

**KARAKTERISTIK PENGOPERASIAN ANGKUTAN OJEK SEBAGAI
SARANA ANGKUTAN DI KOTA GUBUG**

TUGAS AKHIR

Oleh:

**AGUS SARWO EDI S
L2D 001 395**



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2005**

ABSTRAK

Intensitas kegiatan pada daerah perkotaan semakin meningkat seiring dengan perkembangan ekonomi kota. Intensitas yang tinggi ini membutuhkan prasarana dan sarana transportasi yang memadai. Sarana yang memadai disini yaitu angkutan yang dapat dengan cepat mencapai tujuan salah satunya adalah angkutan ojek. Tidak adanya pelayanan angkutan umum pada suatu wilayah tertentu menjadikan penduduk menggunakan jenis angkutan ini sebagai alternatif dalam mendukung pergerakannya.

Seperti halnya Kota Gubug, rendahnya pelayanan angkutan umum seperti tundaan sebagai akibat banyaknya angkutan umum yang mangkal di beberapa ruas jalan serta tidak adanya pelayanan angkutan pada Wilayah Hinterland menyebabkan munculnya angkutan ojek sebagai alternatif dalam mendukung pergerakannya. Oleh karenanya angkutan ojek sangat dibutuhkan dalam mendukung pergerakan penduduk dalam melakukan mobilitasnya. Ditinjau dari sisi supply, keberadaan angkutan ojek ini mengalami peningkatan yaitu 14.2% (Data Polsek Gubug 2005). Namun demikian, dalam operasionalnya masih kurang optimal dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat, mengingat keberadaan angkutan ini yang terkadang mengganggu arus lalu-lintas. Hal ini disebabkan karena kurangnya pembinaan dan pengaturan terhadap angkutan ojek. Sedangkan dari sisi demand, pola pergerakan penduduk yang terjadi cukup tinggi terutama pada Wilayah Hinterland, namun hal ini tidak didukung oleh pelayanan angkutan umum, sehingga mereka cenderung menggunakan angkutan ojek untuk mendukung pergerakannya. Kurangnya perhatian pemerintah terhadap angkutan ini menyebabkan pengoperasian angkutan ini kurang optimal seperti organisasi ojek yang kurang baik, kurangnya perlindungan hukum, serta tidak adanya standar tarif yang sesuai, menyebabkan angkutan ini beroperasi secara liar.

Oleh karena itu, untuk menciptakan pengaturan pelayanan yang baik terhadap angkutan ojek, maka perlu diketahui karakteristik pengoperasiannya yang ditinjau dari operator dan penggunaannya, karena selama ini kedua sisi tersebut masih belum jelas mengingat keberadaan angkutan ojek masih ilegal. Berdasarkan hal tersebut maka pertanyaan penelitian dalam studi ini adalah "Bagaimanakah Karakteristik Pengoperasian Angkutan Ojek Di Kota Gubug?"

Dari penjelasan diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik pengoperasian angkutan ojek sebagai sarana angkutan dalam melayani permintaan masyarakat di Kota Gubug.

Untuk mengidentifikasi karakteristik pergerakan penduduk (pengguna) angkutan ojek, digunakan analisis Crosstab yaitu untuk mengetahui pergerakan penduduk yang menggunakan angkutan ojek. Adapun data yang digunakan berasal dari kegiatan kuesioner dan wawancara. Hasil interpretasi dari analisis crosstab ini sebagai pendukung dalam analisis deskriptif kualitatif yaitu analisis pengoperasian angkutan ojek yang digunakan untuk mengetahui karakteristik pengoperasian dan pelayanan angkutan ojek dalam mendukung pergerakan penduduk di Kota Gubug.

Hasil dari penelitian ini dapat menunjukkan karakteristik pengoperasian angkutan ojek yang meliputi waktu operasi yang dapat berdampingan dengan angkutan umum/ tidak tentu yaitu pagi, siang, sore, dan malam (24 jam) dimana dengan sistem pergantian shift yaitu shift I pada jam 06.00-18.00 WIB dan shift II pada jam 18.00-06.00 WIB, besarnya tarif penumpang tidak tentu, rata-rata Rp 3000,00-Rp 5000,00 berdasarkan jauh dekatnya lokasi tujuan, besarnya tarif ini juga dipengaruhi oleh waktu operasi dan biaya operasional kendaraan yaitu rata-rata Rp 5000,00-Rp 7500,00/hr tergantung jenis kendaraan dan frekuensi penggunaan. Pada umumnya, pelayanannya untuk mendukung pergerakan lokal baik pada wilayah yang dilalui trayek angkutan umum maupun tidak ataupun keduanya. Ditinjau dari cara beroperasinya lebih berorientasi pada konsumen, hal ini terlihat dari kecenderungan mereka yang lebih memilih tempat ramai sebagai tempat pangkalan seperti di dekat pusat-pusat kegiatan. Adanya kecenderungan operasional berorientasi pada konsumen ini, menyebabkan angkutan ini banyak yang lalu-lalang di jalan utama yang dapat menyebabkan terjadinya gangguan kelancaran lalu-lintas.

