

**TUGAS AKHIR  
(SKRIPSI)**

**PERBANDINGAN POLA TINGKAT PELAYANAN  
OJEK DI DAERAH PERBATASAN  
KOTA DAN KABUPATEN MALANG  
STUDI KASUS: KELURAHAN KEBONSARI,  
DESA KEBONAGUNG DAN DESA SITIREJO**

**Disusun Oleh :  
AGISTA AYU TRIASPUTRI  
NIM 06.24.054**



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
(TEKNIK PLANOLOGI)  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
2015**



# INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI DAN INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax (0341) 553015 Malang 65145  
Kampus II : Jl.Raya Karanglo Km.2 Telp.(0431) 417634 Fax (0341) 417634 Malang

## LEMBAR PENGESAHAN

Perbandingan Pola Tingkat Pelayanan Ojek  
di Daerah Perbatasan Kota dan Kabupaten Malang  
Studi Kasus: Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung  
dan Desa Sitirejo

Skripsi Dipertahankan Dihadapan Majelis Penguji Sidang Skripsi  
Jenjang Strata Satu (S-1)

Pada Hari

: Selasa

Tanggal

: 1. September. 2015

Diterima untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

Disusun Oleh :  
Agista Ayu Triasputri  
06.24 054

Disahkan oleh,

Penguji I

Penguji II

Penguji III

  
Dr. Ir. Ibnu Lasongko, MT

  
Arif Setyawan, ST. MT.

  
Titik Periwati, ST. MT.

Mengetahui.

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota



Ida Soewarni, ST. MT.  
NIP. Y. 1039 600 293



## PERSETUJUAN SKRIPSI

Perbandingan Pola Tingkat Pelayanan Ojek  
di Daerah Perbatasan Kota dan Kabupaten Malang  
Studi Kasus: Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung  
dan Desa Sitirejo

Disusun dan Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh  
Gelar Sarjana Teknik Planologi S-I  
Institut Teknologi Nasional Malang

Disusun Oleh:  
Agista Ayu Triasputri  
06.24.054

Menyetujui

Pembimbing I

Ir. Hj. Aguslinda Nurul Hidayati,

MTP

Pembimbing II

Endranho Budi Santosa, ST. MT.

Mengetahui.

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota



Ida Soewarni, ST. MT.  
NIP. Y. 1039 600 293



## **PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Agista Ayu Triasputri  
Nim : 06.24.054  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi)  
Judul Skripsi : Perbandingan Pola Tingkat Pelayanan Ojek di Daerah  
Perbatasan Kota dan Kabupaten Malang  
Studi Kasus: Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan  
Desa Sitirejo

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Tugas Akhir yang saya tulis ini benar – benar hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pikiran orang lain yang saya akui sebagai tulisan atau pikiran saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa tugas akhir ini adalah jiplakan/plagiasi, makasaya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Malang, September 2015

Yang membuat pernyataan,



Agista Ayu Triasputri

NIM : 06.24.054



PT. BNI (PERSERO) MALANG  
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

## INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI DAN INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax (0341) 553015 Malang 65145  
Kampus II : Jl. Raya Karanglo Km.2 Telp. (0431) 417634 Fax (0341) 417634 Malang

### LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program  
Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi) yang Diadakan pada :


Nama : Agista Ayu Triasputri  
Nim : 06.24.054  
Hari/Tanggal : Selasa, 1. September. 2015  
Judul : Perbandingan Pola Tingkat Pelayanan Ojek di Daerah  
Perbatasan Kota dan Kabupaten Malang  
Studi Kasus: Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan  
Desa Sitirejo

Terdapat kekurangan yang meliputi :

Tidak ada perbandingan tingkat  
pelayanan antar pangkalan ojek

Malang, September 2015

Dosen Penguji I,

  
Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT.



PT. BNI (PERSERO) MALANG  
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

## INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI DAN INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax (0341) 553015 Malang 65145  
Kampus II : Jl. Raya Karanglo Km.2 Telp. (0431) 417634 Fax (0341) 417634 Malang

### LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi) yang Diadakan pada :

Nama : Agista Ayu Triasputri

Nim : 06.24.054

Hari/Tanggal : Selasa / 1 September 2015

Judul : Perbandingan Pola Tingkat Pelayanan Ojek di Daerah Perbatasan Kota dan Kabupaten Malang  
Studi Kasus: Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan Desa Sitirejo

Terdapat kekurangan yang meliputi :

Penjelasan mengenai perumusan teori ke metode analisa tingkat pelayanan

Malang, September 2015

Dosen Penguji II,

  
Arif Setyawan, ST. MT.



PT. BNI (PERSERO) MALANG  
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

## INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI DAN INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax (0341) 553015 Malang 65145  
Kampus II : Jl. Raya Karanglo Km.2 Telp.(0431) 417634 Fax (0341) 417634 Malang

### LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program  
Studi Perencanaan Wilayah dan Kota (Teknik Planologi) yang Diadakan pada :

Nama : Agista Ayu Triasputri  
Nim : 06.24.054  
Hari/Tanggal : Selasa / 1 September 2015  
Judul : Perbandingan Pola Tingkat Pelayanan Ojek di Daerah  
Perbatasan Kota dan Kabupaten Malang  
Studi Kasus: Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan  
Desa Sitirejo

Terdapat kekurangan yang meliputi :

Sasaran yang pertama seharusnya  
identifikasi karakteristik penumpang  
ojek

Malang, September 2015

Dosen Penguji III,

Titik Perwati, ST. MT.

**THE COMPARATION PATTERN  
FROM LEVEL OF SEVICE OF OJEK  
IN BORDER CITY BETWEEN  
KOTA AND KABUPATEN MALANG  
(Case: Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung  
and Desa Sitirejo )**

**ABSTRACT**

Transportation can be interpreted as an attempt to move it, move it to transport or transfer an object from one place to another, that more useful objects or can be useful for certain purposes. Motorcycle taxi or public transport *ojek* is informal in Indonesia, that was one type of transport service that is effective because it can be used every time. The service area is quite spacious and relatively low cost , on the other hand observation site topography is hilly course require a considerable transport nimble and agile, and can be fulfilled through this *ojek* transport on location. With the research is expected to be known what is the pattern comparison service levels from *ojek* in the border city of Malang.

This study uses several analysis, to determine the level of need from *ojek*, so we use demand analysis to know when and why movement of *ojek*. The second ones is using trip generation analysis to know the destination and time of travel as well as revenue passengers. As for knowing the pattern of movement of *ojek*, then used the analysis of Origin - Destination as the initial mapping to depict Map Movement Patterns. The weighting system used to determine the level of service later in the comparison.

From the analysis that has been made known avcragc use of motorcycles is housewife and students under the age of 17 years old with an income of less than the minimum wage Malang. Rush hour that occurred on the morning of 6:00 a.m. to 6:59. While the average movement patterns - average is still at the study sites or internal - internal. For the service level was classified as good, judging from the average weighted value.

**Key Word : comparison pattern from levels of service motorcycles, ojek base station**



**PERBANDINGAN POLA TINGKAT PELAYANAN OJEK  
DI PERBATASAN KOTA DAN KABUPATEN MALANG  
(Studi Kasus: Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung  
dan Desa Sitirejo)**

**ABSTRAKSI**

Transportasi sendiri dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan angkutan atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ketempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Ojek atau ojeg adalah transportasi umum informal di Indonesia yang berupa sepeda motor atau sepeda, namun lebih lazim berupa sepeda motor, ojek sepeda motor menjadi salah satu jenis pelayanan angkutan yang efektif karena dapat digunakan setiap waktu, wilayah pelayanan yang cukup luas dan biaya yang relatif murah. Di sisi lain kondisi topografi lokasi amatan yang berbukit-bukit tentu memerlukan suatu angkutan yang cukup gesit dan lincah, dan dapat terpenuhi melalui angkutan ojek ini di lokasi. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat diketahui perbandingan pola tingkat pelayanan ojek di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang.

Penelitian ini menggunakan beberapa analisa, yaitu guna mengetahui tingkat kebutuhan ojek, maka digunakan analisa permintaan ojek dilihat dari kapan dan mengapa terjadi pergerakan, selain itu menggunakan analisa bangkitan pergerakan dengan mengetahui tujuan dan waktu perjalanan serta pendapatan penumpangnya. Sedangkan untuk mengetahui pola pergerakan ojek, maka digunakan analisa Asal – Tujuan sebagai pemetaan awal guna menggambarkan Peta Pola Pergerakannya. Sistem pembobotan digunakan untuk menentukan tingkat pelayanan yang kemudia di perbandingkan.

Dari analisa yang telah dilakukan diketahui rata – rata penggunaan ojek adalah Ibu Rumah Tangga serta pelajar di bawah umur 17 tahun dengan penghasilan kurang dari UMR Kota Malang. Jam sibuk yang terjadi pada pagi hari pk. 06.00 – 06.59. Sedangkan pola pergerakan rata – rata masih di dalam lokasi studi atau internal – internal. Untuk tingkat pelayanan masuk dalam klasifikasi baik, dilihat dari rata – rata nilai pembobotan.

**Kata Kunci : perbandingan pola tingkat pelayanan ojek, pangkalan ojek**

## KATA PENGANTAR

Puja dan Puji Syukur Alhamdulillah atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan limpahan hidayah-Nya selama ini. Sholawat serta salam tercurah dari lubuk hati yang paling dalam kepada Nabi besar Muhammad SAW, sehingga atas izin dan berkah-Nya penyusunan skripsi dengan judul *Perbandingan Pola Tingkat Pelayanan Ojek di Daerah Perbatasan Kota dan Kabupaten Malang, Studi Kasus: Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan Desa Sitirejo*.

Setelah mengalami proses yang cukup panjang dan melelahkan, maka penyusunan laporan Skripsi selesai juga. Laporan ini disusun untuk memenuhi syarat Tugas Akhir guna mengukur kemampuan dalam menyerap ilmu yang telah didapat melalui kuliah maupun pengalaman – pengalaman lapangan. Penulis tertarik untuk mengambil Tema mengenai Transportasi khususnya ojek dikarenakan ojek merupakan angkutan umum informal yang keberadaannya tidak tercantum dalam Perundangan Angkutan Darat tetapi eksistensinya masih bertahan sampai detik ini dikarenakan permintaan masyarakat yang masih cukup tinggi. Untuk itu perlu diketahui seberapa tingkat pelayanan ojek di masing – masing pangkalan ojek di wilayah studi yang kemudian diperbandingkan tingkat pelayanan yang ada di Kota dengan tingkat pelayanan di Kabupaten Malang.

