

**FAKTOR – FAKTOR KECENDERUNGAN MASYARAKAT MEMILIH
SARANA TRANSPORTASI OJEK DI KOTA LAHAT PROPINSI
SUMATERA SELATAN**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Prasyarat Memperoleh Gelar
Sarjana Pendidikan Strata Satu (SI)*



**OLEH
TRINOPYANI SARI
73535/2006**

**JURUSAN PENDIDIKAN GEOGRAFI
FAKULTAS ILMU-ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2011**

ABSTRAK

Trinopyani Sari (2011). Faktor – Faktor Kecenderungan Masyarakat Memilih Sarana Transportasi Ojek di Kota Lahat Propinsi Sumatera Selatan. Skripsi Jurusan Geografi FIS.UNP.2011

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan tentang faktor-faktor kecenderungan masyarakat memilih sarana transportasi ojek di Kota Lahat Propinsi Sumatera Selatan terkait dengan: 1) Alasan masyarakat memilih sarana transportasi ojek, 2) Faktor kecenderungan masyarakat memilih sarana transportasi ojek, 3) Aksesibilitas sarana transportasi ojek.

Jenis Penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif. Subjek penelitian ini adalah tukang ojek dan penumpang ojek. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan observasi, wawancara, dokumentasi. Analisis data yang digunakan adalah reduksi data, display data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menemukan: 1) Alasan masyarakat memilih sarana transportasi ojek karena ojek dirasa cepat, mudah dan diantar sampai ketujuan, karena tidak memiliki kendaraan pribadi dan tidak ada angkot yang lewat di depan rumah. 2) Faktor kecenderungan masyarakat memilih sarana transportasi ojek dapat dilihat dari: (a). Faktor karakteristik perjalanan yaitu: Tujuan perjalanan yang dilakukan masyarakat adalah untuk bekerja, pendidikan, kepasar dan ketempat pelayanan publik Waktu melakukan perjalanan adalah pagi, siang, sore dan malam hari. Panjang perjalanan yang dilakukan adalah ± 2 km, ± 3 km, ± 4 km dan ± 7 km. (b). Faktor karakteristik sistem transportasi adalah waktu relative perjalanan yang dilakukan adalah 10-20 menit dilihat dari biaya/tarif yang dikeluarkan adalah sebesar Rp.3.000 untuk umum dan Rp.2.000 untuk pelajar. 3) Aksesibilitas sarana transportasi ojek bisa mengantar kemana saja tempat yang diinginkan penumpang dengan kondisi jalan yang sudah baik artinya aksesibilitas dari ojek ini tinggi. Mengenai jarak dan waktu yang diperlukan tukang ojek ini tergantung dari permintaan penumpang dan tukang ojek itu sendiri, serta kondisi motor dan jarak tempuh. .

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim.

Puji dan syukur penulis ucapkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia – Nya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “ **Faktor – Faktor Kecenderungan Masyarakat Memilih Sarana Transportasi Ojek di Kota Lahat Propinsi Sumatera Selatan** “.

Shalawat dan salam tercurahkan kepada Rasulullah SAW. Penulisan skripsi ini bertujuan untuk memenuhi sebagian persyaratan memperoleh gelar Sarjana Pendidikan Strata Satu (S.Pd) Pada Jurusan Geografi Program Studi Pendidikan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.

Dalam penyelesaian skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bantuan, bimbingan dan pengarahan dari berbagai pihak, baik moril maupun materiil, secara langsung maupun tidak langsung. Untuk itu penulis mengucapkan terima kasih yang tulus kepada:

1. Ibu Dra. Ernawati, M.Si selaku Pembimbing I dan Penasehat Akademik yang telah menyediakan waktu, tenaga, pikiran, dan kesabaran untuk membimbing serta mengarahkan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Ibu Ahyuni, S.T.M.Si selaku Pembimbing II yang telah memberikan dorongan, petunjuk dan arahan dalam penyelesaian skripsi ini.

3. Bapak Drs. Suhatri M.Si, Prof. Dr. Safri Anwar, M.Pd dan Drs. Bakaruddin M.S selaku penguji skripsi yang telah memberikan banyak masukan kepada penulis untuk kesempurnaan skripsi ini.
4. Bapak Dr. Paus Iskarni, M.Pd dan Bapak Drs. Helfia Edial, M.T selaku Ketua dan Sekretaris Jurusan Pendidikan Geografi FIS UNP yang telah membantu penulis dalam memperlancar penyelesaian skripsi ini.
5. Bapak dan Ibu Dosen beserta staf jurusan Pendidikan Geografi FIS UNP
6. Bapak Prof. Dr. H. Aswar Ananda, M.A selaku Dekan FIS UNP beserta seluruh Staf Tata Usaha yang telah membantu memperlancar proses administrasi dalam penyelesaian skripsi ini.
7. Kepala UPT Perpustakaan UNP dan Kepala Perpustakaan FIS beserta karyawan yang telah membantu penulis dalam memperlancar proses penyelesaian skripsi ini.
8. Bapak Bupati Lahat Cq Kakan Kesbangpol dan Linmas Kab. Lahat beserta staf yang telah memberikan izin rekomendasi pada penulis untuk penelitian
9. Kepala Bappeda Kabupaten Lahat beserta Staf yang telah memberikan data dan informasi yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini
10. Semua Masyarakat dan Tukang Ojek yang telah dengan senang hati meluangkan waktu untuk wawancara.
11. Teristimewa buat Orang Tua dan Saudara yang telah berkorban, memberikan kasih sayang dan semangat serta do'a yang tak henti-hentinya kepada penulis.