Yang selanjutnya hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam bentuk pengaturan terhadap angkutan ojek agar menjadi lebih baik dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat yang membutuhkan.

Kata Kunci: *Karakteristik, Pengoperasian, Angkutan Ojek*

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelayanan transportasi merupakan upaya pemecahan masalah kesenjangan jarak dalam rangka melakukan suatu aktivitas. Menurut J. G Baudelaire dalam Warpani, 1990, bahwa transportasi berfungsi sebagai suatu rantai (*chain of transportation*) yang menghubungkan produsen dengan konsumen dengan melibatkan berbagai unsur kegiatan usaha transport atau moda transport. Dalam hal ini kegiatan pemindahan barang ataupun orang dapat dilakukan dengan berbagai moda transportasi baik karena kondisi moda sendiri maupun kondisi wilayahnya. Terkait dengan hal tersebut sebagian besar pergantian moda terjadi pada kota-kota tertentu yang membutuhkan moda lebih dari satu dalam melakukan pergerakannya. Terlebih jika pelayanan moda transportasi tidak mampu menjangkau daerah tujuan, maka diperlukan moda lain sebagai penghubung antara kota satu dengan yang lainnya atau antara kota dengan daerah *suburbannya* maupun Wilayah *Hinterland*-nya.

Secara umum, masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (*paratransit* dan *masstransit*). Angkutan umum *paratransit* merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum *masstransit* merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas (LPM ITB). Masyarakat yang menggunakan angkutan pribadi merupakan masyarakat golongan pilihwan (*choice*) yang memiliki akses kendaraan pribadi (Hutchinsan dalam Sari 2003) sedangkan masyarakat yang menggunakan angkutan umum terdiri atas masyarakat pilihwan (*choice*) yang memiliki kebebasan dalam menggunakan angkutan pribadi dalam menunjang pergerakan mereka dan masyarakat paksawan (*captive*) yang tidak memiliki kendaraan pribadi sehingga mereka harus menggunakan angkutan umum untuk menunjang pergerakan mereka. Bagi masyarakat paksawan keberadaan angkutan umum sangat dibutuhkan.

Pada umumnya sebagian besar masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat tingkat ekonominya masih tergolong lemah atau sebagian besar tidak memiliki kendaraan pribadi. Banyaknya kelompok yang masih tergantung dengan angkutan umum ini nampaknya tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama ditinjau dari kapasitas angkut. Akibatnya hampir semua angkutan umum yang tersedia terisi penuh sesak oleh penumpang. Hal ini

menyebabkan para penumpang berusaha memilih alternatif angkutan umum lainnya yang dirasa lebih nyaman, efektif dan efisien meskipun dengan biaya yang cukup besar.

Ditinjau dari konteks sistem transportasi kota, angkutan umum merupakan bagian yang tak terpisahkan dari sistem transportasi kota, dan merupakan komponen yang perannya sangat signifikan. Dikatakan signifikan karena kondisi sistem angkutan umum yang jelek akan menyebabkan turunnya efektifitas maupun efisiensi dari sistem transportasi kota secara keseluruhan. Hal ini akan menyebabkan terganggunya sistem kota secara keseluruhan, baik ditinjau dari pemenuhan kebutuhan mobilitas masyarakat maupun ditinjau dari mutu kehidupan kota.

Peran angkutan umum sangat penting bagi kehidupan kota, hal ini tidak dapat dipungkiri bahwa dalam kenyataannya angkutan umum merupakan sarana yang dibutuhkan oleh sebagian besar masyarakat baik di perkotaan maupun disesa, karena bagaimanapun pasti ada sekelompok masyarakat yang tergantung pada angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya dengan alasan tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi, baik karena alasan fisik (terlalu kecil, sakit atau tua), alasan legal (tidak memiliki SIM) atau alasan finansial (tidak memiliki kendaraan pribadi) (LPM ITB: 4).