Telah diberikan jalan dan tenaga untuk dapat menyelesaikan hasil penelitian ini, maka penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas waktu yang telah diberikan, bimbingan serta bantuan dalam menyelesaikan laporan ini kepada Ibu Ir. Hj. Agustina Nurul Hidayati. ST. MT., selaku pembimbing pertama serta dosen wali dan kepada Bapak Endratno Budi S. ST.MT., selaku pembimbing kedua. Serta teman – teman Planologi 2006 atas motivasinya dan Kakak dan Adik tingkat yang banyak membantu dalam proses penyusunan laporan ini.

Semoga penelitian ini dapat berguna bagi banyak kalangan yang berkepentingan terutama bagi Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota di Institut Teknologi Nasional Malang. Penelitian ini masih jauh dari sempurna, mohon maaf atas segala kesalahan dan mohon bimbingan untuk jalan yang lebih baik kedepannya.

Malang, Agustus 2015

Penulis

## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>i</b>
<b>PERSETUJUAN SKRIPSI .....</b>	<b>ii</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PERBAIKAN PENGUJI I .....</b>	<b>iv</b>
<b>LEMBAR PERBAIKAN PENGUJI II .....</b>	<b>v</b>
<b>LEMBAR PERBAIKAN PENGUJI III .....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRAKSI .....</b>	<b>viii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR DIAGRAM .....</b>	<b>xvi</b>
<b>DAFTAR FOTO .....</b>	<b>xviii</b>
<b>DAFTAR PETA .....</b>	<b>xix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xx</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	4
1.3. Tujuan dan Sasaran .....	5
1.3.1. Tujuan .....	5
1.3.2. Sasaran .....	5
1.4. Ruang Lingkup .....	6
1.4.1. Ruang Lingkup Lokasi .....	6
1.4.2. Ruang Lingkup Materi .....	12
1.5. Luaran dan Kegunaan yang diharapkan .....	16
1.5.1. Keluaran Penelitian .....	16
1.5.2. Kegunaan Penelitian .....	17
1.5.2.1. Kegunaan Praktis .....	17
1.5.2.2. Kegunaan Akademis .....	17
1.6. Sistematika Pembahasan .....	18
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA .....</b>	<b>20</b>
2.1. Sifat Umum dari Permintaan Transportasi .....	20
2.1.1. Pergerakan Non Spasial .....	20
2.1.2. Pergerakan Spasial .....	22
2.1.3. Kebutuhan Melakukan Perjalanan .....	23
2.2. Bangkitan dan Tarikan .....	27
2.2.1. Model Bangkitan Pergerakan .....	27
2.2.2. Zona .....	30

2.3.	Tingkat Pelayanan Angkutan Umum.....	33
2.3.1.	Perangkutan.....	34
2.3.2.	Kualitas Pelayanan Angkutan Umum.....	37
2.4.	Perbatasan Desa dan Kota (Urban Fringe).....	37
2.4.1.	Desa .....	38
2.4.2.	Kota .....	38
2.4.3.	Interaksi Desa-Kota.....	38
2.5.	Landasan Penelitian .....	40
2.6.	Variabel Penelitian.....	42
2.7.	Kerangka Pikir.....	43
<b>BAB III</b>	<b>METODE PENELITIAN.....</b>	<b>45</b>
3.1.	Metode Penelitian .....	45
3.1.1.	Metode Pengumpulan Data .....	45
3.1.1.1.	Survei Primer .....	45
3.1.1.2.	Survei Sekunder.....	50
3.2.	Metode Analisa.....	51
3.2.1.	Analisa Tingkat Kebutuhan.....	51
3.2.1.1.	Analisa Permintaan Ojek .....	51
3.2.1.2.	Analisa Bangkitan Pergerakan.....	53
3.2.2.	Analisa Pola Pergerakan.....	54
3.2.2.1.	Asal Tujuan Perjalanan .....	54
3.2.2.2.	Zonasi .....	55
3.2.3.	Analisa Tingkat Pelayanan .....	58
<b>BAB IV</b>	<b>GAMBARAN UMUM.....</b>	<b>61</b>
4.1.	Kondisi Wilayah Studi.....	61
4.1.1.	Kondisi Geografis.....	62
4.1.2.	Data Kependudukan .....	69
4.2.	Aspek Transportasi .....	71
4.2.1.	Kondisi Jaringan Jalan.....	71
4.2.2.	Angkutan Umum yang Tersedia.....	71
4.3.	Gambaran Ojek di Wilayah Studi .....	72
4.3.1.	Karakteristik Pangkalan Ojek.....	72
4.3.2.	Karakter Pengemudi Ojek .....	79
4.3.2.1.	Jumlah Anggota Pangkalan Ojek.....	79
4.3.2.2.	Pendapatan Perhari Tukang Ojek.....	79
4.3.3.	Karakteristik Penumpang Ojek.....	80
4.3.3.1.	Umur.....	81
4.3.3.2.	Jenis Kelamin.....	82
4.3.3.3.	Jenis Pekerjaan.....	84
4.3.3.4.	Tingkat Pendapatan.....	85
4.4.	Karakteristik Operasional Ojek.....	87

4.4.1.	Jenis Kegiatan Menggunakan Ojek .....	87
4.4.2.	Maksud Menggunakan Ojek.....	88
4.4.3.	Alasan Menggunakan Ojek .....	90
4.4.4.	Cara Mendapatkan Ojek.....	91
4.4.5.	Waktu Tunggu Penumpang Ojek.....	92
4.4.6.	Waktu Tempuh Menggunakan Ojek.....	93
4.4.7.	Tarif Saat Menggunakan Ojek.....	95
4.4.8.	Tingkat Keselamatan .....	96
4.4.9.	Tingkat Kenyamanan .....	98
<b>BAB V ANALISA PERBANDINGAN TINGKAT PELAYANAN OJEK DI DAERAH PERBATASAN KOTA DAN KABUPATEN MALANG .....</b>		<b>101</b>
5.1.	Analisa Tingkat Kebutuhan Ojek.....	101
5.1.1.	Analisa Permintaan Ojek.....	101
5.1.2.	Analisa Bangkitan Pergerakan.....	112
5.1.2.1.	Berdasarkan Tujuan Pergerakan .....	112
5.1.2.2.	Berdasarkan Waktu Terjadinya Pergerakan .....	118
5.1.2.3.	Berdasarkan Tingkat Pendapatan.....	124
5.2.	Analisa Pola Pergerakan Pelayanan Ojek .....	126
5.2.1.	Analisa Asal – Tujuan Perjalanan.....	126
5.2.2.	Analisa Pola Pergerakan.....	130
5.3.	Analisa Tingkat Pelayanan .....	143
5.3.1.	Perbandingan Pelayanan Pangkalan Ojek.....	148
5.3.1.	Perbandingan Tingkat Pelayanan Ojek di Kota dan Kabupaten Malang .....	156
<b>BAB VI PENUTUP .....</b>		<b>157</b>
6.1.	Kesimpulan .....	157
6.2.	Rekomendasi.....	158
6.2.1.	Rekomendasi Terhadap Pemerintah / Dinas Terkait	158
6.2.2.	Rekomendasi Terhadap Mahasiswa / Peneliti .....	158
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>xxi</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>		<b>xxii</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Indikator Pelayanan .....	15
Tabel 2.1	Klasifikasi Pergerakan Berdasarkan Maksud Pergerakan	21
Tabel 2.2	Indikator Pelayanan .....	41
Tabel 2.3	Variabel Penelitian .....	42
Tabel 3.1	Jenis Aktivitas dan Profil Perjalanan .....	52
Tabel 3.2	Contoh Klasifikasi Tujuan Pergerakan .....	53
Tabel 3.3	Matrik Asal – Tujuan Penggunaan .....	55
Tabel 3.4	Indikator Tingkat Pelayanan Ojek .....	58
Tabel 4.1	Luas Wilayah studi tahun 2014 .....	61
Tabel 4.2	Jumlah Penduduk Wilayah Studi Tahun 2014 .....	70
Tabel 4.3	Kepadatan Penduduk Wilayah Studi Tahun 2014 .....	70
Tabel 4.4	Pendapatan Tukang Ojek Per Hari.....	80
Tabel 4.5	Penumpang Berdasarkan Umur .....	81
Tabel 4.6	Penumpang Berdasarkan Jenis Kelamin .....	83
Tabel 4.7	Penumpang Berdasarkan Pekerjaan.....	84
Tabel 4.8	Tingkat Penghasilan Penumpang.....	86
Tabel 4.9	Jenis Kegiatan Penumpang Ojek .....	87
Tabel 4.10	Maksud Perjalanan Penumpang Ojek .....	89
Tabel 4.11	Alasan Menggunakan Ojek.....	90
Tabel 4.12	Cara Mendapatkan Ojek .....	92
Tabel 4.13	Waktu Tunggu Penumpang .....	93
Tabel 4.14	Waktu Tempuh Menggunakan Ojek.....	94
Tabel 4.15	Tarif Saat Menggunakan Ojek.....	95
Tabel 4.16	Tingkat Keamanan Menurut Penumpang Ojek.....	96
Tabel 4.17	Alasan Keamanan Menurut Penumpang Ojek .....	97
Tabel 4.18	Tingkat Kenyamanan Menurut Penumpang Ojek.....	98
Tabel 4.19	Alasan Tingkat Kenyamanan.....	99
Tabel 5.1	Jenis Aktivitas dan Profil Perjalanan Pangkalan Ojek Tirtasari.....	102
Tabel 5.2	Waktu Perjalanan Pangkalan Ojek Tirtasari .....	103
Tabel 5.3	Jenis Aktivitas Dan Profil Perjalanan Pangkalan Pertigaan Kacuk .....	104
Tabel 5.4	Waktu Menggunakan Ojek Pangkalan Petigaan Kacuk	105
Tabel 5.5	Jenis Aktivitas dan Profil Perjalanan Pangkalan Pasar Lemahduwur.....	106
Tabel 5.6	Waktu Menggunakan Ojek Pangkalan Pasar Lemahduwur .....	107
Tabel 5.7	Jenis Aktivitas Dan Profil Perjalanan Pangkalan Ojek Kebonagung .....	108
Tabel 5.8	Waktu Menggunakan Ojek Pangkalan Kebonagung ....	109