12. Kakek dan Nenek beserta keluarga besar tercinta di Padang yang telah memberikan kasih sayang, semangat serta do'a yang tak henti-hentinya kepada penulis. .

13. Sahabat dan rekan-rekan seperjuangan yang sama-sama menimba ilmu pada Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang serta semua pihak yang telah banyak membantu yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu.

Semoga segala bimbingan dan arahan, dorongan serta do'a yang telah diberikan mendapat balasan yang setimpal dari ALLAH SWT amin. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Akhir kata penulis ucapkan terimakasih.

Padang, Mei 2011

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN

ABSTRAK..... i

KATA PENGANTAR..... ii

DAFTAR ISI..... v

DAFTAR TABEL..... vii

DAFTAR GAMBAR..... viii

DAFTAR LAMPIRAN..... ix

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang..... 1

B. Fokus Penelitian..... 4

C. Pertanyaan Penelitian..... 5

D. Tujuan Penelitian..... 5

E. Kegunaan Penelitian..... 6

BAB II KERANGKA TEORITIS

A. Kajian Teori..... 7

B. Penelitian Yang Relevan 19

C. Kerangka Konseptual..... 20

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	21
B. Seting Penelitian dan Subjek Penelitian.....	21
C. Tahap-tahap Penelitian.....	22
D. Sumber Data,	22
E. Teknik Pengumpulan Data.....	23
F. Teknik Analisis Data.....	24
G. Keabsahan Data.....	25

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Temuan Umum Penelitian.....	27
B. Temuan Khusus Penelitian.....	45
C. Pembahasan.....	69

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	72
B. Saran.....	74

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 1.1 Jumlah dan Lokasi Pangkalan Ojek	3
Tabel 1.2. Jumlah Armada Angkutan Kota.....	4
Tabel 4.1. Luas Wilayah dan Kecamatan di Kab.Lahat.	28
Tabel 4.2 Kabupaten Lahat Menurut Ketinggian Diatas Permukaan Laut.....	29
Tabel 4.3. Luas Wilayah Kecamatan Lahat Menurut Desa/Kelurahan	32
Tabel 4.4. Lingkup Kawasan Perkotaan Kota Lahat	34
Tabel 4.5 Jumlah Penduduk, Luas Daerah dan Kepadatan Penduduk per km ² Kecamatan Lahat menurut Desa/ Kelurahan.....	36
Tabel 4.6. Jumlah Armada Angkutan Kota	41
Tabel 4.7. Jumlah dan Lokasi Pangkalan Ojek.....	43

DAFTAR GAMBAR

Halaman

1. Gambar 2.1. Sistem Transportasi Makro.....	11
2. Gambar 2.2. bagan kerangka konseptual.....	20
3. Peta Administratif Kabupaten Lahat.....	30
4. Peta Administratif Kecamatan Lahat.....	33
5. Peta Administratif Kawasan Kota Lahat.....	35
6. Peta Penggunaan Lahan.....	38
7. Peta Jaringan Jalan.....	40
8. Peta Jalur Angkutan Kota.....	42
9. Peta Pangkalan Ojek.....	44

LAMPIRAN

Lampiran 1. Dokumentasi

Lampiran 2. Pertanyaan Penelitian

Lampiran 3. Display Data

Lampiran 4. Trianggulasi Data

Lampiran 5. Surat Izin Penelitian

Lampiran 6. Rekomendasi dari Kantor Kakan Kesbangpol dan Linmas Kabupaten
Lahat

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

Dinyatakan lulus setelah dipertahankan di depan tim penguji skripsi
Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial (FIS)
Universitas Negeri Padang

FAKTOR- FAKTOR KECENDERUNGAN MASYARAKAT MEMILIH SARANA TRANSPORTASI OJEK DI KOTA LAHAT PROPINSI SUMATERA SELATAN

Nama : Trinopyani Sari
NIM/BP : 73535/2006
Program Studi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, Mei 2011

Tim Penguji

: Dra.Ernawati, M.Si

Tanda Tangan

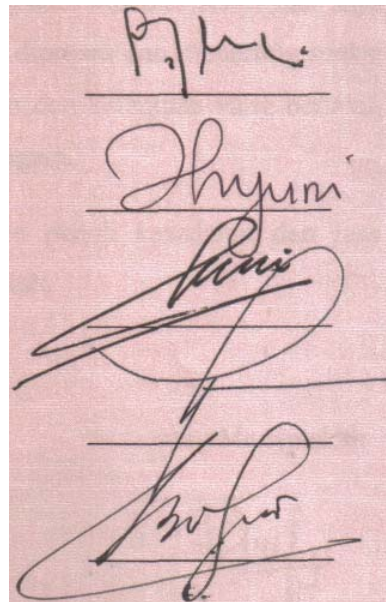
Ketua

Sekretaris : Ahyuni, S.T. M.Si

Anggota : Drs. Suhatril, M.Si

Anggota : Prof. Dr. Syafri Anwar, M.Pd

Anggota : Drs. Bakaruddin, M.S



HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

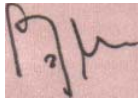
"FAKTOR- FAKTOR KECENDERUNGAN MASYARAKAT MEMILIH
SARANA TRANSPORTASI OJEK DI KOTA LAHAT PROPINSI
SUMATERA SELATAN "