Disisi lain intensitas kegiatan pada daerah perkotaan semakin meningkat seiring perkembangan ekonomi. Intensitas yang tinggi ini membutuhkan prasarana dan sarana transportasi yang memadai. Sarana yang memadai disini yaitu angkutan yang dapat dengan cepat mencapai tujuan. Dewasa ini masyarakat 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. Dalam kamus transportasi, jenis angkutan tersebut merupakan kategori *paratransit*. Jenis angkutan ini mempunyai kompatibilitas tinggi dalam melayani berbagai sudut permukiman di kota-kota maupun wilayah yang terisolasi yang tidak dilayani oleh angkutan umum karena kondisi jaringan jalan yang rusak seperti Wilayah *Hinterland*.

Angkutan ojek beroperasi sebagai angkutan perintis karena jaringan transportasi yang ada tidak memungkinkan dioperasikannya angkutan umum yang ukurannya lebih besar. Seiring dengan perkembangan masyarakat, angkutan ojek telah berubah fungsinya. Saat ini ojek sebagai *feeder* yang dibutuhkan masyarakat *suburban* untuk menjangkau rute angkutan umum dari lokasi tempat tinggal (Dewi, dkk 2001).

Sebagai sarana angkutan, ojek dinilai banyak memberi keuntungan bagi golongan masyarakat tertentu yang bersifat rutin maupun berkala dibutuhkan dalam menunjang pergerakan. Keuntungan lain dari sarana ini lebih disebabkan karena lingkup pelayanan yang tidak dibatasi oleh rute-rute tertentu seperti angkutan umum lainnya serta tidak memiliki jadwal yang tetap. Angkutan ojek ini mampu memberikan pelayanan yang bersifat dari pintu ke pintu (sampai ke rumah).

Keberadaan angkutan ojek ini amat berguna dalam memberikan pelayanan bagi masyarakat tertentu terutama pada Daerah *Suburban* atau Wilayah *Hinterland* yang belum terjangkau oleh angkutan umum. Keberadaan angkutan ojek ini merupakan bagian dari sistem transportasi perkotaan. Pangsa pasar dari jenis angkutan ini adalah sebagai penerus (*feeder*) dari angkutan lainnya.

Dalam konteks Kabupaten Grobogan, Kota Gubug memiliki fungsi dan pelayanan sebagai Ibukota/pusat kecamatan yang dinilai cukup lengkap. Dimana peran penting kota ini adalah sebagai pusat koleksi dan distribusi untuk wilayah Kabupaten Grobogan bagian barat serta wilayah Kecamatan Gubug pada umumnya, selain itu terdapat pula kegiatan industri di kota ini. Kota ini terletak pada jalur transportasi regional Kota Semarang-Kota Purwodadi tepatnya berada ditengah-tengah antara kedua kota ini, hal ini amat mendukung perkembangan kota ini.

Secara fisik, Kota Gubug memiliki lokasi yang strategis karena dilalui jalan Kolektor Primer yang menghubungkan ketiga kota yang lainnya yaitu Kota Semarang (32 Km), Kota Purwodadi (34 Km), dan Kota Salatiga (40 Km). Dengan kata lain Kota Gubug dapat dikatakan sebagai kota transit ataupun sebagai kota tempat pergantian moda. Disamping itu, Kota Gubug juga memiliki terminal bus yang melayani rute angkutan yaitu Pati, Blora, Rembang, Jakarta, Indramayu, Surabaya, dan Cirebon. Untuk kondisi jaringan jalan Kota Gubug cukup bagus terutama jalan yang menghubungkan Kota Purwodadi dan Kota Semarang, bahkan sedang dalam proses pelebaran dan perbaikan.

Untuk Wilayah *Hinterland* Kota Gubug sebagian besar merupakan daerah pertanian dengan berbagai aktivitas yang beragam baik permukiman, industri kecil, pendidikan, dan perdagangan skala kecil. Kondisi jalan yang menuju Wilayah *Hinterland* sebagian besar rusak baik berupa tanah, batu maupun aspal. Namun demikian pergerakan penduduk dari daerah ini sangat tinggi, mengingat penduduknya sebagian besar bekerja di Kota Semarang maupun Kota Purwodadi. Dalam hal ini untuk mendukung pergerakannya mereka menggunakan angkutan ojek karena tidak ada angkutan umum yang melayani rute ini.

Sistem angkutan umum yang ada di Kota Gubug 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, sedan, truk dan kendaraan pribadi lainnya, sedangkan untuk angkutan umum berupa minibus, colt, ojek, becak dan dokar.

Ditinjau dari sistem pemakaiannya, angkutan umum di Kota Gubug merupakan sistem pemakaian bersama yaitu kendaraan dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang