

KEBERADAAN OJEK SEBAGAI SARANA ANGKUTAN DI
PASAR NAGARI LUBUK ALUNG, KECAMATAN LUBUK
ALUNG, KABUPATEN PADANG PARIAMAN

SKRIPSI

*Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memenuhi persyaratan memperoleh
gelar sarjan pendidikan di Jurusan Geografi Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial
Universitas Negeri Padang*



OLEH :
WARDA NELLY
48599/ 2004

JURUSAN PENDIDIKAN GEOGRAFI
FAKULTAS ILMU-ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2008

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN

Dinyatakan Lulus setelah dipertahankan di depan Tim Penguji Skripsi
Jurusan Geografi Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang

**KEBERADAAN OJEK SEBAGAI SARANA ANGKUTAN DI PASAR
NAGARI LUBUK ALUNG KECAMATAN LUBUK ALUNG KABUPATEN
PADANG PARIAMAN**

NAMA : WARDA NELLY
BP. NIM : 2004 / 48599
JURUSAN : PENDIDIKAN GEOGRAFI
FAKULTAS : ILMU-ILMU SOSIAL

Padang, Desember 2008

Tim penguji

Nama	Tanda Tangan
1. Ketua : Drs. Marnis Nawi, M. Pd	1. _____
2. Sekretaris : Drs. Mohd. Nasir B	2. _____
3. Anggota : Drs. Daswirman	3. _____
4. Anggota : Drs. Paus Iskarni, M. Pd	4. _____
5. Anggota : Ahyuni, ST. Msi	5. _____

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

KEBERADAAN OJEK SEBAGAI SARANA ANGKUTAN DI PASAR NAGARI LUBUK ALUNG KECAMATAN LUBUK ALUNG KABUPATEN PADANG PARIAMAN

NAMA : WARDA NELLY

BP. NIM : 2004 / 48599

JURUSAN : PENDIDIKAN GEOGRAFI

FAKULTAS : ILMU-ILMU SOSIAL

Padang, Desember 2008

Pembimbing I

Pembimbing II

Drs Marnis Nawi M. Pd
Nip : 130526470

Drs. Mohd. Nasir B
Nip : 131129400

ABSTRAK

Warda Nelly (2008) : Keberadaan Ojek Sebagai Sarana Angkutan di Pasar Nagari Lubuk Alung, Kecamatan Lubuk Alung, Kabupaten Pariaman

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan data dan imformasi tentang keberadaan ojek yang ada di Pasar Nagari Lubuk Alung mengapa masih tetap bertahan sampai sekarang. Untuk mendapatkan data tersebut digunakan indikator sebagai berikut (1). Alasan pemilihan ojek, (2). Aksesibilitas ojek, (3). Pelayanan pengojek dan (4). Kelebihan serta kekurangan ojek.

Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif, bermaksud membuat penyandaraan secara sistematis, factual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat populasi tertentu. Metode kualitatif berusaha memahami dan menafsirkan makna suatu peristiwa interaksi tingkah laku manusia dalam situasi tertentu menurut perspektif peneliti sendiri. Subjek penelitian sebanyak 15 orang informan terdiri dari Kapol Semar Lubuk Alung, Kepala Pasar Lubuk Alung, Wali Nagari Lubuk Alung, tukang ojek dan penumpang. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara baik secara terstruktur maupun bebas dan pemotretan. Teknik analisis data yang dignakan dalam penelitian ini adalah dengan cara reduksi data, display data, interpretasi data dan pengambilan keputusan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa : 1). Alasan masyarakat naik ojek adalah karena ojek dirasakan aman, cepat, mudah dan diantar sampai alamat. 2.) Aksesibilitas atau keterjangkauan ojek, ojek mampu mengantarkan penumpang sampai ketempat tujuan dan berarti aksesibilias dari ojek ini tinggi. 3). keamanan dan kenyamanan ojek sangat nyaman, aman, baik dan sopan dan 4). Kelebihan ojek adalah bisa mengantar langsung sampai ke tujuan, dapat mengurangi pengangguran dan motornya yang bagus, sedangkan kekurangannya adalah ojek yang kadang-kadang suka ngebut di jalan dan jumlahnya yang sudah terlampaui banyak.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis sampaikan ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “ **Keberadaan Ojek Sebagai Sarana Angkutan Di Pasar Nagari Lubuk Alung, Kecamatan Lubuk Alung, Kabupaten Padang Pariaman**”. dan tidak lupa pula syalawat beriring salam kepada nabi besar Muhammad SAW.