Nama : Trinopyani Sari
NIM/BP : 73535/2006
Program Studi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, Mei2011

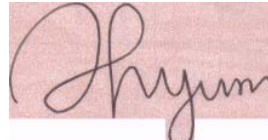
Disetujui oleh

Pembimbing I



Dra. Ernawati, M.Si Nip.
19621125 198703 2 002

Pembimbing II



Ahhvuni. S.T. M.Si Nip.
19690323 200604 2 001

Mengetahui Ketua
Jurusan Geografi



Dr. Paus Iskarni, M.Pd Nip.
19630513 198903 1 003

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di dalam perkembangan kota, pusat-pusat kegiatan ekonomi seperti pasar, terminal, pertokoan atau perdagangan merupakan embrio pembentuk struktur kota yang amat penting. Struktur kota menyebabkan persebaran fungsi-fungsi kegiatan akan terbentuk dan diikuti sistem transportasi yang ada.

Kamaluddin (1987) dalam Anwar (1999 : 9) Transportasi, berasal dari kata latin *Transportare*, *Trans* artinya seberang, antar atau kesebelah dan *Portare* artinya mengangkut. Jadi transportasi itu menurut asal kata ini berarti mengangkut keseberang. Artinya suatu kegiatan yang memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ketempat lainnya. M. Siregar (1990) dalam Anwar (1999 : 9) mengemukakan pandangan yang sama bahwa pengangkutan yang diartikan sebagai usaha pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ketempat tujuan. Lebih jauh Siregar melihat terdapat tiga hal penting dalam sistem transportasi yaitu: 1) Barang atau muatan, 2) kendaraan, 3) jalan sebagai prasarana.

J.G Baudelaire dalam Warpani (1990) mengemukakan transportasi berfungsi sebagai suatu rantai yang menghubungkan produsen dengan konsumen dengan melibatkan berbagai unsur kegiatan usaha transport atau moda transport. Disadari atau tidak oleh manusia, transportasi merupakan salah satu kebutuhan manusia. Hal ini disebabkan tingginya mobilitas manusia dari satu tempat ke tempat lain. Dari rumah ke kantor, dari kantor ke tempat pertemuan, dari desa ke

kota, dari rumah ke sekolah, dari rumah ke pasar, dan sebagainya. Dengan kata lain pengguna jasa transportasi adalah pegawai, pelajar, pedagang, dan sebagainya. Sarana transportasi yang digunakan para pemakai jasa tersebut ada yang dimiliki sendiri, berupa kendaraan pribadi, baik roda dua maupun roda empat, tetapi ada pula yang tidak memilikinya sehingga harus menggunakan jasa angkutan umum, baik angkutan umum pedesaan maupun angkutan kota (angkot).

Kota Lahat sebagai ibu kota Kabupaten Lahat terletak pada posisi yang strategis karena merupakan wilayah transit yang dilalui oleh jalur lintas sumatera. Perkembangan dan pertumbuhan kota Lahat yang cenderung mengarah pada bentuk linier dan radial konsentrik dengan pusat kota berupa pasar induk yang merupakan tempat berkumpulnya barang dan jasa dari kota atau *hinterlendra*. Keberadaannya sangat besar pengaruhnya bagi perekonomian, sehingga masyarakat memang memerlukan dukungan transportasi agar kegiatan perekonomian menjadi lancar dan kegiatan pulang dan pergi dari tempat asal ketempat tujuan menjadi lancar pula. Untuk memperlancar kegiatan tersebut dibutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan, baik angkutan pribadi maupun angkutan umum.

Sarana transportasi yang ada di Kota Lahat terdiri dari angkutan penumpang dan angkutan barang baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tak bermotor. Adapun angkutan barang dilayani oleh angkutan truk yang memiliki kapasitas besar guna memasarkan produk di kota-kota yang lain, sedangkan angkutan penumpang dibedakan menurut penggunaannya dan cara pengoperasiannya yaitu angkutan pribadi dan angkutan umum. Angkutan pribadi yang ada berupa mobil

dan kendaraan pribadi lainnya, sedangkan untuk angkutan umum berupa angkot, ojek dan becak.

Dewasa ini masyarakat kota cenderung memilih angkutan yang lebih fleksibel dan cepat untuk mencapai tujuan walaupun besarnya ongkos lebih besar. Angkutan alternatif yang dipilih masyarakat salah satunya adalah angkutan ojek, yang memiliki mobilitas lebih tinggi dibandingkan angkutan umum lain. Hal ini tidak hanya terjadi di kota – kota besar, tetapi juga di kota – kota kecil seperti di Lahat.

Ojek yang ada di kota Lahat pertamakali beroperasi sekitar pada tahun 2006. Perkembangan sarana transportasi ojek di wilayah ini sebagai akibat dari banyaknya masyarakat yang memanfaatkan kendaraan untuk menambah penghasilan sebagai tukang ojek. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya jumlah tukang ojek yang menunggu penumpang di tempat pangkalan ojek dan ojek yang tidak menetap di pangkalan.