Tabel 5.9	Maksud Menggunakan Ojek Pangkalan Tirtasari .....	112
Tabel 5.10	Maksud Menggunakan Ojek Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk .....	114
Tabel 5.11	Maksud Menggunakan Ojek Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur.....	115
Tabel 5.12	Maksud Menggunakan Ojek Pangkalan Kebonagung ..	116
Tabel 5.13	Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu Pangkalan Tirtasari .....	119
Tabel 5.14	Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu Pangkalan Pertigaan Kacuk .....	120
Tabel 5.15	Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu Pangkalan Pasar Lemahduwur.....	121
Tabel 5.16	Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu Pangkalan Kebonagung .....	123
Tabel 5.17	Tingkat Pendapatan .....	125
Tabel 5.18	Bentuk Umum Dari Matrik Asal – Tujuan (MAT).....	126
Tabel 5.19	Matriks Asal – Tujuan Pangkalan Tirtasari .....	127
Tabel 5.20	Matriks Asal – Tujuan Pangkalan Pertigaan Kacuk .....	127
Tabel 5.21	Matriks Asal – Tujuan Pangkalan Pasar Lemahduwur ..	128
Tabel 5.22	Matriks Asal – Tujuan Pangkalan Kebonagung.....	129
Tabel 5.23	Pola Pergerakan Pangkalan Tirtasari .....	132
Tabel 5.24	Pola Pergerakan Pangkalan Pertigaan Kacuk .....	135
Tabel 5.25	Pola Pergerakan Pangkalan Pasar Lemahduwur .....	137
Tabel 5.26	Pola Pergerakan Pangkalan Kebonagung .....	141
Tabel 5.27	Parameter Tingkat Pelayanan Ojek.....	144
Tabel 5.28	Tingkat Pelayanan Ojek.....	145
Tabel 5.29	Nilai Rata – Rata Tingkat Pelayanan Ojek .....	148
Tabel 5.30	Perbandingan Tingkat Pelayanan Ojek.....	149

## DAFTAR DIAGRAM

Diagram 2.1	Kerangka Pikir .....	44
Diagram 4.1	Luas Wilayah Studi Tahun 2014 .....	62
Diagram 4.2	Jumlah Penduduk Wilayah Studi Tahun 2014..	70
Diagram 4.3	Pendapatan Tukang Ojek Perhari .....	80
Diagram 4.4	Penumpang Berdasarkan Umur Pangkalan Ojek Tirtasari .....	82
Diagram 4.5	Penumpang Berdasarkan Umur Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk .....	82
Diagram 4.6	Penumpang Berdasarkan Umur Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur.....	82
Diagram 4.7	Penumpang Berdasarkan Umur Pangkalan Ojek Kebonagung .....	82
Diagram 4.8	Penumpang Berdasarkan Jenis Kelamin Pangkalan Ojek Tirtasari .....	83
Diagram 4.9	Penumpang Berdasarkan Jenis Kelamin Pangkalan Pertigaan Kacuk.....	83
Diagram 4.10	Penumpang Berdasarkan Jenis Kelamin Pangkalan Pasar Lemahduwur .....	83
Diagram 4.11	Penumpang Berdasarkan Jenis Kelamin Pangkalan Kebonagung.....	83
Diagram 4.12	Penumpang Berdasarkan Pekerjaan Pangkalan Ojek Tirtasari .....	85
Diagram 4.13	Penumpang Berdasarkan Pekerjaan Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk .....	85
Diagram 4.14	Penumpang Berdasarkan Pekerjaan Pangkalan Pasar Lemahduwur .....	85
Diagram 4.15	Penumpang Berdasarkan Pekerjaan Pangkalan Ojek Kebonagung .....	85
Diagram 4.16	Penumpang Berdasarkan Penghasilan Pangkalan Ojek Tirtasari .....	86
Diagram 4.17	Penumpang Berdasarkan Penghasilan Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk .....	86
Diagram 4.18	Penumpang Berdasarkan Penghasilan Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur.....	86
Diagram 4.19	Penumpang Berdasarkan Penghasilan Pangkalan Ojek Kebonagung .....	86
Diagram 4.20	Jenis Kegiatan Penumpang Ojek Pangkalan Ojek Tirtasari .....	88
Diagram 4.21	Jenis Kegiatan Penumpang Ojek Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk .....	88



Diagram 4.22	Jenis Kegiatan Penumpang Ojek Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur.....	88
Diagram 4.23	Jenis Kegiatan Penumpang Ojek Pangkalan Ojek Kebonagung .....	88
Diagram 4.24	Maksud Perjalanan Penumpang Ojek Pangkalan Ojek Tirtasari .....	89
Diagram 4.25	Maksud Perjalanan Penumpang Ojek Pangkalan Pertigaan Kacuk.....	89
Diagram 4.26	Maksud Perjalanan Penumpang Ojek Pangkalan Pasar Lemahduwur .....	90
Diagram 4.27	Maksud Perjalanan Penumpang Ojek Pangkalan Kebonagung .....	90
Diagram 4.28	Alasan Menggunakan Ojek .....	91
Diagram 4.29	Cara Mendapatkan Ojek.....	92
Diagram 4.30	Waktu Tunggu Penumpang.....	93
Diagram 4.31	Waktu Tempuh Menggunakan Ojek .....	94
Diagram 4.32	Tarif Dalam Menggunakan Ojek Pangkalan Tirtasari .....	95
Diagram 4.33	Tarif Dalam Menggunakan Ojek Pangkalan Pertigaan Kacuk .....	95
Diagram 4.34	Tarif Dalam Menggunakan Ojek Pangkalan Pasar Lemahduwur.....	96
Diagram 4.35	Tarif Dalam Menggunakan Ojek Pangkalan Kebonagung .....	96
Diagram 4.36	Tingkat Keamanan Menurut Penumpang Ojek	97
Diagram 4.37	Alasan Keamanan Menurut Penumpang Ojek..	98
Diagram 4.38	Tingkat Kenyamanan .....	99
Diagram 4.39	Alasan Tingkat Kenyamanan .....	100
Diagram 5.1	Presentase Waktu Menggunakan Ojek Pangkalan Tirtasari.....	103
Diagram 5.2	Presentase Waktu Menggunakan Ojek Pangkalan Pertigaan Kacuk.....	105
Diagram 5.3	Presentase Waktu Menggunakan Ojek Pangkalan Pasar Lemahduwur .....	107
Diagram 5.4	Presentase Waktu Menggunakan Ojek Pangkalan Kebonagung.....	110
Diagram 5.5	Maksud Menggunakan Ojek Pangkalan Tirtasari .....	113
Diagram 5.6	Maksud Menggunakan Ojek Pangkalan Pertigaan Kacuk .....	114
Diagram 5.7	Maksud Menggunakan Ojek Pangkalan Pasar Lemahduwur.....	115
Diagram 5.8	Maksud Menggunakan Ojek Pangkalan	

	<b>Kebonagung .....</b>	<b>116</b>
<b>Diagram 5.9</b>	<b>Prosentase Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu Pangkalan Tirtasari .....</b>	<b>119</b>
<b>Diagram 5.10</b>	<b>Prosentase Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu Pangkalan Pertigaan Kacuk .....</b>	<b>121</b>
<b>Diagram 5.11</b>	<b>Prosentase Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu Pangkalan Pasar Lemahduwur .....</b>	<b>122</b>
<b>Diagram 5.12</b>	<b>Prosentase Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu Pangkalan Kebonagung .....</b>	<b>123</b>
<b>Diagram 5.13</b>	<b>Tingkat Pendapatan.....</b>	<b>125</b>

## DAFTAR FOTO

Foto 4.1	Kantor Lapas Wanita Kelas II A Kelurahan Kebonsari	63
Foto 4.2	Pabrik Rokok Kompas Kelurahan Kebonsari .....	63
Foto 4.3	Kantor Bersama Samsat Kelurahan Kebonsari.....	63
Foto 4.4	Fasilitas Pendidikan Kelurahan Kebonsari .....	63
Foto 4.5	Kantor Kelurahan Kelurahan Kebonsari.....	63
Foto 4.6	Fasilitas Perdagangan Dan Jasa Kelurahan Kebonsari .	63
Foto 4.7	Topografi Datar Kelurahan Kebonsari .....	64
Foto 4.8	Topografi Datar Kelurahan Kebonsari.....	64
Foto 4.9	Fasilitas Permukiman Desa Sitirejo.....	65
Foto 4.10	Pasar Tradisional .....	65
Foto 4.11	Kantor Desa Desa Sitirejo .....	65
Foto 4.12	Fasilitas Peribadatan Desa Sitirejo .....	65
Foto 4.13	Fasilitas Pendidikan Desa Sitirejo .....	65
Foto 4.14	Lahan Belum Terbangun Desa Sitirejo.....	65
Foto 4.15	Kemiringan Terjal Desa Sitirejo.....	66
Foto 4.16	Sungai Metro Desa Sitirejo.....	66
Foto 4.17	Kemiringan Terjal Desa Sitirejo.....	66
Foto 4.18	Kemiringan Terjal Desa Sitirejo.....	66
Foto 4.19	Pabrik Rokok Penamas Desa Kebonagung.....	67
Foto 4.20	Pabrik Gula Kebonagung Desa Kebonagung.....	67
Foto 4.21	Fasilitas Perdagangan Dan Jasa Desa Kebonagung .....	67
Foto 4.22	SPBE Desa Kebonagung .....	67
Foto 4.23	Lahan Pertanian Desa Kebonagung .....	68
Foto 4.24	Fasilitas Peribadatan (Masjid) Desa Kebonagung .....	68
Foto 4.25	Fasilitas Pendidikan (SD) Desa Kebonagung .....	68
Foto 4.26	Kantor Pos Desa Kebonagung .....	68
Foto 4.27	Fasilitas Permukiman .....	68
Foto 4.28	Kantor Desa Desa Kebonagung.....	68
Foto 4.29	Kemiringan Datar Desa Kebonagung.....	69
Foto 4.30	Kemiringan Terjal Desa Kebonagung .....	68