Skripsi ini dibuat sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar sarjana pada Jurusan Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang. Dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini. untuk itu penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Orang tua dan saudara yang tidak henti-hentinya memberikan kasih sayang dan semangatnya.
2. Bapak Drs. Marnis Nawi, M. Pd, sebagai Pembimbing 1 yang telah membimbing penulis dengan baik.
3. Bapak Drs. Mohd. Nasir B, sebagai Pembimbing 2 yang selalu memberikan saran terhadap penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
4. Bapak Drs. Paus Iskarni M. Pd sebagai ketua jurusan Geografi sekaligus sebagai Pembimbing Akademik sebagai tempat penulis berkonsultasi selama ini.

- 5.Bapak Drs. Helfia Ideal, MT selaku Sekretaris jurusan Geografi yang telah membantu dalam pengurusan surat-surat selama ini.
- 6.Semua Dosen Geografi yang telah membantu penulis dalam perkuliahan selama ini.
- 7.Ibu Maiyurni S.pd selaku Guru Pamong di SMP 34 yang telah banyak memberikan bimbingan dan nasehatnya dalam pengajaran.
- 8.Kepala kantor Kesbang dan Linmas yang telah membantu penulis dalam mengurus surat izin penelitian.
- 9.Camat Lubuk Alung yang telah membuatkan surat izin penelitian dan memberikan data-data yang peneliti butuhkan.
10. Wali Nagari dan Kepala pasar Lubuk Alung yang telah bersedia untuk peneliti wawancarai.
11. Kepala Kepolisian Pasar Lubuk Alung yang telah membantu penulis untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dalam penelitian.
12. Semua teman-teman yang ada di Pondok Kami Siko, tempat tinggal penulis dalam perkuliahan selama ini.
13. Teristimewa kepada semua rekan-rekan Geografi 2004-B yang telah sama-sama berjuang dengan penulis.

Demikianlah ucapan terima kasih ini penulis sampaikan, dan kepada pihak yang tidak tersebutkan namanya, penulis mohon maaf. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak terdapat kekurangannya, untuk itu saran dan kritikannya sangat penulis harapkan demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis ucapan terima kasih

Padang, Oktober 2008

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman Judul

Abstrak.....	i
Kata Pengantar.....	ii
Daftar Isi.....	v
Daftar Tabel.....	vii
Daftar Gambar.....	viii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	4
C. Pembatasan Masalah.....	5
D. Perumusan Masalah.....	5
E. Tujuan Penelitian.....	6
F. Kegunaan Penelitian.....	7

BAB II KAJIAN TEORI

A. Kajian teori.....	8
B. Penelitian yang relevan.....	14
C. Bagan kerangka konseptual.....	15

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	17
B. Setting dan Subjek Penelitian.....	17
C. Tahap-Tahap Penelitian.....	18
D. Sumber Data.....	19
E. Teknik Pengumpulan Data.....	19
F. Teknik Analisa Data.....	21
G. Teknik Keabsahan Data.....	22

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Temuan umum penelitian.....	24
B. Temuan khusus penelitian.....	30
C. Pembahasan.....	48

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	53
B. Saran.....	54

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
I. 1 Jumlah Penduduk Per Korong dan Luas Wilayah di Kecamatan Lubuk Alung.....	2
I. 2 Jumlah Angkot di Pasar Lubuk Alung beserta rutanya masing-masing.....	4
IV. 1 Jarak Nagari / Korong ke Ibu Kota Kecamatan, Kabupaten dan Provinsi.....	25
IV. 2 Panjang jalan menurut Jenis Permukaan Jalan.....	26
IV. 3 Jumlah Jembatan dan kondisinya menurut Nagari / Korong.....	26
IV. 4 Jumlah Kendaraan Bermotor menurut Nagari / Korong dan Jenisnya.....	27
IV. 5 Jumlah kepemilikan roda dua / KK menurut Nagari / Korong.....	28
IV. 6 Jumlah Kendaraan Tak Bermotor menurut Jenis Kendaraan.....	28
IV. 7 Perkembangan Penduduk dari tahun 2000-2007.....	29
IV. 8.Jumlah Penduduk menurut Nagari / Korong, Jenis Kelamin dan Rasio Jenis Kelamin.....	29
IV. 9 Rata-Rata Penduduk Per Km dan Per Rumah Tangga.....	30
Identitas Responden	
Display Data Temuan Penelitian	

DAFTAR GAMBAR

Gambar

1. Wawancara dengan bapak Zainal
2. Wawancara dengan Hendro
3. WaWawancara dengan Pardiana
4. Wawancara dengan Izal
5. Wawancara dengan Beni
6. Tempat Parkir ojek
7. Ojek yang berada di lorong pasar
8. Tukang ojek yang sedang mengantar penumpang
9. Ojek yang berada di sepanjang jalan

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

M. E Eliost Hurst (1974) mengemukakan bahwa *transportation is measure of the relation between areas* artinya transportasi adalah suatu kegiatan yang menghubungkan antara daerah dengan daerah lain. Pertimbangan geografi adalah salah satu hal penting yang tidak dapat diabaikan. Peranannya sangat besar dalam memberikan sumbangan bagi pengembangan sistem transportasi dan perdagangan. Pembuatan jalan raya, jembatan, rel kereta api dan pembangunan terowongan-terowongan raksasa juga tidak lepas dari pertimbangan geografi terutama cabang geologi yang meliputi pengetahuan tentang struktur dan kekerasan batuan pada daerah-daerah dimana jaringan transportasi itu dibangun.