Tabel 1.1 Jumlah dan Lokasi Pangkalan Ojek di Kota Lahat

No	Letak Pangkalan	Jumlah Pangkalan	Jumlah Tukang Ojek
1	- PO Pagar Agung	1	30
	- PO Talang Jawa	1	30
	- PO Bandar Jaya	1	25
	- PO Bandar Agung	1	20
2	- PO Gunung Gajah	1	30
	- PO Lahat Tengah	1	10
	- PO Selawi	1	23
	- PO Suka Negara	1	10
	- PO Rumah Sakit	1	20
3	- PO Pasar Lematang	1	50
	- PO Pasar Lama	1	80
	- PO Pasar Baru	1	45
Jumlah		12	373

Sumber : Agen masing-masing tukang Ojek, tahun 2010.

Dengan adanya ojek yang beroperasi diwilayah ini jumlah armada angkutan kota yang melayani pergerakan internal penduduk kota Lahat menjadi minim. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1.2 Jumlah Armada Angkutan Kota

No	Trayek/Rute	Jumlah Kendaraan	Kode Trayek	Warna
1	Terminal Batay- Pasar	40	B	Coklat
2	Muara Siban – Pasar	10	A	Kuning
3	Bandar Agung – Pasar	20	D	Hijau
4	Perumnas – PGA – Pasar	20	C	Biru
5	Lembayung – Talang Jawa – Pasar	50	E	Merah
Jumlah		140		

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Lahat, Tahun 2009.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian terkait kecenderungan masyarakat dalam memilih sarana transportasi khususnya ojek. Dengan judul : **Faktor-Faktor Kecenderungan Masyarakat Memilih Sarana Transportasi Ojek di Kota Lahat Propinsi Sumatera Selatan.**

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas maka yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah : alasan masyarakat memilih sarana transportasi ojek, faktor – faktor kecenderungan masyarakat memilih sarana transportasi ojek dan aksesibilitas ojek di Kota Lahat Propinsi Sumatera Selatan.

C. Pertanyaan Penelitian :

Berdasarkan latar belakang dan fokus penelitian diatas, maka yang menjadi pertanyaan dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimanakah alasan masyarakat memilih sarana transportasi ojek di Kota Lahat Propinsi Sumatera Selatan?
2. Bagaimanakah kecenderungan masyarakat memilih sarana transportasi ojek di Kota Lahat Propinsi Sumatera Selatan?
3. Bagaimanakah aksesibilitas ojek di kota Lahat Propinsi Sumatera Selatan?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah, fokus dan pertanyaan penelitian yang telah dikemukakan diatas maka penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengetahui alasan masyarakat kota Lahat memilih sarana transportasi ojek.
2. Mengetahui apa saja faktor yang menyebabkan masyarakat kota Lahat cenderung memilih sarana transportasi ojek.
3. Mengetahui bagaimana aksesibilitas ojek di Kota Lahat Propinsi Sumatera Selatan.

E. Kegunaan Penelitian

Sesuai dengan masalah dan tujuan penelitian, maka manfaat dalam penelitian ini adalah :

1. Sebagai salah satu persyaratan untuk memenuhi gelar sarjana strata satu (S1) pendidikan geografi pada jurusan Geografi, FIS, UNP.
2. Menambah wawasan peneliti tentang kecenderungan masyarakat dalam memilih sarana transportasi khususnya ojek di Kota Lahat propinsi Sumatera Selatan.
3. Hasil penelitian ini diharapkan berguna bagi masyarakat dalam menciptakan lapangan pekerjaan untuk meningkatkan kesejahteraan.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Kajian Teori

1. Pengertian Angkutan Umum

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan.

Jenis angkutan dibedakan atas angkutan penumpang dan angkutan barang. Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, Pemerintah perlu turut campur tangan dalam hal ini (Warpani, 1990).

Kendaraan atau Angkutan atau wahana adalah alat transportasi yang digerakkan oleh mesin maupun oleh makhluk hidup. Jadi Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif yang telah menjadi ketetapan. Jenis angkutan umum ada empat yaitu angkutan jalan raya, angkutan rel, angkutan laut dan angkutan udara.

2. Transportasi

a. Pengertian Transportasi

Hurst dalam Anwar (1999) mengemukakan bahwa *Transportation is measure of the relation between areas* (Transportasi adalah kegiatan yang menghubungkan antar daerah dengan daerah lain). Hurst juga mengemukakan bahwa kegiatan transportasi muncul karena tiga faktor geografis yakni : 1)Jarak (Distance), 2)Melengkapi kebutuhan (Complementary), 3)Kesempatan untuk intervensi (intervening opportunity). Jarak menurut Hurst dalam Anwar (1999) ada dua macam yaitu Jarak Absolute dan Jarak Relatif. Jarak Absolute yaitu jarak yang sebenarnya antara satu tempat dengan tempat lainnya. Jarak Relatif yaitu mempunyai jarak absolute yang sama tetapi kecepatannya berdasarkan benda yang digunakan. Aktivitas berpergian ini dilakukan manusia dimulai dengan cara yang sederhana seperti menggunakan hewan, kereta, gerobak, sampai pada angkutan yang modern dan canggih dengan teknologi tinggi.

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (subway) dan taksi. Penduduk disana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka. Transportasi sendiri dibagi menjadi tiga yaitu, transportasi darat, laut, dan udara.

Transportasi muncul karena kesempatan untuk berintervensi (Intervening opportunity), Intervening sifatnya sebagai pengarahannya manusia dari satu daerah ke daerah lainnya guna berbagai kepentingan. Kamaluddin dalam Anwar (1999) mengemukakan bahwa transportasi terdiri dari 4 unsur : jalan, alat angkutan, tenaga penggerak dan terminal. Jalan ditujukan dan disediakan sebagai basis untuk alat angkutan untuk bergerak dari satu tempat ke tempat tujuannya. Alat angkutan ini dapat dibagi dalam alat angkutan darat, alat angkutan udara dan alat angkutan air.