## DAFTAR PETA

Peta 1.1	Peta Batas Administrasi Kecamatan.....	8
Peta 1.2	Peta Batas Administrasi Kelurahan Kebonsari, Desa Sitirejo Dan Desa Kebonagung .....	9
Peta 1.3	Peta Guna Lahan Kelurahan Kebonsari, Desa Sitirejo Dan Desa Kebonagung.....	10
Peta 1.4	Peta Orientasi Lokasi Pangkalan Ojek .....	11
Peta 3.1	Peta Pembagian Zonasi.....	57
Peta 4.1	Peta Orientasi Lokasi Pangkalan Ojek Tirtasari .....	73
Peta 4.2	Peta Orientasi Lokasi Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk .....	76
Peta 4.3	Peta Orientasi Lokasi Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur.....	77
Peta 4.4	Peta Orientasi Lokasi Pangkalan Ojek Kebonagung .....	78
Peta 5.1	Peta Permintaan Ojek .....	111
Peta 5.2	Peta Tujuan Pergerakan.....	117
Peta 5.3	Peta Pola Pergerakan Pangkalan Ojek Tirtasari.....	133
Peta 5.4	Peta Pola Pergerakan Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk .....	136
Peta 5.5	Peta Pola Pergerakan Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur.....	139
Peta 5.6	Peta Pola Pergerakan Pangkalan Ojek Kebonagung	142

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Trip Production Dan Trip Attraction .....	13
Gambar 1.2	Bangkitan Dan Tarikan Pergerakan.....	14
Gambar 2.1	Bangkitan Dan Tarikan Pergerakan Berdasarkan Asal – Tujuan .....	28
Gambar 2.2	Zona Pergerakan.....	28
Gambar 2.3	Kebutuhan Semu Perjalanan.....	32
Gambar 2.4	Perjalanan Menurut Nordquist.....	33
Gambar 2.5	Bagan Air Perangkutan.....	34
Gambar 2.6	Hubungan Kebutuhan Perjalanan .....	35

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Perkembangan suatu bangsa atau Negara dipengaruhi dengan bertambahnya populasi atau penduduknya, karena penduduk merupakan salah satu faktor utama penentu dalam pembangunan. Seiring dengan bertambahnya penduduk akan mempengaruhi bertambahnya fasilitas-fasilitas pendukung yang lainnya seperti fasilitas umum, fasilitas khusus serta aksesibilitas.

Perkembangan daerah permukiman yang mengakibatkan peningkatan jumlah perjalanan dan mobilitas orang maupun barang ternyata meningkatkan kebutuhan akan jasa layanan transportasi. Tingginya kebutuhan terhadap layanan transportasi tersebut tidak diimbangi dengan penyediaan sarana angkutan umum yang dapat menjangkau semua kebutuhan dan masuk kedalam lokasi perumahan atau permukiman.

Kebijakan tata ruang biasanya akan mempengaruhi kebijakan transportasi, karena ruang merupakan tempat kegiatan yang ditempatkan diatas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan sistem jaringan yang secara fisik menghubungkan suatu ruang kegiatan dengan ruang kegiatan lainnya. Bila akses transportasi ke suatu ruang kegiatan diperbaiki, ruang kegiatan tersebut akan menjadi lebih menarik dan biasanya menjadi lebih berkembang yang kemudian akan berpengaruh terhadap peningkatan kebutuhan alat transportasi.

Transportasi sendiri dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ketempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Karena dalam pengertian diatas terdapat kata-kata usaha, berarti transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Alat pendukung apa yang dipakai untuk melakukan proses pindah, gerak, angkut dan alih bias bervariasi, tergantung pada:

- Bentuk objek yang akan dipindahkan tersebut
- Jarak antara suatu tempat dengan tempat lain
- Maksud objek yang akan dipindahkan tersebut

Ini berarti, alat-alat pendukung yang digunakan untuk proses pindah harus cocok dan sesuai dengan objek, jarak dan maksud objek, baik dari segi kuantitasnya maupun dari segi kualitasnya. Untuk mengetahui

keseimbangan antara objek yang diangkut dengan alat pendukung ini, dapatlah kita melihat ukuran (standart) kuantitas dan kualitas dari alat pendukung.<sup>1</sup>

Seiring dengan perkembangan perekonomian di Indonesia, menjadikan intensitas kegiatan yang tinggi di kota-kota besar membutuhkan prasarana dan sarana transportasi yang memadai. Sarana yang memadai disini adalah angkutan umum penumpang yang mempunyai karakter cepat samapai tujuan, murah dan mudah didapatkan yang sesuai dengan karakter manusia modern saat ini.

Seiring dengan perkembangan jaman yang diikuti dengan pertumbuhan kota, maka banyak terjadi pembangunan yang dilatar belakangi sebagai penunjang kegiatan masyarakat. Pertumbuhan pembangunan bangunan fisik yang tidak terkontrol khususnya dikota-kota besar menyebabkan ketidakteraturan pembangunan jalan raya pula. Jalan yang ada cenderung dibangun mengikuti arah pembangunan, yang tidak diimbangi dengan penambahan jalur angkutan umum. Menurut Undang-undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009, angkutan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran dan hanya kendaraan beroda empat atau tiga yang boleh mengangkut penumpang dengan ditarik bayaran.

Terdapat bermacam-macam alat transportasi informal di Indonesia, antara lain bccak, ojek (*motorcycle taxi*), bajaj, bemo, mikrolet dan minibus. Transportasi tidak resmi (informal) sangat populer di negara-negara berkembang di dunia. Hubungan yang bertolak belakang dengan kemakmuran inilah yang membuat para penguasa (pemerintah) berusaha untuk melarang keberadaan transportasi informal ini dengan harapan dapat meraih kesan yang dianggap modern.

Ojek atau ojeg adalah transportasi umum informal di Indonesia yang berupa sepeda motor atau sepeda, namun lebih lazim berupa sepeda motor. Disebut informal karena keberadaannya tidak diakui pemerintah dan tidak ada izin untuk pengoperasiannya. Penumpang biasanya satu orang namun kadang bisa berdua. Dengan harga yang ditentukan dengan tawar menawar dengan sopirnya dahulu setelah itu sang sopir akan mengantar ke tujuan yang diinginkan penumpangnya. Karena kelebihanannya dengan angkutan lain yaitu lebih cepat dan dapat melewati sela-sela kemacetan di kota. Selain itu dapat menjangkau daerah-daerah dengan gang-gang yang sempit dan sulit dilalui oleh mobil. Biasanya mereka mangkal di persimpangan jalan yang ramai, atau di jalan masuk kawasan permukiman.

Ojek dengan sifatnya yang fleksibel, memiliki daya jelajah (tingkat mobilitas) yang tinggi, efisien, berteknologi sederhana, investasi murah, mudah dalam perawatan, pengoperasian yang sederhana dan daya angkut

---

<sup>1</sup> Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi* (Jakarta : Penerbit Erlangga, 2005) hal. 4

yang rendah menjadi solusi praktis dari permasalahan tersebut sebagai angkutan alternatif. Angkutan ojek merupakan angkutan yang banyak digunakan masyarakat selain angkutan umum. Hal ini disebabkan karena angkutan ojek merupakan angkutan yang dapat menjangkau wilayah-wilayah yang cukup terpencil, yang tidak dilalui oleh Angkutan umum. Bentuk fisiknya yang cukup ramping tentunya memudahkan angkutan ojek ini untuk ke jalan-jalan serta gang yang kecil. Di sisi lain kondisi topografi lokas amatan yang berbukit-bukit tentu memerlukan suatu angkutan yang cukup gesit dan lincah, dan dapat terpenuhi melalui angkutan ojek ini. Angkutan ojek di Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan Desa Sitirejo merupakan angkutan yang cukup terorganisir.

Ojek sepeda motor menjadi salah satu jenis pelayanan angkutan yang efektif karena dapat digunakan setiap waktu, wilayah pelayanan yang cukup luas dan biaya yang relatif murah. Ojek juga menjadi angkutan utama bagi mereka yang tinggal di pinggir kota atau di wilayah pedesaan yang belum terlayani trayek angkutan umum. Oleh karena itu ojek sepeda motor dapat dikatakan sebagai alat transportasi yang sangat tanggap terhadap kebutuhan konsumen (*demand responsive*) yang mengisi kekosongan transportasi formal. Selain itu ojek sepeda motor juga berfungsi sebagai kendaraan pengumpan bagi kendaraan umum lainnya dan didukung ukurannya kecil dan sederhana ojek sepeda motor dapat lebih mencapai daerah-daerah yang prasarana jalannya sulit ditempuh jenis alat transportasi formal lain dengan pelayanan dari pintu ke pintu.

Keberadaan angkutan informal ojek sepeda motor ini memperlihatkan adanya *demand* (kebutuhan) masyarakat akan pelayanan transportasi yang belum dapat disediakan oleh pemerintah dengan sifat pelayanan seperti ojek sepeda motor. Oleh karena itu dirasa perlu untuk mengetahui karakteristik dari alat transportasi informal ojek ini terutama dari sisi operasional pelayanannya, sehingga dapat digunakan sebagai salah satu dasar kebijakan dalam mengadakan pelayanan transportasi angkutan umum penumpang

Kenyataan yang tidak dapat dipungkiri bahwa di lokasi studi keberadaan ojek dirasa sangat membantu kelangsungan aktifitas warga sekitar sehari-harinya, mengingat keberadaan angkutan umum formal di daerah tersebut jumlahnya terbatas. Becak bukan merupakan pilihan utama bagi masyarakat sekitar, karena medan yang harus ditempuh cukup berat di lihat dari kondisi jalan dengan kemiringan antara  $5^{\circ}$ - $30^{\circ}$ .

Dalam penyusunan laporan ini akan dijabarkan mengenai tingkat pelayanan ojek di Perbatasan Kota dan Kabupaten Malang dengan titik pangkalan ojek di wilayah Kota Malang diambil sample di Kelurahan Kebonsari - Kecamatan Sukun, sedangkan untuk wilayah Kabupaten Malang diwakili dengan sample di Desa Kebonagung - Kecamatan Pakisaji dan di Desa Sitirejo - Kecamatan Wagir. Terdapat total 4 pangkalan ojek yang akan



dijadikan lokasi studi dengan deskripsi lokasi 2 pangkalan ojek di Kelurahan Kebonsari, 1 pangkalan ojek di Desa Kebonagung dan 1 pangkalan ojek di Desa Sitirejo.