Untuk mempelajari dan mengembangkan sistem transportasi perdagangan, maka seorang perencana proyek sebenarnya mengkaji aspek-aspek geografi baik geografi fisik maupun sosial budaya. Namun demikian pada prakteknya orang kadang-kadang tidak melihat peranan geografi itu. Hal ini bisa saja karena mereka banyak yang berasal dari bukan berlatar belakang geografi, tetapi secara tidak sadar konsep-konsep geografi telah mereka gunakan.

Peranan transportasi terhadap perdagangan terutama menunjang sektor ekonomi sangat penting artinya. Boleh dikatakan tidak akan ada perdagangan dan ekonomi (secara langsung) tanpa transportasi. Kegiatan perdagangan

semenjak dahulu sebenarnya telah ada, meskipun dalam bentuk yang sangat sederhana seperti sistem tukar menukar barang dengan barang atau barter.

Pasar Nagari Lubuk Alung sebagai salah satu pusat kegiatan ekonomi masyarakat memang memerlukan dukungan transportasi yang lancar agar kegiatan pulang pergi dari tempat asal ke tempat tujuan atau pasar akan menjadi lancar pula. Dan sarana transportasi yang sering menuju ke sana adalah angkot dan ojek. Di sini terjadi pemilihan transportasi oleh masyarakat antara angkot dan ojek sesuai dengan kenyamanan masyarakat itu sendiri.

Tabel 1.1 : Jumlah penduduk per korong dan luas wilayahnya di Kecamatan Lubuk Alung, Kabupaten Padang Pariaman

No	Nama korong	Jumlah penduduk(jiwa)	Luas wilayah (km ²)
1	Aie Tajun	4. 846	8. 64
2	Balah Hilia	8. 594	13, 00
3	Koto Buruak	3. 963	22, 94
4	Sikabu	2. 754	7, 57
5	Salibutan	1. 081	17, 61
6	Pasie Laweh	5. 416	30, 32
7	Singguling	1. 772	2, 35
8	Sungai Abang	3. 599	3, 60
9	Pasa Lubuk Alung	3. 594	0, 85
10	Punggung Kasik	5. 042	4, 75

Sumber : BPS Kabupaten Padang Pariaman

Ojek yang ada di Pasar Nagari Lubuk Alung ini pertama kali diprakasai oleh seorang guru SD yang bernama Budi Baiak yang mulai mengojek tahun 1997 dengan ongkos Rp. 200 dan mendapat dukungan dari masyarakat karena banyak masyarakat yang memanfaatkan ojek dalam kehidupan sehari-hari untuk melakukan kegiatan pulang dan pergi ke pasar. Kemudian dengan inisiatif sendiri banyaklah bermunculan pengojek-pengojek

lainnya. Apalagi di kawasan Lubuk Alung terdapat 6 buah dealer motor dan masyarakat bisa mengkredit motor. Karna itulah ojek ini bisa eksis dan semakin bertambah masyarakat yang bekerja sebagai pengojek baik sebagai pekerjaan utama ataupun sampingan.

Keinginan untuk menjadi pengojek tersebut bisa saja disebabkan oleh :

(a) Tidak mendapatkan pekerjaan yang diinginkan sebelumnya atau tidak punya pekerjaan cadangan lainnya. (b) Mengojek merupakan pekerjaan yang mudah dilakukan tanpa butuh pendidikan tinggi dan keahlian khusus dan hanya butuh kepandaian mengendarai motor serta mempunyai SIM, (c) Dengan uang muka yang murah mereka dapat mengkredit motor dan dengan uang dari hasil mengojek mereka dapat melunasi kredit mereka ,(d) Dari pada jadi pengangguran.

Masyarakat bisa merasakan bahwa ojek lebih mudah. Bila penduduk ingin cepat sampai lebih memilih untuk naik ojek dan bisa melewati jalan-jalan yang tidak dapat dilalui angkot, artinya bisa langsung sampai di depan rumah. Apalagi rumah masyarakat itu kebanyakan adalah kawasan Perumnas dan kawasan lainnya yang sulit untuk dijangkau oleh angkot.