Bowersox (1981) dalam Setijowarno (2003), Transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dengan produk yang digerakkan atau dipindahkan ke lokasi yang dibutuhkan atau diinginkan. Sementara menurut Steenbrink transportasi adalah perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya diantara tempat – tempat yang dipisahkan secara geografis. Papacostas (1987) dalam Setijowarno (2003), mendefinisikan transportasi sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktifitas manusia.

Suatu transportasi dikatakan baik apabila waktu perjalanan cukup cepat dan tidak mengalami kecelakaan, frekuensi pelayanan cukup, serta aman (bebas dari kemungkinan kecelakaan) dan kondisi pelayanan yang nyaman. Menurut Martok dalam Miro (1997) mengungkapkan transportasi bukanlah tujuan akhir, tapi merupakan suatu alat untuk mencapai maksud lain dan sebagai akibat adanya

pemenuhan kebutuhan (*devided demand*) karena keberadaan kegiatan manusia dan timbul dari permintaan atas komoditas jalan.

Untuk mencapai kondisi yang ideal sangat ditentukan oleh beberapa faktor yang menjadi komponen transportasi, yaitu kondisi prasarana jalan serta sistem jaringan dan kondisi sarana (kendaraan). Dan yang tidak kalah pentingnya ialah sikap mental pemakai fasilitas transportasi tersebut.

Berdasarkan beberapa pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari suatu tempat ketempat lain, baik dengan atau tanpa sarana. Pemindahan ini menempuh suatu jalur perpindahan atau prasarana yaitu lintasan yang sudah disiapkan oleh alam (sungai, laut dan udara) atau jalur lintasan hasil kerja manusia (jalan raya, jalan rel, dan pipa). Dari jenis yang diangkutnya terdiri dari barang, paket, surat kemudian hasil dari transportasi berupa barang (mobil, jembatan, peralatan dan lain-lain) dan pelayanan (jasa).

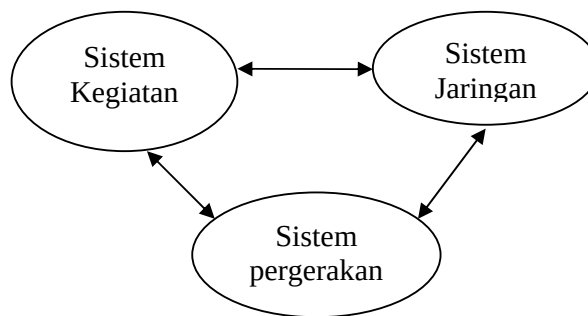
b. Sistem Transportasi

Sistem transportasi menurut Miro (1997) adalah kesatuan unit yang terdiri dari elemen-elemen yang mendukung, berinteraksi dan bekerjasama. Transportasi diartikan sebagai tindakan, proses teknik/cara mentransportasikan dengan memindahkan dari satu tempat ketempat lain, maka sistem transportasi disini dapat diartikan sebagai satu kesatuan yang dapat memindahkan sesuatu untuk keperluan tertentu dan menggunakan alat tertentu dari satu lokasi kelokasi lain dalam lingkup wilayah tertentu.

Sementara itu Ofyar Z Tamin (1993) menyebutkan bahwa sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem mikro yaitu :

1. Sistem kegiatan
2. Sistem jaringan prasarana transportasi
3. Sistem pergerakan lalu lintas
4. Sistem kelembagaan

Keempat sistem tersebut saling berinteraksi membentuk sistem transportasi secara makro, seperti yang terlihat pada gambar berikut :



Gambar.2.1 Sistem Transportasi makro

Pergerakan yang timbul tersebut jelas membutuhkan suatu moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi itu bergerak. Prasarana transportasi yang diperlukan merupakan sistem jaringan, meliputi jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus, stasiun kereta api, bandara dan pelabuhan laut.

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menimbulkan pergerakan manusia/barang dalam bentuk pergerakan kendaraan. Perubahan pada sistem kegiatan akan membawa pengaruh pada sistem jaringan melalui suatu

perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu pula dengan perubahan pada sistem jaringan akan mengakibatkan sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut.

Sistem pergerakan akan sangat penting dalam mengakomodasikan sistem pergerakan agar tercipta sistem pergerakan yang lancar yang selanjutnya akan berpengaruh pula pada sistem jaringan dan sistem kegiatan, jadi ketiganya saling mempengaruhi.

Dari komponen transportasi yang dikemukakan diatas, maka secara umum batasan sistem transportasi adalah gabungan jalan dan terminal (way and terminal), kendaraan (vehicle) dan sistem pengoperasian (operation planing) yang saling terkait dan bekerjasama untuk mengantisipasi permintaan manusia dan barang dalam melayani daerah perkotaan dengan menggunakan jalan raya yang tersedia.

3. Ojek

Ojek merupakan transportasi umum informal di Indonesia yang keberadaannya tidak terdapat dalam Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, tetapi keberadaannya sudah menjadi kebutuhan sehari-hari masyarakat perkotaan maupun perdesaan. Keberadaan angkutan ojek saat ini belum mendapatkan pembinaan sebagaimana mestinya, meskipun keberadaannya ada di setiap wilayah. Angkutan ojek dapat berupa sepeda atau sepeda motor yang ditabungkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya dengan dipungut bayaran.