Kelurahan Kebonsari memiliki 2 pangkalan ojek, yaitu pangkalan ojek Tirtasari dengan frekuensi pelayanan paling tinggi melayani barat dan utara dari lokasi amatan yang wilayahnya tidak mendapatkan pelayanan angkutan umum dengan kontur jalan yang naik turun cukup terjal, sedangkan pangkalan ojek Pertigaan Kacuk terminal bayangan biasanya melayani penumpang yang akan melanjutkan perjalanan setelah turun dari angkutan umum, alasan pemilihan ojek dikarenakan pengguna biasanya tidak berkenan untuk menunggu lama dan membutuhkan waktu yang singkat dalam menempuh perjalanan. Sedangkan untuk pangkalan ojek di Desa Kebonagung tepat berada di sebelah pabrik kebonagung, pangkalan ojek ini merupakan salah satu yang mempunyai efektifitas pelayanan yang cukup tinggi yang disebabkan permintaan yang cukup tinggi pula, pada dasarnya angkutan desa juga melayani sebagian wilayah ini tetapi waktu tunggu angkutan yang lama dirasa kurang bisa mengefektifkan waktu. Pangkalan ojek Pasar Lemahduwur yang tepat berada di Desa Sitirejo pada umumnya mempunyai sifat pelayanan yang sama seperti ojek pedesaan yang lainnya, keberadaannya disebabkan tidak ada angkutan desa yang melayani Desa Sitirejo secara keseluruhan.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Ojek dari dulu merupakan sebuah angkutan umum informal yang sudah lekat memenuhi kebutuhan warga masyarakat yang daerah tarikan atau bangkitannya tidak terlayani oleh angkutan formal secara baik. Keberadaan ojek di lokasi studi merupakan sebuah fenomena alternatif yang dipergunakan oleh sebagian masyarakat setempat untuk membantu mobilitas dalam berbagai kegiatan sehari-hari, ojek juga merupakan angkutan yang mempunyai banyak keunggulan dan akan membantu sistem transportasi formal, karena jenis angkutan ini memiliki daya jelajah yang cukup tinggi pada medan yang kurang baik, daerah layanan operasi yang sangat luas, waktu tempuh yang singkat dan fleksibel. Dalam studi ini akan dilakukan studi guna mengetahui tingkat pelayanan ojek di wilayah perbatasan Kota dan Kabupaten Malang dengan lokasi penelitian Kelurahan Kebonsari yang berada di Kecamatan Sukun - Kota Malang, Desa Kebonagung di Kecamatan Pakisaji - Kabupaten Malang serta Desa Sitirejo di Kecamatan Wagir - Kabupaten Malang.

Adapun permasalahan yang akan dibahas pada penelitian ini adalah:

- a. Mengidentifikasi tingkat kebutuhan penumpang terhadap ojek di wilayah studi, dalam hal ini Kelurahan Kebonsari; Desa

- Kebonagung serta Desa Sitirejo yang berada di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang
- b. Mengidentifikasi pola pergerakan pelayanan ojek di wilayah studi, dalam hal ini Kelurahan Kebonsari; Desa Kebonagung serta Desa Sitirejo yang berada di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang
  - c. Mengidentifikasi perbandingan tingkat pelayanan ojek di wilayah studi, dalam hal ini Kelurahan Kebonsari; Desa Kebonagung serta Desa Sitirejo yang berada di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang

### **1.3. Tujuan dan Sasaran**

Dalam melakukan sebuah penelitian penentuan tujuan dan sasaran sangat dibutuhkan. Pada sub bab ini akan berisi penjelasan tujuan yang ingin dicapai pada penelitian ini dan sasaran untuk mencapai tujuan yang dimaksud. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut ini.

#### **1.3.1. Tujuan**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat pelayanan angkutan ojek di daerah perbatasan Kota dan Kabupaten Malang, apakah ada hubungan pergerakan dari empat pangkalan yang menjadi titik amatan. Hal-hal yang merupakan faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan ojek tersebut adalah tingkat kebutuhan masyarakat pengguna ojek dilihat dari asal tujuan dilihat dari aktifitas sosial - ekonomi sehingga dapat diketahui pula pola pergerakan pelayanan ojek dari tiap-tiap pangkalan ojek di lokasi studi.

#### **1.3.2. Sasaran**

Sasaran merupakan suatu bentuk penjabaran untuk mencapai tujuan. Adapun sasaran dalam penelitian ini adalah:

- a. Teridentifikasi tingkat kebutuhan penumpang terhadap ojek di wilayah studi, dalam hal ini Kelurahan Kebonsari; Desa Kebonagung serta Desa Sitirejo yang berada di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang
- b. Teridentifikasi pola pergerakan pelayanan ojek di wilayah studi, dalam hal ini Kelurahan Kebonsari; Desa Kebonagung serta Desa Sitirejo yang berada di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang
- c. Teridentifikasi perbandingan tingkat pelayanan ojek di wilayah studi, dalam hal ini Kelurahan Kebonsari; Desa Kebonagung

serta Desa Sitirejo yang berada di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang

#### **1.4. Ruang Lingkup**

Pada ruang lingkup ini akan membahas tentang batasan-batasan yang akan digunakan pada penelitian ini. Tujuan dari pembahasan lingkup lokasi penelitian dan lingkup materi penelitian adalah untuk memberikan batasan-batasan yang jelas tentang lokasi dan materi yang akan menjadi fokus pembahasan pada penelitian ini. Ruang lingkup studi terdiri dari 2 (dua) bagian yaitu lingkup lokasi dan lingkup materi. Lingkup lokasi sendiri akan membahas batasan wilayah studi dan alasan mengapa peneliti tertarik untuk memilih lokasi studi ini sebagai obyek penelitian. Sedangkan lingkup materi sendiri akan membahas batasan-batasan materi yang akan digunakan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan berikut.

##### **1.4.1. Ruang Lingkup Lokasi**

Dalam menentukan lokasi penelitian perlu adanya pertimbangan dalam pengambilan lokasi studi terkait dengan tujuan dan kondisi lokasi studi, sehingga dalam kelanjutannya nanti dapat memperlancar proses penelitian. Pada studi ini lokasi amatan penelitian berada di Desa Sitirejo, Kecamatan Wagir dan Desa Kebonagung, Kecamatan Pakisaji - Kabupaten Malang serta Kelurahan Kebonsari, Kecamatan Sukun – Kota Malang. Adapun penentuan titik lokasi amatan pangkalan ojek ada 4 titik, dengan rincian 2 pangkalan ojek berada di Kelurahan Kebonsari, 1 pangkalan ojek di Desa Kebonagung serta 1 pangkalan ojek di Desa Sitirejo adalah sebagai berikut:

➤ Kelurahan Kebonsari – Kecamatan Sukun – Kota Malang dengan batas administrasi sebagai berikut:

Sebelah Utara : Kelurahan Bandungrejosari, Kec. Sukun

Sebelah Timur : Kelurahan Gadang, Kec. Sukun

Sebelah Selatan : Desa Kebonagung, Kec. Pakisaji - Kab Malang

Sebelah Barat : Desa Sitirejo, Kec. Wagir-Kab. Malang

Dengan rincian lokasi titik pangkalan ojek sebagai berikut:

1. Pangkalan Ojek Tirtasari di Kelurahan Kebonsari

2. Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk di Kelurahan Kebonsari

➤ Desa Kebonagung – Kecamatan Pakisaji - Kabupaten Malang, dengan batas administrasi sebagai berikut:

Sebelah Utara : Kelurahan Kebonsari, Kec. Sukun

Sebelah Timur : Kelurahan Gadang, Kec. Sukun

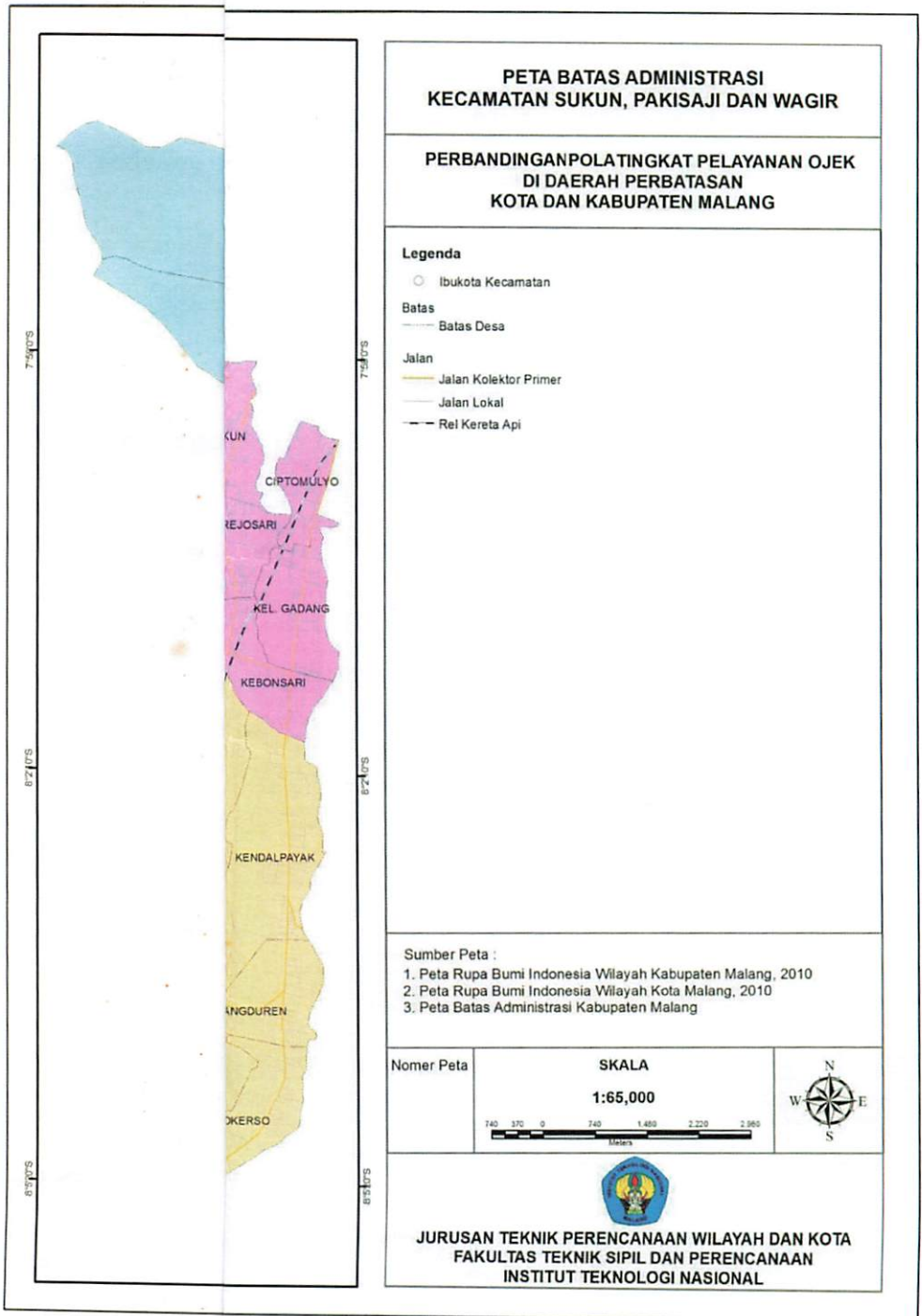
Sebelah Selatan : Desa Genengan, Kec. Pakisaji

Sebelah Barat : Desa Sitirejo, Kec. Wagir  
Dengan rincian 1 titik pangkalan ojek Pabrik Kebonagung di Desa Kebonagung.

➤ Desa Sitirejo – Kecamatan Wagir – Kabupaten Malang, dengan batas administrasi sebagai berikut:

Sebelah Utara : Kelurahan Kebonsari, Kec. Sukun  
Sebelah Timur : Desa Kebonagung, Kecamatan Pakisaji  
Sebelah Selatan : Desa Mendalanwangi, Kecamatan Wagir  
Sebelah Barat : Desa Sidorahayu, Kecamatan Wagir  
Dengan rincian 1 titik pangkalan ojek Pasar Lemahduwur di Desa Sitirejo

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam **Peta 1.1 Batas Administrasi Kecamatan Sukun, Kecamatan Pakisaji dan Kecamatan Wagir**, **Peta 1.2 Batas Administrasi Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan Desa Sitirejo**, **Peta 1.3 Guna Lahan Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan Desa Sitirejo** serta **Peta 1.4 Orientasi Lokasi Pangkalan Ojek** adalah sebagai berikut:



### 1.4.2. Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi penelitian secara umum ditinjau dari aspek pengemudi dan penumpang ojeknya. Adapun penjelasan lebih lanjut terhadap lingkup materi penelitian adalah sebagai berikut:

- 1.) Mengidentifikasi tingkat kebutuhan penumpang terhadap ojek di wilayah studi, dalam hal ini Kelurahan Kebonsari; Desa Kebonagung serta Desa Sitirejo yang berada di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang

Permintaan akan perjalanan mempunyai keterkaitan yang besar dengan aktivitas yang ada dalam masyarakat. Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi merupakan cerminan kebutuhan akan transport dari pemakai sistem tersebut, baik untuk angkutan manusia maupun angkutan barang dan karena itu permintaan jasa akan transport merupakan dasar yang penting dalam mengevaluasi perencanaan transportasi dan desain fasilitasnya. Semakin banyak dan pentingnya aktivitas yang ada maka tingkat akan kebutuhan perjalananpun meningkat.

Menurut Marvin (1979) (Fidel Miro: 2005) bentuk tujuan perjalanan yang biasa dipergunakan oleh perencana transportasi adalah:

- Perjalanan pekerjaan (*work trip*)
- Perjalanan sekolah (*school trip*)
- Perjalanan belanja (*shooping trip*)
- Perjalanan bisnis pekerjaan (*employers bussines trip*)
- Perjalanan sosial (*social trip*)
- Perjalanan untuk makan (*trip to eat meal*)
- Perjalanan untuk rekreasi (*rectional trip*)

Pada dasarnya permintaan akan jasa transportasi merupakan cerminan akan kebutuhan transportasi dari pemakai sistem tersebut. Menurut Djoko Setijowarno dan Frazila (2001), pada dasarnya permintaan jasa transportasi diturunkan dari:

- Kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan.
- Permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia tempat yang diinginkan.<sup>2</sup>

Dari teori tersebut maka ruang lingkup materi pada sasaran yang pertama adalah:

- Jenis kegiatan warga masyarakat pengguna ojek
- Waktu – waktu terjadinya pergerakan
- Maksud dan tujuan perjalanan.

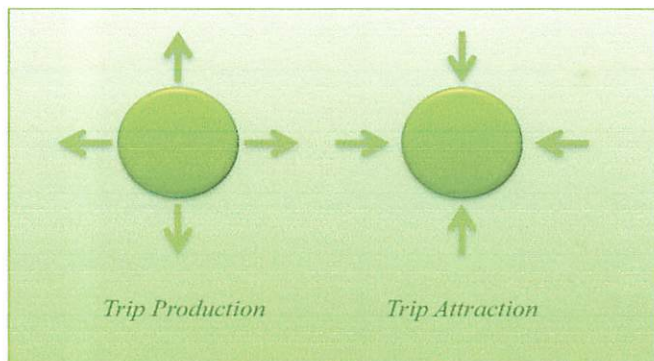
---

<sup>2</sup> Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi*; h.63-68

- 2.) Mengidentifikasi pola pergerakan pelayanan ojek di wilayah studi, dalam hal ini Kelurahan Kebonsari; Desa Kebonagung serta Desa Sitirejo yang berada di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang

Bangkitan Pergerakan adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan atau jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona. Waktu perjalanan bergantung pada kegiatan kota, karena penyebab perjalanan adalah adanya kebutuhan manusia untuk melakukan kegiatan dan mengangkut barang kebutuhannya. Setiap suatu kegiatan pergerakan mempunyai zona asal dan tujuan, dimana asal merupakan zona yang menghasilkan perilaku pergerakan, sedangkan tujuan adalah zona yang menarik pelaku melakukan kegiatan. Jadi terdapat dua pembangkit pergerakan, yaitu:

1. *Trip Production* adalah jumlah perjalanan yang dihasilkan suatu zona
2. *Trip Attraction* adalah jumlah perjalanan yang ditarik oleh suatu zona



**Gambar 1.1**  
**Trip production dan Trip Attraction**

*Trip production* digunakan untuk menyatakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai asal dan/atau tujuan adalah rumah atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah.

*Trip attraction* digunakan untuk menyatakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan bukan rumah atau pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah, yang dapat dilihat dengan jelas dalam gambar 1.2 berikut ini.<sup>3</sup>



**Gambar 1.2**  
Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Dari landasan teori tersebut diatas maka ruang lingkup materi pada sasaran yang kedua adalah:

- Sebab terjadinya pergerakan berdasarkan maksud dan tujuan perjalanan
- Mengetahui lokasi asal - tujuan perjalanan yang berhubungan dengan tata guna lahan seperti permukiman, perkantoran, industri, sekolah, dll
- Pemetaan pola pergerakan masyarakat pengguna ojek dilihat dari perjalanan internal dan eksternal.

- 3.) Mengidentifikasi perbandingan tingkat pelayanan ojek di wilayah studi, dalam hal ini Kelurahan Kebonsari; Desa Kebonagung serta Desa Sitirejo yang berada di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang

Pelayanan angkutan umum memiliki beberapa kriteria ideal, yaitu dilihat dari keandalan, kenyamanan, keamanan, biaya yang relatif terjangkau dan waktu perjalanan. Keandalan dalam pelayanan angkutan umum didukung dengan selalu tersedianya kendaraan, ketepatan waktu dalam sampai dengan tujuan, efisiensi waktu dalam perjalanan, waktu tunggu yang singkat serta tidak perlu berpindah

<sup>3</sup> Ofyar Z. Tamim, *Perencanaan dan permodelan Transportasi*, h.113



kendaraan. Sedangkan parameter secara sosial kenyamanan bagi pengguna angkutan umum apabila mendapatkan pelayanan yang sopan, terlindung dari cuaca buruk, tidak berdesakan serta tempat duduk yang nyaman. Keamanan juga menjadi hal yang perlu diperhatikan dalam pelayanan angkutan ini, sehingga penumpang terhindar dari kecelakaan, badan terlindung dari luka benturan serta terbebas dari kejahatan.<sup>4</sup>

**Tabel 1.1**  
**Indikator Pelayanan**

No.	Indikator	Parameter
1.	Keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ketika menggunakan angkutan umum dan ketika berhenti.</li> </ul>
2.	Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fisik penumpang</li> <li>• keindahan dan lingkungan</li> </ul>
3.	Kemudahan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• distribusi rute</li> <li>• kapasitas kendaraan</li> <li>• frekwensi pelayanan</li> <li>• pengoperasian jadwal</li> <li>• identifikasi tempat perhentian</li> <li>• distribusi papan informasi</li> </ul>
4.	Perbandingan Biaya	<ul style="list-style-type: none"> <li>• jaminan ongkos/biaya</li> <li>• jarak tempuh minimum</li> <li>• kemudahan pergantian moda</li> <li>• pengurangan ongkos</li> </ul>
5.	Efisiensi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kecepatan rata-rata</li> <li>• waktu tunggu minimum</li> <li>• jarak perjalanan ke tempat</li> <li>• perhentian kendaraan</li> <li>• koordinasi dan pergantian jadwal</li> <li>• pelayanan cepat dan khusus.</li> </ul>

Sumber: *Ofryar Z. Tamim : 2000*

Dalam studi ini aspek-aspek yang telah disebutkan di atas lebih lanjut akan digunakan sebagai dasar untuk mengetahui persepsi pemakai terhadap pelayanan ojek (dari sisi pengguna).

<sup>4</sup> Ade Sjafruddin; Harun Al Rasyid Sorah Lubis; Bambang Setiawan, *Model Pemilihan Moda Angkutan Penumpang Pesawat Terbang dan Kapal Cepat dengan Data SP (Stated Preference)*, (Jurnal ITB:2007);h.2

Dari landasan teori tersebut diatas maka ruang lingkup materi pada sasaran yang kedua adalah:

- Mengetahui bagaimana kondisi pelayanan ojek dilihat dari persepsi pengguna ojek.
- Mengetahui tingkat pelayanan ojek dari sisi penggunaanya terhadap ojek dilihat dari indikator pelayanan.
- Mengetahui perbandingan pola tingkat pelayanan antara pangkalan ojek di Kota Malang dengan pangkalan ojek di Kabupaten Malang

## 1.5. Luaran dan Kegunaan yang diharapkan

Pada sub bab ini terdapat dua bagian utama yaitu luaran yang diharapkan dan kegunaannya. Keluaran yang diharapkan merupakan penjabaran lebih lanjut dari tujuan dan sasaran. Adapun kegunaannya adalah bagaimana keluaran yang dihasilkan benar-benar mempunyai manfaat baik bagi peneliti sendiri maupun bagi pihak-pihak terkait.