Angkot yang ada di Pasar Lubuk Alung ini mempunyai 4 rute yaitu ke Batas kota, By pass, Sicincin dan Pariaman. Angkot ini beroperasi tiap hari. penduduk yang memilih naik angkot umumnya adalah mereka yang rumahnya agak jauh dan harus menunggu sampai angkotnya penuh baru bisa berangkat. Dan angkot biasa menurunkan penumpangnya di pinggir jalan.

Tabel 1.2 : Jumlah angkot di Pasar Lubuk Alung beserta rutenya masing- masing

Nama angkot	Rute	Jumlah
Kopaba	Lubuk alung-Batas kota	35
Kuala	Lubuk Alung-By pass	17
Angkot putih	Lubuk Alung-Pariaman	30
Angkot merah	Lubuk Alung-Sicincin	15

Sumber : Agen masing-masing angkot

Berdasarkan permasalahan yang di kemukakan diatas maka keberadaan ojek ini perlu dipelajari bagaimana sebenarnya keberadaan ojek di Pasar Nagari Lubuk Alung. Karna itulah peneliti merasa tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul” **Keberadaaan Ojek Sebagai Sarana Angkutan Di Pasar Nagari Lubuk Alung, Kecamatan Lubuk Alung, Kabupaten Padang Pariaman’’.**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah maka identifikasi masalahnya adalah sebagai berikut:

1. Apa alasan masyarakat menggunakan sarana angkutan ojek di Pasar Nagari Lubuk Alung?
2. Bagaimanakah keterjangkauan atau aksesibilitas dari sarana angkutan ojek bagi masyarakat di Pasar Nagari Lubuk Alung?

3. Bagaimanakah pelayanan pengojek terhadap masyarakat pengguna sarana angkutan ojek di Pasar Nagari Lubuk Alung?
4. Apa kekurangan dan kelebihan sarana angkutan ojek bagi masyarakat di Pasar Nagari Lubuk Alung?
5. Bagaimanakah profill tukang ojek yang ada di Pasar Nagari Lubuk Alung?

C. Pembatasan Masalah

Berdasarkan identifikasi dan latar belakang masalah maka pembatasan masalahnya adalah pada :

1. Alasan masyarakat menggunakan sarana angkutan ojek di Pasar Nagari Lubuk Alung.
2. Keterjangkauan atau aksesibilitas dari sarana angkutan ojek bagi masyarakat di Pasar Nagari Lubuk Alung.
3. Pelayanan pengojek terhadap masyarakat pengguna sarana angkutan ojek di Pasar Nagari Lubuk Alung.
4. Kekurangan dan kelebihan sarana angkutan ojek bagi masyarakat di Pasar Nagari Lubuk Alung

D. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, identifikasi masalah dan pembatasan masalah maka perumusan masalahnya adalah :

1. Apa alasan masyarakat menggunakan sarana angkutan ojek di Pasar Nagari Lubuk Alung?
2. Bagaimanakah keterjangkauan atau aksesibilitas dari sarana angkutan ojek bagi masyarakat di Pasar Nagari Lubuk Alung?
3. Bagaimanakah pelayanan pengojek terhadap masyarakat pengguna sarana angkutan ojek di Pasar Nagari Lubuk Alung?
4. Apa kekurangan dan kelebihan sarana angkutan ojek bagi masyarakat di Pasar Nagari Lubuk Alung?

E. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah dan rumusan masalah yang telah dikemukakan maka penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengetahui deskripsiwilayah penelitian dari segi geografis dan kondisi jalan serta kendaraan yang ada di Kecamatan Lubuk Alung.
2. Mengetahui dan mendeskripsikan alasan masyarakat menggunakan sarana angkutan ojek di Pasar Nagari Lubuk Alung.
3. Mengetahui dan mendeskripsikan keterjangkauan atau aksesibilitas dari sarana angkutan ojek bagi masyarakat di Pasar Nagari Lubuk Alung.
4. Mengetahui dan mendeskripsikan pelayanan pengojek terhadap masyarakat pengguna sarana angkutan ojek di Pasar Nagari Lubuk Alung.
5. Mengetahui dan mendeskripsikan kelebihan dan kekurangan sarana angkutan ojek bagi masyarakat di Pasar Nagari Lubuk Alung.

F. Kegunaan Penelitian

Sesuai dengan masalah dan tujuan penelitian, maka kegunaan penelitian ini adalah :

1. Kontribusi yang berarti bagi PEMDA untuk lebih memperhatikan keadaan sosial ekonomi masyarakat melalui penciptaan lapangan pekerjaan yang lebih relevan di Kabupaten Padang Pariaman umumnya dan di Kecamatan Lubuk Alung khususnya.
2. Menambah kasanan ilmu pengetahuan khususnya bagi penulis tentang pentingnya penciptaan lapangan kerja untuk meningkatkan kesejahteraan.
3. Sebagai salah satu peryaratannya untuk memenuhi gelar Sarjana (S1) pada jurusan Geo, FIS ,UNP.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Kajian Teori

Sebagai suatu kerangka teoritis untuk dapat menangkap, mengungkap dan menerangkan perspektif masalah penelitian yang telah dirumuskan yaitu keberadaan ojek sebagai sarana angkutan di Pasar Nagari Lubuk Alung, Kecamatan Lubuk Alung , Kabupaten Padang Pariaman.

1. Transportasi

a. Pengertian Transportasi

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 satu tempat ke tempat lainnya. M. Siregar (1990) dalam Anwar (1999 : 9) mengemukakan pandangan yang sama bahwa pengangkutan diartikan sebagai usaha pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Lebih jauh Siregar melihat terdapat tiga hal penting dalam sistem transportasi yaitu : 1) barang atau muatan, 2) kendaraan, 3) jalan sebagai prasarana.

Hurst dalam anwar (1999 : 10) mengemukakan bahwa *transportation is measure of the relation between areas* (trasportasi adalah suatu kegiatan yang menghubungkan antara daerah dengan daerah lain). Hurst juga mengemukakan bahwa kegiatan transportasi muncul karena ada tiga faktor geografis antara lain :

faktor 1) jarak (distance), 2) melengkapi kebutuhan (complementari), 3) kesempatan untuk intervensi (perpindahan manusia dari satu daerah ke daerah lain karena berbagai kepentingan).

Kamaluddin (1986) dalam Anwar (1999 : 12) mengemukakan bahwa transportasi terdiri dari 4 unsur dasar yaitu : jalan, alat angkutan, tenaga penggerak dan terminal.

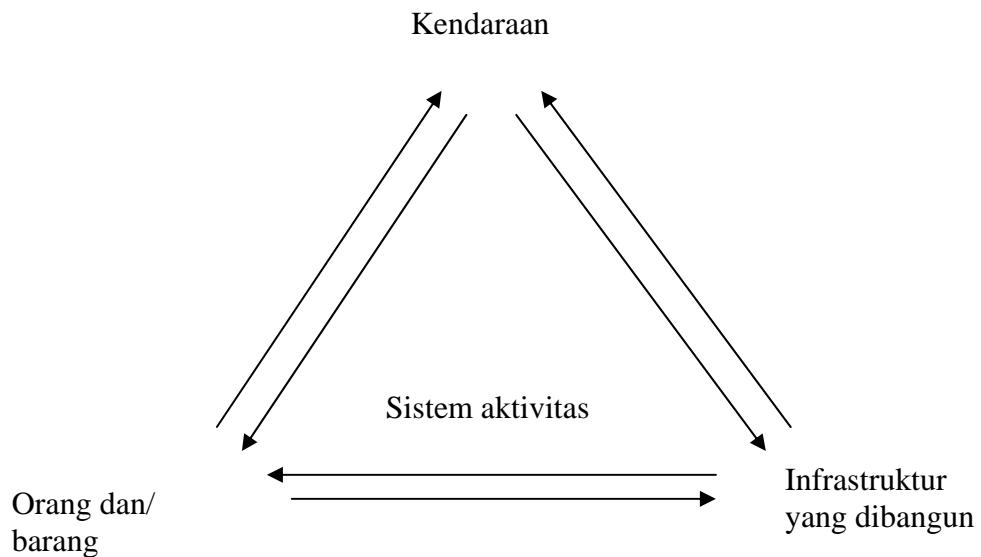
Berdasarkan beberapa pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa transportasi adalah sebagai usaha atau suatu kegiatan yang memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lainnya. di dalam transportasi ada 4 unsur yang harus terpenuhi yaitu jalan, alat angkutan, tenaga penggerak dan terminal.

b. Karakteristik-Karakteristik Sistem Transportasi

Bentuk fisik dari kebanyakan sistem transportasi tersusun atas 4 elemen dasar:

- a. Sarana perhubungan (link): jalan raya atau jalur yang menghubungkan 2 titik atau lebih
- b. Kendaraan : alat yang memindahkan manusia dan barang dari stu titik ke titik lainnya disepanjang sarana perhubungan
- c. Terminal : titik-titik dimana perjalanan orang dan barang dimulai atau berakhir.
- d. Manajemen dan tenaga kerja : orang-orang yang membuat, mengoperasikan, mengatur, dan memelihara sarana perhubungan, kendaraan dan terminal.