Angkutan ojek secara *de jure* bukanlah angkutan umum yang secara resmi diakui legalitasnya oleh Undang-Undang No.14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan. Akan tetapi, secara *de facto*, angkutan ojek masih sangat dibutuhkan oleh masyarakat yang tinggal di wilayah sub urban dan secara resmi telah mampu memunjukkan peranannya dalam melengkapi pelayanan sistem angkutan umum di perkotaan maupun di perdesaan sebagai moda pra/purna dari angkutan umum lainnya.

Lubis (1999) dalam Setijowarno (2003 : 71), menyatakan secara umum karakteristik dari angkutan ojek antara lain :

- a. Aksesibilitasnya tinggi, sifat pelayanannya mirip dengan taksi (paratransit), personal pelayanan dari pintu kepintu dan tidak dibatasi oleh trayek-trayek tertentu serta tersedia dalam 24 jam sehari.
- b. Memiliki daya jelajah yang cukup tinggi dengan operasionalnya yang cukup lincah sehingga dapat mencapai ke gang-gang atau jalan-jalan yang sempit dan tidak rata yang tidak bisa dilalui mobil, bahkan sampai wilayah pegunungan sekalipun.
- c. Mampu melayani pada saat-saat yang diperlukan, terutama pada malam hari karena sifat pelayanannya sebagai pengganti terhadap angkutan resmi yang waktu beroperasinya sudah selesai, tetapi sering dijumpai jenis angkutan tersebut yang beroperasi sejalan dengan angkutan resmi lainnya, hal ini disebabkan frekuensi pelayanan angkutan resmi terlalu rendah.

- d. Efisien yakni menggunakan teknologi sederhana, nilai investasinya murah, perawatannya mudah dan cara pengoperasiannya sangat sederhana.
- e. Fleksibel dengan kondisi arus lalu lintas yang cukup padat, jenis angkutan ini mampu melayani dengan kecepatan stabil.
- f. Daya angkutnya rendah yakni konstruksi jenis angkutan ini dirancang dengan sedemikian rupa sehingga hanya dapat mengangkut muatan yang sangat terbatas yaitu 2 orang termasuk pengemudinya.
- g. Kinerja mesin yang cukup tinggi sangat menunjang angkutan ojek untuk dapat bergerak cepat.

Menurut Setijowarno (2003) Terdapat beberapa sistem pengoperasian pangkalan kendaraan angkutan ojek, antara lain :

- a. Sistem antrian, yaitu kendaraan yang pertama kali datang atau yang berada pada urutan paling depan mendapatkan prioritas utama untuk menaikkan dan mengangkut penumpang.
- b. Sistem bebas, yaitu penumpang bebas memilih kendaraan mana yang akan mengantarkannya dan kendaraan bebas untuk mendapatkan penumpang. Jadi tidak langsung pada urutan.

Setijowarno (2003) juga menambahkan bahwa secara umum, kualitas angkutan ojek memiliki 4 (empat) unsur pendukung, yaitu :

- a. Persyaratan pengemudi, yaitu sebagai unsur utama kualitas yang sudah selayaknya mengetahui ketentuan – ketentuan yang berlaku baik ketentuan

tentang teknis kendaraan itu sendiri maupun ketentuan yang tertuang di dalam persyaratan untuk memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM).

- b. Persyaratan teknis sebagai unsur utama keselamatan dan pelayanan.
- c. Persyaratan pelayanan, yaitu persyaratan pelayanan kendaraan yang tidak dapat dipisahkan antara kondisi angkutan tersebut dengan kondisi teknis kendaraan.
- d. Legalitas, yaitu perangkat hukum yang dapat mengesahkan beroperasinya angkutan ojek, dapat berupa peraturan daerah (Perda), sehingga pengguna jasa dan pemilik ojek mendapat kepastian secara hukum dalam beroperasi.

Dari pendapat diatas dapat diketahui bahwa ojek merupakan angkutan umum informal di Indonesia yang keberadaannya sudah menjadi kebutuhan sehari – hari masyarakat baik masyarakat perkotaan maupun perdesaan. Angkutan ojek dapat berupa sepeda atau sepeda motor yang ditambangkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya dengan dipungut bayaran.

4. Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda

Menurut Bruton dalam Ardiansyah (2005) memilih moda angkutan di daerah bukanlah merupakan proses acak, melainkan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, serta usia, komposisi, dan sosial-ekonomi pelaku perjalanan. Semua faktor ini dapat berdiri sendiri atau saling bergabung.