### 1.5.1. Keluaran Penelitian

Pada sub bab keluaran penelitian ini memuat tujuan yang akan dicapai dengan menerapkannya pada sasaran yang telah dirumuskan pada bab sebelumnya. Adapun sasaran yang akan menjadi keluaran dari penelitian ini adalah:

- a. Teridentifikasinya tingkat kebutuhan warga masyarakat terhadap ojek di wilayah studi, dalam hal ini di Kota dan Kabupaten Malang. *Output* yang dihasilkan adalah mengetahui apa saja sebab dan akibat seseorang memilih ojek sebagai angkutannya, mengingat ojek bukan angkutan resmi.
- b. Teridentifikasinya pola pelayanan dari angkutan ojek di wilayah studi, dalam hal ini di Kota dan Kabupaten Malang. *Output* yang dihasilkan adalah memperoleh pergerakan pelayanan ojek di lokasi studi berdasarkan fakta hasil temuan di lapangan yang kemudian dituangkan kedalam konseptual pola cakupan atau jangkauan dengan melihat sebab terjadinya pergerakan, waktu, terjadinya pergerakan dan lokasi tujuan dengan melihat faktor penarik kegiatan di lokasi tujuan sesuai dengan parameter dan variabel yang telah ditentukan.
- c. Teridentifikasinya perbandingan tingkat pelayanan angkutan ojek di wilayah studi, dalam hal ini di Kota dan Kabupaten Malang. *Output* yang dihasilkan adalah memperoleh gambaran kinerja ojek berdasarkan parameter dari para pengguna ojek

sehingga dapat diketahui apakah ojek di lokasi amatan sudah sesuai dengan standart bagi penggunaanya atau belum, yang nantinya akan diperbandingkan antara kondisi pangkalan ojek di Kota dan Kabupaten Malang.

## **1.5.2. Kegunaan Penelitian**

Tujuan dari kegunaan penelitian adalah menjelaskan tentang manfaat yang ingin dicapai oleh penulis dalam melakukan penelitian ini. Kegunaan penelitian ini terbagi menjadi 2 (dua) yaitu kegunaan praktis dan kegunaan akademis.

### **1.5.2.1. Kegunaan Praktis**

Kegunaan praktis merupakan manfaat dari penelitian ini yang diperuntukan bagi pemerintah sebagai pengelola transportasi publik perlu mengetahui apa saja yang sebenarnya dibutuhkan masyarakat, khususnya instansi yang terkait dengan transportasi umum, selain itu juga dapat bermanfaat bagi masyarakat khususnya masyarakat Kota dan Kabupaten Malang. Adapun kegunaan praktis itu antara lain:

- Bagi pemerintah sebagai masukan dalam pengambilan kebijakan pengembangan angkutan umum, khususnya ojek sehingga bisa dikaji kembali mengenai posisinya sebagai angkutan umum informal sehingga bisa menjadi angkutan umum formal yang keberadaannya terkoordinir secara resmi sehingga meningkatkan rasa aman bagi penggunaanya.
- Bagi masyarakat sebagai masukan informasi dan menambah wawasan tentang angkutan umum, khususnya angkutan umum informal yaitu ojek sebagai salah satu angkutan publik.

### **1.5.2.2. Kegunaan Akademis**

Kegunaan akademis merupakan manfaat dari penelitian ini yang diperuntukan bagi penulis dan kalangan akademisi yang membutuhkan. Adapun manfaat bagi peneliti dan kalangan akamedisi adalah:

- Bagi penulis mengetahui kinerja pelayanan angkutan umum informal yaitu ojek di Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan Desa Sitirejo yang berada tepat di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang.

- Bagi kalangan akamedisi sebagai referensi mengetahui kinerja pelayanan ojek di Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan Desa Sitirejo yang berada tepat di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang.

## **1.6. Sistematika Pembahasan**

Dalam sebuah penelitian terdapat beberapa bab yang akan dijabarkan dengan rincian, pendahuluan; kajian pustaka; metode penelitian; gambaran umum serta analisa dan kesimpulan yang mempunyai kegunaan yang berbeda – beda.

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bagian ini akan menguraikan mengenai latar belakang, rumusan masalah yang diangkat, tujuan sasaran, lingkup penelitian (lokasi, materi), keluaran yang diharapkan dan kegunaanya, serta sistematika pembahasan dari perbandingan tingkat pelayanan ojek di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang.

### **BAB II KAJIAN PUSTAKA**

Pada bagian ini akan menguraikan tentang literatur/referensi berupa teori-teori yang mendukung didalam penelitian ini, yaitu mengenai teori permintaan ojek, teori asal – tujuan, teori bangkitan serta teori tingkat pelayanan.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Pada bagian ini akan menjelaskan mengenai metodologi penelitian yang yang dipakai untuk membantu menganalisa hasil survey, dan terbagi menjadi dua bagian yaitu metode pengumpulan data dan metode analisa.

### **BAB IV GAMBARAN UMUM**

Pada bab ini akan diketahui mengenai gambaran umum lokasi amatan yaitu Kelurahan Kebonsari, Desa Sitirejo dan Desa Kebonagung yang dilihat dari segi kependudukan, serta guna mengetahui mengenai karakteristik penumpang dan karakteristik pergerakan penumpang ojek.

### **BAB V ANALISA TINGKAT PELAYANAN OJEK**

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai analisa perbandingan tingkat pelayanan ojek daerah perbatasan Kota dan Kabupaten Malang. Pertama akan menguraikan analisa

tingkat kebutuhan ojek dilihat dari permintaannya serta bangkitan pergerakan dengan indikator tujuan perjalanan, waktu terjadinya perjalanan serta tingkat pendapatan pengguna ojek. Kedua akan menguraikan analisa pola pergerakan pelayanan yang dilihat dari asal – tujuan perjalanan. Ketiga akan menguraikan tingkat pelayanan dari beberapa indikator pelayanan, yang kemudian akan diperbandingkan.

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

Bab ini akan mengemukakan mengenai kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan serta rekomendasi terhadap beberapa pihak terkait.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

Pada bagian ini akan diuraikan beberapa teori kepustakaan yang berkaitan dengan studi ini sebagai dasar untuk merumuskan landasan teori dan memperoleh variabel – variabel yang akan dibahas untuk menganalisa permasalahan untuk mencapai tujuan dan sasaran.

#### **2.1. Sifat Umum dari Permintaan Transportasi**

Permintaan transportasi atau dengan kata lain kebutuhan manusia dan barang akan jasa transportasi, bukanlah merupakan kebutuhan langsung (tujuan akhir yang diinginkan). Sesungguhnya kebutuhan akan jasa transportasi akan timbul disebabkan oleh adanya keinginan untuk mencapai atau memenuhi tujuan lain yang sebenarnya. Jasa transportasi hanyalah media perantara untuk mencapai tujuan lain yang dimaksud. Dari sifat umum kebutuhan akan jasa transportasi seperti yang tertulis diatas, oleh sebab itu perlu dikaji beberapa konsep dasar yang melatarbelakangi kajian angkutan dan bagaimana konsep ini saling berkaitan untuk membentuk apa yang disebut sistem transportasi yang kemudian akan dibagi dalam dua bagian pergerakan yang lebih spesifik dari kebutuhan akan jasa transportasi, yaitu:

- a. Konsep mengenai ciri pergerakan tidak spasial (tanpa batas ruang) di dalam kota, misalnya yang menyangkut pertanyaan mengapa orang melakukan perjalanan, kapan orang melakukan perjalanan dan jenis angkutan apa yang mereka gunakan
- b. Konsep mengenai ciri pergerakan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota, termasuk pola tata guna lahan, pola perjalanan orang dan pola perjalanan angkutan barang.

##### **2.1.1. Pergerakan Non Spasial**

Pergerakan Non spasial adalah semua ciri pergerakan yang berkaitan dengan aspek tidak-spasial, seperti sebab terjadinya pergerakan dan waktu terjadinya pergerakan.

###### **A. Sebab Terjadinya Pergerakan**

Sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokan berdasarkan maksud perjalanan. Biasanya maksud perjalanan dikelompokan sesuai dengan ciri dasarnya, yaitu yang berkaitan dengan ekonomi, sosial, budaya, pendidikan dan agama. Jika ditinjau lebih jauh lagi akan dijumpai kenyataan bahwa lebih dari 90% perjalanan berbasis tempat tinggal, artinya mereka

memulai perjalanannya dari tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanannya kembali ke rumah. Pada kenyataannya ini biasanya ditambahkan kategori keenam tujuan perjalanan, yaitu maksud perjalanan pulang ke rumah, seperti klasifikasi pergerakan orang berdasarkan maksud pergerakan seperti tabel dibawah ini

**Tabel 2.1**  
**Klasifikasi Pergerakan Orang Berdasarkan Maksud Pergerakan**

<b>Aktifitas</b>	<b>Klasifikasi Perjalanan</b>	<b>Keterangan</b>
I. EKONOMI a. Mencari nafkah b. Mendapatkan barang dan pelayanan	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Yang berkaitan dengan bekerja 3. Ke dan dari toko dan keluar untuk keperluan pribadi Yang berkaitan dengan belanja atau bisnis pribadi	Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40-50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerja termasuk: a. pulang ke rumah b. mengangkut barang c. ke dan dari rapat Pelayanan hiburan dan rekreasi diklasifikasikan secara terpisah, tetapi pelayanan medis, hukum dan kesejahteraan termasuk di sini.
II. SOSIAL Menciptakan, menjaga hubungan pribadi	1. Ke dan dari rumah teman 2. Ke dan dari tempat pertemuan bukan di rumah	Kebanyakan fasilitas terdapat dalam lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan. Butir 2 juga terkombinasi dengan perjalanan dengan maksud hiburan
III. PENDIDIKAN	1. Ke dan dari sekolah, kampus dan lain-lain	Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-22 tahun. Di Negara yang sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk.
IV. REKREASI DAN HIBURAN	1. Ke dan dari tempat rekreasi 2. Yang berkaitan dengan perjalanan dan berkendaraan untuk rekreasi	Mengunjungi restoran, kunjungan sosial, termasuk perjalanan pada hari libur
V. KEBUDAYAAN	1. Ke dan dari tempat ibadah 2. Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politik	Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit dibedakan

Sumber: LPM-ITB (1996, 1997ac)

### **B. Waktu Terjadinya Pergerakan**

Waktu terjadinya pergerakan sangat tergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya sehari-harinya. Dengan demikian, waktu perjalanan sangat tergantung pada maksud perjalanan. Perjalanan ke tempat kerja atau perjalanan dengan maksud bekerja biasanya merupakan perjalanan yang dominan, dan karena itu sangat penting diamati secara cermat. Karena pola kerja biasanya dimulai jam 08.00 dan berakhir pada jam

16.00, maka waktu perjalanan untuk maksud perjalanan kerja biasanya mengikuti pola kerjanya.