Keempat elemen di atas berinteraksi dengan manusia, sebagai pengguna maupun non pengguna sistem, dan berinteraksi pula dengan lingkungan. Perilaku subsistem fisik, subsistem manusia, dan subsistem lingkungan sangatlah rumit karena melibatkan interaksi manusia sebagai pengendara, yang menggunakan berbagai jenis kendaraan dengan karakter dan kinerja berbeda-beda dan dengan karakteristik fisik yang juga berbeda dalam kondisi lingkungan yang juga sangat beragam



Gambar model dasar yang menghubungkan kendaraan, orang atau barang dan infrastruktur yang dibangun

Gambar di atas merupakan model sederhana yang menunjukkan interaksi antara tiga komponen pokok: (1) orang dan / atau barang yang membutuhkan transportasi, (2) kendaraan bermotor atau kereta api atau kendaraan perjalanan yang digunakan untuk mengangkut orang dan / atau barang dan (3)

infrasturktur yang terdiri dari bermacam-macam sarana seperti jalan, jalan raya, jalan kereta api, jalur pipa , jalur perairan, bandar udara dan pelabuhan.

Sistem aktivitas meliputi pergerakan orang dan barang antara 2 atau lebih posisi ditinjau dari jaraknya terhadap infrastruktur. Sistem aktivitas dapat diibaratkan sebagai sebuah pasar untuk pergerakan. Sistem transportasi terdiri dari orang dan barang yang membutuhkan kendaraan untuk membawa mereka dari satu tempat ke tempat lainnya setiap pergerakan adalah layanan transpor,.konsekuensinya kendaraan dilihat sebagai sarana transpor. Di dalam sistem lalu lintas, pergerakan fisik aktual dari transpor berlangsung dalam ruang dan waktu, dengan mengasumsikan bahwa orang dan barang bergerak bersama-sama dengan sarana transpor di sepanjang jaringan fisik. Setiap kendaraan dapat dilihat sebagai suatu unit lalu lintas dan arus yang dihasilkan biasanya diukur sebagai jumlah kendaraan persatuan waktu pada sekmen tertentu dari infrastruktur, yang berarti menggunakan atau menempati bagian tertentu dari infrastruktur tersebut dalam kurun waktu tertentu (sjostedt,1994) dalam Khisty (2005 : 48)

Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan pada kajian teori maka diperlukan kendaraan, orang atau barang dan infrastruktur yang dibangun yang saling berhubungan satu sama lain. Dalam hal ini ojek dibutuhkan sebagai kendaraan yang mengangkut orang dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya.

2. Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan suatu hal yang tidak dapat dipisahkan dari sarana dan prasarana tansportasi yaitu meliputi jalan, alat angkut transportasi atau kendaraan. Dalam pembangunan keberadaan sarana dan prasarana transportasi

tidak bisa diabaikan karena merupakan suatu rangkaian dari program pembangunan. (www.google.com. *transportasi dan aksesibilitas pedesaan*).

Menurut Suharjo (1995) dalam Suasti (1997) aksesibilitas merupakan derajat keterjangkauan suatu lokasi untuk mencapai lokasi lainnya yang dikaitkan dengan jarak. Dimensi jarak dapat diukur dari 1. jarak fisik atau geomatrik yang diukur dengan kilometer, 2. jarak waktu yang diukur dengan satuan waktu misalnya per detik, per menit dan per jam, dan 3. jarak ekonomi yang diukur dengan besarnya ongkos atau biaya yang dikonversikan dengan uang untuk memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Dan Galang (1984) dalam Zenulia juga menambahkan bahwa pada umumnya terdapat hubungan jarak tempuh dengan tarif angkutan yang dipungut. Dengan kata lain ongkos pengangkutan akan semakin tinggi bila semakin panjang jarak yang ditempuh.

Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan maka dapat disimpulkan bahwa aksesibilitas yang dimaksudkan di sini adalah keterjangkauan ojek yang ada di Pasar Nagari Lubuk Alung terhadap lokasi-lokasi yang diinginkan oleh penumpang di yang dilihat dari segi jarak, waktu dan biaya.

3. Ojek

Ojek merupakan jenis angkutan umum yang tidak terdapat dalam Undang-Undang tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan. Tetapi keberadaannya sudah menjadi kebutuhan sehari-hari masyarakat perkotaan. Keberadaan angkutan ojek saat ini belum mendapatkan pembinaan sebagai mana mestinya, meskipun keberadaannya ada di setiap wilayah. Angkutan ojek dapat berupa sepeda atau

sepeda motor yang ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya yang dipungut dengan bayaran.

Secara umum karakteristik dari angkutan ojek antara lain (Lubis, HAR, 1999) dalam (Setijowarno : 71) :

- a) Aksesibilitasnya tinggi, sifat pelayanannya mirip dengan taksi, personal, pelayanan dari pintu ke pintu 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, bahkan sampai wilayah pegunungan sekalipun.
- c) Mampu melayani pada saat-saat 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 frekwensi pelayanan angkutan resmi terlalu rendah.
- d) Efisien yakni menggunakan teknologi sederhana, nilai investasinya murah, perawatan mudah, 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.