Menurut Miro (2002) ada 4 (empat) faktor yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pelaku perjalanan atau calon pengguna (trip maker behavior). Dua diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Faktor Karakteristik Perjalanan (Travel Characteristics Factor)
2. Faktor Karakteristik Sistem Transportasi (Transportation System Characteristics Factor).

a. Faktor Karakteristik Perjalanan (Travel Characteristics Factor)

Miro (2002) mengemukakan bahwa pada kelompok ini terdapat beberapa variabel yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pengguna jasa moda transportasi dalam memilih moda angkutan, yaitu :

1. Tujuan Perjalanan seperti (trip purpose) bekerja, sekolah, sosial dan lain-lain.
2. Waktu Perjalanan seperti (time of trip made) seperti pagi hari, siang hari, tengah malam, hari libur dan seterusnya.
3. Panjang perjalanan (trip length), merupakan jarak fisik (kilometer) antara asal dengan tujuan, termasuk panjang rute/ruas, waktu pembandingan kalau menggunakan moda-moda lain, di sini berlaku bahwa semakin jauh perjalanan, semakin orang cenderung memilih naik angkutan umum.

b. Faktor Karakteristik Sistem Tarnsportasi (Transportation System Characteristics Factor)

Miro (2002) mengemukakan bahwa pada faktor ini, seluruh variabel yang berpengaruh terhadap perilaku si pembuat perjalanan dalam memilih moda transportasi berhubungan dengan kinerja pelayanan sistem transportasi seperti berikut :

1. Waktu relatif (lama) perjalanan (relative travel time) mulai dari lamanya waktu menunggu kendaraan di pemberhentian (terminal), waktu jalan ke terminal (walk to terminal time) dan waktu di atas kendaraan.
2. Biaya relatif perjalanan (Relative Travel Cost), merupakan seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi seperti tarif tiket, bahan bakar, dan lain-lain.
3. Tingkat pelayanan relatif (Relative Level of Service), merupakan variabel yang cukup bervariasi dan sulit diukur, contohnya adalah variabel-variabel kenyamanan dan kesenangan, yang membuat orang mudah gonta-ganti moda transportasi.
4. Tingkat akses/indeks daya hubung/kemudahan pencapaian tempat tujuan.
5. Tingkat kehandalan angkutan umum disegi waktu (tepat waktu/reliability), ketersediaan ruang parkir dan tarif.

5. Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem, tataguna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan / kemudahan mengenai cara lokasi tataguna lahan berinteraksi satu sama lain dan " mudah " / " sulit" nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black, 1981).

Aksesibilitas adalah keadaan atau ketersediaan hubungan dari satu tempat ke tempat lainnya atau kemudahan seseorang atau kendaraan untuk bergerak dari suatu tempat ke tempat lain dengan aman, nyaman, serta kecepatan yang wajar. Didalam transportasi aksesibilitas adalah kemudahan mencapai suatu tujuan, sehingga alternatif rute menuju suatu tempat banyak sehingga dapat dicapai dengan gampang dari beberapa tujuan. (<http://id.wikipedia.org/wiki/Aksesibilitas>)

Menurut Suasti (1995) aksesibilitas merupakan derajat keterjangkauan suatu lokasi untuk mencapai lokasi lainnya yang dikaitkan dengan gerak. Dimensi jarak dapat diukur dari : a). Jarak fisik atau geometrik yang diukur dengan kilometer, b). Jarak waktu yang diukur dengan satuan waktu dan c). Jarak ekonomi yang diukur dengan ongkos atau biaya yang dikonversikan dengan uang untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lainnya.

B. Penelitian yang Relevan

Dibawah ini akan dikemukakan hasil studi yang dirasa relevan dengan penelitian ini antara lain : Penelitian Hanifah (2003) yang berjudul Motivasi Menjadi Pengejek di Kenagarian Saruaso Kec.Tanjung Emas Kab.Tanah Datar. Dimana dalam penelitian ini mengkorelasikan tingkat pendapatan pengejek dan tingkat pengetahuan masyarakat terhadap motivasi untuk menjadi pengejek. Disini dinyatakan bahwa tingkat pendapatan pengejek bisa tinggi bila pengejek tersebut memiliki pengetahuan tentang transportasi, lokasi lalu lintas, jarak tempuh dan selalu berbuat baik pada langganan sehingga langganan akan merasa senang dan bertambah.

Penelitian Warda Nelly (2009) yang berjudul Keberadaan Ojek sebagai Sarana Transportasi di Pasar Nagari Lubuk Alung. Penelitian ini menerangkan bahwa yang menjadi alasan masyarakat menggunakan ojek di Pasar Nagari Lubuk Alung adalah karena ojek dirasakan aman, cepat, mudah dan diantar sampai alamat dan aksesibilitas atau keterjangkaun ojek di pasar Nagari Lubuk Alung ini tinggi.

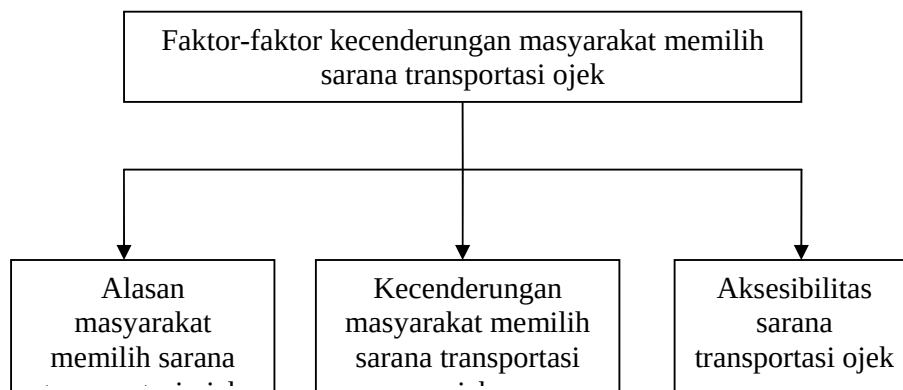
C. Kerangka Konseptual

Berdasarkan kajian teori yang telah diuraikan, maka dapat disusun suatu kerangka penelitian. Pada dasarnya orang membutuhkan sarana transportasi untuk melakukan mobilitas dari suatu tempat ketempat lain. Sarana transportasi yang digunakan para pemakai jasa tersebut ada yang dimiliki sendiri, tetapi ada juga yang tidak memilikinya sehingga harus menggunakan jasa angkutan umum, baik

angkutan umum perkotaan (Angkot) maupun angkutan umum perdesaan (Angdes).

