Hazledine, T. & Donova, S. & Bolland, J. (2013) The contribution of public transport to economic productivity. NZ Transport Agency research report 514. 63pp.

Jumain, A., Manaf, M., & Bau, Q. D. (2021). Preferensi Pengguna Angkutan Umum Penumpang di kota Makassar. *Urban and Regional Studies Journal,* *3*(2), 83-94. doi:10.35965/ursj.v3i2.244

Keputusan Walikota Pontianak No. 235. (2002). *Tentang Route Trayek Angkutan Umum Dalam Kota.*

**Kompas. (2017). Bus Trans Pontianak Khatulistiwa Diuji Coba. Retrieved November 9, 2022 from** <https://regional.kompas.com/read/2017/02/02/19453401/bus.trans.pontianak.khatulistiwa.diuji.coba?page=all>.

**Kurniati, N. (2021). Dampak Ekonomi Pengoperasian Transjakarta Ditinjau dari Persepsi Pengguna. Jurnal Penelitian Transportasi Darat. 22. 194-205. 10.25104/jptd.v22i2.1669.**

**Lim, A.L. (2020). Analisis Kinerja Angkutan Umum Oplet di Pontianak. Jurnal Ilmiah fakulatas Ekonomi dan Bisnis. 10 (02), 75 – 82.**

Meliala, J. S. (2014). Upaya Optimalisasi Penghematan subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) agar tepat sasaran. *Binus Business Review,* *5*(1), 333. doi:10.21512/bbr.v5i1.1256

**Okechukwu, E. & Madonsela, N. & Adetunla, A. (2021). The Effect of Transportation Infrastructure on Economic Development.**

**Pontinesia. (2015). Nasib Angkot di Pontianak, Hidup Segan Mati Tak Mau.** Retrieved November 9, 2022 from <https://pontinesia.com/berita/angkot-pontianak>**.**

**Rahadian, J. & Sardjito. (2015). Preferensi Masyarakat Terhadap Pelayanan Angkutan Umum di Jakarta Barat (Studi Kasus: Koridor Jalan Daan Mogot). Jurnal Teknik ITS Vol. 4 , No. 1.**

Sauro, J. (2015). *How confident do you need to be in your research?* MeasuringU. Retrieved November 7, 2022, from https://measuringu.com/confidence-levels/

Sinurat, H. & Salim, J. & Permatasari, C. (2020). Preferensi Masyarakat Terhadap Transportasi Publik di Kota Banda Aceh (Studi Kasus Bus Trans Koetaradja). 06. 26-33. 10.35308/ekombis.v6i1.

Siregar, S. R., Wardaya, W., & Tas’an, D. (2017). Implementasi kebijakan transportasi Publik Dalam mengatasi Kemacetan Dan Kepadatan Lalu Lintas di Medan. *JURNAL MANAJEMEN TRANSPORTASI DAN LOGISTIK*, *4*(2), 147. <https://doi.org/10.25292/j.mtl.v4i2.73>

Suara Pemred. (2017). Bus Trans Pontianak ‘Tak Laku’. Retrieved November 9, 2022 from <https://www.suarapemredkalbar.com/read/ponticity/24102017/bus-trans-pontianak-tak-laku>.

Sugiyono, (2015). *Metode Penelitian dan Pengembangan*. Cetakan Alfabeta: Bandung.

Tempo. (2021). Inilah 3 Penyebab Kenaikan Harga BBM dalam Waktu Dekat. Retrieved November 4, 2022 from https://bisnis.tempo.co/read/1625237/inilah-3-penyebab-kenaikan-harga-bbm-dalam-waktu-dekat

Tourism & Transport Forum (TTF). (2010). The Benefits of Public Transport. Sydney. Retrieved November 6, 2022, from https://www.ttf.org.au/wp-content/uploads/2016/06/TTF-The-Benefits-Of-Public-Transport-2010.pdf.

Tribun Pontianak. (2017). Meski Dilengkapi Berbagai Fasilitas, Bus Trans Pontianak Masih Sepi