B. Penelitian Yang Relevan

Dibawah ini akan dikemukakan hasil studi yang dirasa relevan dengan penelitian ini antara lain penelitian Fetmawati (2002) yang berjudul Studi Tentang Keberadaan Transportasi Ojek Di Kecamatan Koto Tangah Kota Padang. Penelitian ini menerangkan bahwa keberadaan ojek berkaitan dengan aspek fenomena spesifik pengojek, jarak tempuh, jumlah penumpang terangkut, motivasi kerja, jam kerja dan pendapatan.

Keberadaan ojek sangat berarti dengan alasan daerahnya banyak yang terpencil sehingga tidak ada mobil masuk, ojek bisa mengantar sampai kerumah dan penduduk sangat membutuhkan ojek sebagai alat transportasi . disebutkan juga bahwa pekerjaan sebagai pengojek dapat meningkatkan pendapatan yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat, sehingga membuat masyarakat tertarik bekerja sebagai pengojek.

Hanifah (2003) dalam penelitiannya tentang Motivasi Menjadi Pengojek Di Kenagarian Saruaso Kecamatan Tanjung Emas Kabupaten Tanah Datar yang mengorelasikan tingkat pendapatan pengojek dan tingkat pengetahuan masyarakat terhadap motivasi untuk menjadi pengojek. Disini dinyatakan bahwa

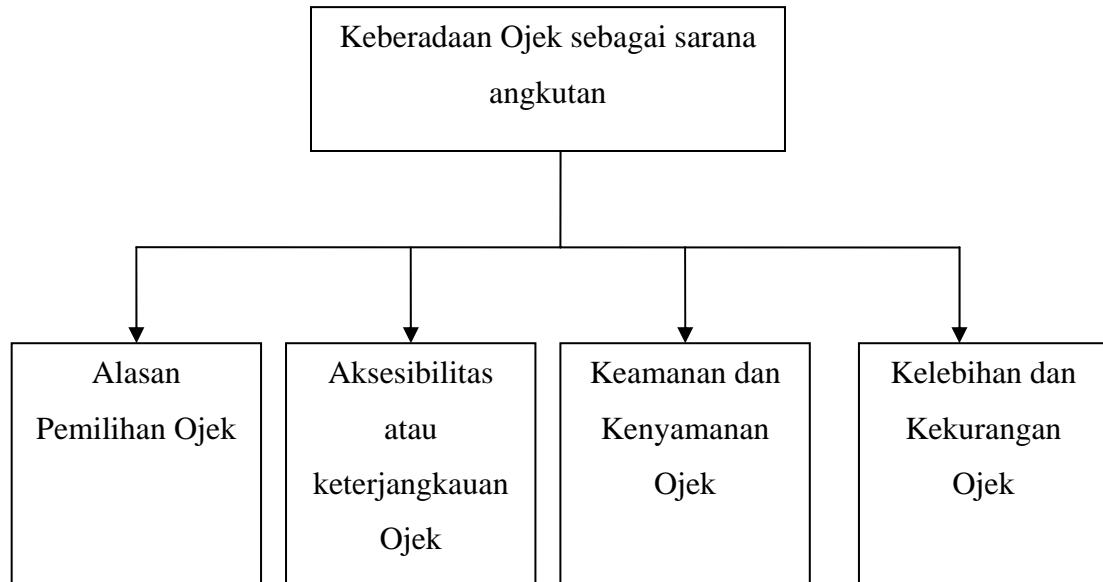
tingkat pendapatan pengojek bisa tinggi bila pengojek tersebut memiliki pengetahuan tentang transportasi, lokasi lalu-lintas, jarak tempuh dan selalu berbuat baik pada langganan, sehingga langganan akan merasa senang dan bertambah.

C. Bagan Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual ini dimaksudkan untuk menjelaskan, mengungkapkan dan menunjukkan konsepsi keterikatan antara variabel yang akan diteliti dan dikaitkan serta berpijak pada kajian teori.

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya bahwa keberadaan ojek sebagai sarana angkutan di Pasar Nagari Lubuk Alung ini memang dibutuhkan oleh masyarakat. Karena itu yang ingin dilihat dan diteliti di sini adalah alasan pemilihan sarana angkutan ojek oleh masyarakat, aksesibilitas atau keterjangkauan dari sarana angkutan ojek, keamanan dan kenyamanan ojek serta kelebihan dan kekurangan dari sarana angkutan ojek itu sendiri. Agar dapat diketahui dan dideskripsikan seberapa eksis dan dibutuhkannya sarana angkutan ojek bagi masyarakat di Pasar Nagari Lubuk Alung ini.