Dewasa ini masyarakat kota cenderung memilih angkutan yang lebih fleksibel dan cepat untuk mencapai tujuan walaupun besarnya ongkos lebih besar. Angkutan alternatif yang dipilih masyarakat salah satunya adalah angkutan ojek. Ojek merupakan transportasi umum informal di Indonesia yang keberadaannya tidak terdapat dalam Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, tetapi keberadaannya sudah menjadi kebutuhan sehari-hari masyarakat perkotaan maupun perdesaan. Banyak faktor yang menyebabkan masyarakat cenderung memilih sarana transportasi ojek tersebut, begitu juga yang terjadi di kota Lahat, masyarakat cenderung memilih sarana transportasi ojek dalam melakukan aktivitas pergerakan. Untuk lebih jelasnya kerangka penelitian dapat dilihat dalam gambar berikut :

Gambar 2.2 Bagan Kerangka Konseptual



BAB V

KESIMPULAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Alasan masyarakat cenderung memilih ojek karena ojek dirasakan cepat, mudah dan diantar sampai ke tempat tujuan serta tidak terlambat sampai di tempat tujuan, tidak memiliki kendaraan pribadi, tidak ada angkot yang lewat didepan rumah dan ojek juga bisa diminta untuk menunggu.
2. Faktor kecenderungan masyarakat memilih sarana transportasi ojek dilihat dari :
 - a. Faktor Karakteristik Perjalanan adalah sebagai berikut :
 - Tujuan Perjalan adalah untuk bekerja, pendidikan, kepasar dan ke tempat pelayanan publik.
 - Waktu melakukan perjalan adalah pada waktu pagi, siang, sore dan malam hari.
 - Panjang Perjalanan dilakukan masyarakat dilihat dari jarak yaitu dari tempat asal ketempat tujuan adalah $\pm 2 - 4$ km dan paling jauh 7 km sedangkan lama waktu melakukan perjalanan adalah $\pm 5 - 30$ menit.

b. Faktor kecenderungan masyarakat memilih sarana transportasi ojek dilihat dari Faktor Karakteristik Sistem Transportasi adalah :

- Waktu relatif perjalanan yang dilakukan masyarakat mulai dari waktu tunggu kendaraan adalah 10 – 20 menit, waktu diatas kendaraan yaitu 5 menit – 1 ½ jam.
- Biaya/tarif, biasanya mengenai biaya/tarif ini telah ditetapkan, yaitu sebesar Rp.3.000 bagi masyarakat umum dan Rp.1.500 s/d Rp.2.000 bagi pelajar atau anak sekolah.
- Pelayanan dari sarana transportasi ojek itu sendiri, masyarakat merasa aman dan nyaman dalam menggunakan jasa sarana transportasi ojek tersebut. Dan tingkat kehandalan dari sarana transportasi ojek ini tinggi karena bisa mengantar tepat waktu dan cepat sampai di tujuan.

3. Faktor kecenderungan masyarakat memilih sarana transportasi ojek dilihat dari Aksesibilitas atau keterjangkauan ojek di sini bisa mengantar penumpang kemana saja yang diinginkan penumpang dengan kondisi jalan yang sudah baik. Artinya, aksesibilitas dari ojek ini tinggi. Mengenai jarak dan waktu yang dibutuhkan tukang ojek ini tidak bisa dipastikan begitu saja karena hal itu tergantung dari tukang ojek, kondisi motor dan permintaan penumpang itu sendiri.

B. Saran

1. Diharapkan adanya perhatian yang lebih besar dari pemerintah setempat dalam mengelola sistem sarana transportasi yang ada khususnya ojek.
2. Untuk tukang ojek diharapkan lebih berhati-hati dalam perjalanannya dan lebih bijaksana lagi dalam menarik penumpang sehingga tidak mengambil jalur angkutan kota.
3. Untuk masyarakat yang menggunakan jasa sarana transportasi ojek diharapkan lebih berhati – hati dalam menggunakan jasa ojek, dilihat dulu kondisi motor serta tukang ojek itu sendiri agar tidak terjadi hal yang tidak diinginkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, Syafri. 1999. *Geografi Transportasi dan Perdagangan*. Padang : UNP
- Hanifah. 2003. *Motivasi Masyarakat Menjadi Pengojek di kenagarian Ssruso
Kec. Tanjung Emas Kab. Tanah Datar*. UNP : Skripsi
- Miro, Fidel. 1997. *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Penerbit Tarsito
- Moleong, Lexy J. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja
Rosdakarya.
- Nawi, Marnis dan Khairani. 2009. *Panduan Menyusun proposal Penelitian
Dengan Mudah*. Padang : UNP
- Nasution, M. Nur. 2003. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Setijowarno, Djono. 2003. *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*. Bandung :
UKS
- Tamin, Ofyar Z, 1993. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB
- Usman, Usani. 1998. *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta : PT. Bumi Aksara .
(<http://id.wikipedia.org/wiki/Aksesibilitas>)