Bagan Kerangka Konseptual



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dijabarkan pada Bab IV, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Alasan pemilihan ojek oleh masyarakat adalah ojek dirasakan cepat, mudah dan diantar sampai ke alamat.

2. Aksesibilitas ojek tinggi karena mampu mengantarkan penumpang kemana saja dan ojek tidak hanya ramai di jalan yang biasa dilewati ojek tapi juga di jalur angkot.

Aksesibilitas dapat dilihat dari segi :

a. Jarak, dari tempat mangkal ke tujuan tergantung dari jauh atau dekatnya permintaan penumpang.

b. Waktu, tergantung dari jarak, kecepatan tukang ojek, kondisi motor dan permintaan penumpang.

c. Ongkos, tergantung dari jarak dan kondisi BBM.

3. Keamanan dan kenyamanan ojek dirasakan sangat aman, nyaman, ramah dan memuaskan bagi penumpang.

4. Kelebihan ojek yang ada di Pasar Nagari Lubuk Alung ini adalah motornya yang bagus, diantar sampai alamat dan dapat mengurangi pengangguran, sedangkan kekurangannya adalah ojek yang kadang-kadang suka ngebut di jalan yang rawan dengan kecelakaan dan kondisinya yang agak berantakan di pasar karena jumlahnya yang banyak.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah di dapat, maka saran yang dapat diberikan adalah :

- 1 Tukang ojek sebaiknya berhati-hati dalam perjalannya, mempunyai perlengkapan berlalu-lintas yang lengkap dan selalu bersikap ramah terhadap penumpang.
- 2 Sebaiknya ojek ini diorganisir dengan adanya kepastian hukum untuk memudahkan langkah penataan agar dapat meningkatkan profesionalisme, mengefesiensi system operasi, memudahkan negosiasi, misalnya dalam menyediakan sistem kredit kendaraan.
- 3 Sebagai bahan perhatian juga bagi PEMDA untuk lebih memperhatikan keadaan sosial ekonomi masyarakat melalui penciptaan lapangan pekerjaan yang lebih relevan, misalnya dengan pengembangan pasar, pembukaan kantor cabang untuk Dinas Pertanian dan Peternakan serta pembangunan sekolah-sekolah baru di Kabupaten Padang Pariaman umumnya dan di Kecamatan Lubuk Alung khususnya, agar jumlah tukang ojek dapat berkurang karena jumlahnya benar-benar sudah melebihi kapasitas.
4. Dan masih banyak hal lain untuk diteliti sehubungan dengan ojek yang ada di Lubuk Alung ini sebagai penelitian lanjutan dalam tinjauan geografi transportasi kepada adik-adik atau rekan-rekan yang ingin melanjutkannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, Syafri.1999. **Geografi Transportasi dan Perdagangan.** Padang : UNP
- Fetmawati. 2002. **Studi Tentang Keberadaan Transportasi Ojek di Kecamatan Koto Tangah Kota Padang.** UNP: Skripsi
- Hanifah. 2003. **Motivasi Masyarakat Menjadi Pengojek di Kenagarian Saruaso Kecamatan Tanjung Emas Kabupaten Tanah Datar.** UNP: Skripsi
- Khairani. 2003. **Metodologi Penelitian.** Padang: UNP
- Khisty, C Jotin. 2005. **Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi.** Jakarta : Erlangga
- Moleong, Laxy. 2005. **Metodologi Kualitatif.** Bandung : Pt. Remaja
- Ridwan. **Belajar Mudah Penelitian Untuk Guru Karyawan dan Peneliti Pemula.** Padang : UNP
- Rini Amalia. 2008. **Perbandingan Kelompok Tani Antara Daerah Aksesibilitas Tinggi dan Daerah Aksesibilitas Rendah Di Kecamatan X Koto Singkarak.** UNP : Skripsi
- Setijowarno, Djono. 2003. **Pengantar Rekayasa Dasar Taransportasi.** Bandung : UKS
- Suasti, Yurni. 1997. **Diversitas Mata Pencaharian Rumah Tangga dan Sumbangannya Terhadap Pendapatan di Banu Hampu Sungai Puar Kabupaten Agam.** (Tesis) Jogyakarta : UGM
- Usman, Usani. 1998. **Metodologi Penelitian Sosial.** Jakarta : PT. Bumi Aksara
- Wijayanti, Detti. 2008. **Keberadaan Bendi Di Kota Padang.** UNP : Skripsi
- Zenulia. 1998. **Pengaruh Kondisi Operasi Bendi Terhadap Tingkat Pendapatan Kusir di Kota Padang.** (Skripsi). Padang : UNP
- BPS (2008) Kecamatan Lubuk Alung dalam Angka