Dalam hal ini kita dapati bahwa pada pagi hari, sekitar jam 06.00 sampai jam 08.00 dijumpai begitu banyak perjalanan untuk tujuan bekerja, dan pada sore hari sekitar jam 16.00 sampai jam 18.00 dijumpai banyak perjalanan dari tempat kerja ke rumah masing-masing. Karena jumlah perjalanan dengan maksud bekerja ini merupakan jumlah yang dominan, maka kita dapatkan bahwa kedua waktu terjadinya perjalanan dengan tujuan bekerja ini menghasilkan waktu puncak pergerakan.

Disamping kedua puncak tersebut, dijumpai pula waktu puncak lainnya, yaitu sekitar jam 12.00 sampai 14.00, pada saat itu para pekerja pergi untuk makan siang dan kembali lagi ke kantornya masing-masing. Tentu saja jumlah perjalanan yang dilakukan pada siang hari ini tidak sebanyak pada pagi dan sore hari mengingat makan siang terkadang dilakukan di kantor atau kantin di sekitar kantor.

Selanjutnya, perjalanan dengan maksud sekolah ataupun pendidikan cukup banyak jumlahnya dibandingkan dengan tujuan lainnya sehingga pola perjalanan sekolah ini pun turut mewarnai pola waktu puncak perjalanan. Mengingat sekolah dari tingkat dasar sampai tingkat menengah pada umumnya terdiri dari dua giliran, yaitu sekolah pagi dan sekolah sore, maka pola perjalanan sekolah pun dipengaruhi oleh keadaan ini. Dalam hal ini dijumpai tiga puncak perjalanan sekolah, yaitu pada pagi hari jam 06.00 sampai 07.00, di siang hari pada jam 13.00-14.00, dan di sore hari pada jam 17.00-18.00.

### **2.1.2. Pergerakan Spasial**

Seperti yang telah dijelaskan, perjalanan terjadi karena manusia melakukan aktivitas di tempat yang berbeda dengan daerah tempat mereka tinggal. Artinya, keterkaitan antarwilayah ruang sangatlah berperan dalam menciptakan perjalanan. Jika suatu daerah sepenuhnya terdiri dari lahan tandus tanpa tumbuhan dan sumber daya alam dapat diduga bahwa pada daerah tersebut tidak akan timbul perjalanan mengingat di daerah tersebut tidak mungkin timbul aktivitas. Juga tidak akan pernah ada keterkaitan ruang antara daerah tersebut dengan daerah lainnya.

Konsep paling mendasar yang menjelaskan terjadinya pergerakan atau perjalanan selalu dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi spasial perjalanan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang terdapat di dalam suatu wilayah. Dalam hal ini konsep dasarnya adalah bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan tertentu di lokasi yang dituju dan lokasi kegiatan tersebut dilakukan oleh pola tata guna lahan kota tersebut, jadi faktor tata guna lahan sangat berperan.



### A. Pola Perjalanan Orang

Seerti dikatakan sebelumnya, perjalanan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang. Dalam hal ini pola penyebaran spasial yang sangat berperan adalah sebaran spasial dari industri, perkantoran dan permukiman.

Pola sebaran spasial dari ketiga jenis tata guna lahan ini sangat berperan dalam menentukan pola perjalanan orang, terutama perjalanan dengan maksud bekerja. Tentu saja sebaran spasial untuk pertokoan dan areal pendidikan juga berperan. Tetapi, mengingat porsi keduanya tidak begitu signifikan, pola sebaran pertamalah yang sangat mempengaruhi pola perjalanan orang.

Jika ditinjau lebih jauh terlihat bahwa makin jauh dari pusat kota, kesempatan kerja makin rendah dan sebaliknya kepadatan perumahan makin tinggi. Tingkat perjalanan yang muncul dari setiap daerah ke arah pusat kota sebenarnya menunjukkan hubungan antara kepadatan penduduk dengan kesempatan kerja, yang kondisinya sangat tergantung pada jarak lokasi daerah yang bersangkutan ke pusat kota.

Pada lokasi yang kepadatan penduduknya lebih tinggi daripada kesempatan kerja yang tersedia, terjadi surplus penduduk dan mereka harus melakukan perjalanan ke pusat kota untuk bekerja. Di sini terlihat bahwa makin jauh jarak dari pusat kota, makin banyak daerah perumahan dan makin sedikit kesempatan kerja yang berakibat makin banyak perjalanan yang terjadi antara daerah tersebut yang menuju pusat kota.

### B. Pola Perjalanan Barang

Berbeda dengan pola perjalanan orang, pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi, yang sangat tergantung pada sebaran pola tata guna lahan permukiman (konsumsi), serta industri dan pertanian (produksi). Selain itu pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh pola distribusi yang menghubungkan pusat produksi ke daerah konsumsi.<sup>1</sup>

## 2.1.3. Kebutuhan Melakukan Perjalanan

Kebutuhan akan pergerakan bersifat sebagai turunan, pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan yang biasanya harus dilakukan setiap hari, misalnya pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, pendidikan, kesehatan dan olahraga. Kebutuhan akan pergerakan itu sendiri mempunyai ciri yang berbeda-beda, setiap perbedaan tujuan perjalanan, waktu perjalanan dan moda yang digunakan.

---

<sup>1</sup> Ofyar Z. Tamim, *Perencanaan dan permodelan Transportasi*, h.15-20

Manusia sebagai pelaku perjalanan memiliki maksud masing-masing dalam melakukan perjalanannya. Adanya maksud yang berbeda ini berpengaruh pada ruta perjalanan angkutan kota sebagai angkutan umum. Klasifikasi perjalanan berdasarkan maksud dapat dibagi kedalam beberapa golongan (Setijowarno dan Frazila, 2001:211) sebagai berikut:

- a. Perjalanan untuk bekerja (*working trips*), yaitu perjalanan yang dilakukan seseorang menuju tempat kerja, misalnya kantor; pabrik dan lain sebagainya.
- b. Perjalanan untuk kegiatan pendidikan (*educational trips*), yaitu perjalanan yang dilakukan oleh pelajar dari semua strata pendidikan menuju sekolah, universitas atau lembaga pendidikan lainnya tempat mereka belajar.
- c. Perjalanan untuk berbelanja (*shopping trips*), yaitu perjalanan ke pasar, swalayan, pusat pertokoan dan lain sebagainya.
- d. Perjalanan untuk kegiatan sosial (*social trips*), misalnya perjalanan ke rumah saudara, ke dokter dan lain sebagainya.
- e. Perjalanan untuk berekreasi (*recreation trips*), yaitu perjalanan menuju ke pusat hiburan, stadion olah raga dan lain sebagainya, atau perjalanan itu sendiri yang merupakan kegiatan rekreasi.
- f. Perjalanan untuk keperluan bisnis (*business trips*), yaitu perjalanan dari tempat bekerja ke lokasi lain sebagai bagian dari pelaksanaan pekerjaan.
- g. Perjalanan ke rumah (*home trips*), yaitu semua perjalanan kembali ke rumah. Hal ini perlu dipisahkan menjadi satu tipe keperluan perjalanan, karena umumnya perjalanan yang didefinisikan pada poin-poin sebelumnya dianggap sebagai pergerakan satu arah (*one way movement*) tidak termasuk perjalanan kembali ke rumah.

Perjalanan lainnya yang cukup berperan adalah perjalanan untuk maksud berbelanja. Karena kegiatan berbelanja ini tidak mempunyai waktu khusus dan pelakunya bisa melakukannya kapan pun selama toko atau pasar buka, maka tidak ada pola khusus untuk perjalanan dengan maksud belanja ini. Pada umumnya berupa pola menyebar, meskipun terdapat juga puncak pada pagi dan sore hari puncak ini tidak terlalu nyata.

Jadi, jika ditinjau secara keseluruhan pola perjalanan setiap hari di suatu kota pada dasarnya merupakan gabungan dari pola perjalanan untuk maksud bekerja, pendidikan, berbelanja dan kegiatan sosial lainnya. Pola perjalanan yang diperoleh dari pergabungan ketiga pola perjalanan di atas terkadang tersebut juga pola variasi harian, yang menunjukkan tiga waktu puncak, yaitu waktu puncak pagi, waktu puncak siang dan waktu puncak sore.

Pola variasi harian seperti ini dijumpai di semua kota berukuran sedang dan besar di seluruh dunia. Tentu saja rincian waktu terjadinya waktu puncak berbeda antara satu kota dengan kota lainnya, tergantung pada cirri pola waktu kerja yang ada dan cirri pola waktu sekolah.

Informasi mengenai pola variasi harian ini sangat penting bagi perencanaan transportasi. Dengan mempelajari pola variasi harian perjalanan, ahli transportasi dapat mengetahui pada jam-jam berapa saja sebenarnya prasarana jaringan jalan atau pun jaringan angkutan umum akan menerima beban puncaknya. Dengan demikian penanganannya yang paling sesuai dengan ditetapkan pada waktu yang tepat sehingga masalah kemacetan dapat dihindari sejak awal.

Pengguna jasa angkutan umum penumpang dapat dikelompokkan dalam beberapa kategori yang masing-masing memiliki ciri tersendiri. Ciri kelompok ini mewarnai permintaan pelayanan jasa angkutan umum penumpang yang selanjutnya diterjemahkan kedalam sebaran pelayanan berupa jenis sarana angkutan (moda), waktu pelayanan, jumlah armada, dll. Sejumlah hal yang perlu diketahui dalam kaitan dengan kualitas dan kuantitas pelayanan angkutan umum penumpang meliputi volume lalu lintas yang akan dilayani, frekuensi dan penjadwalan pelayanan, lamanya perjalanan yang diharapkan, derajat kepentingan perjalanan, serta biaya angkutan yang dibebankan.

Selanjutnya pangsa pasar angkutan umum penumpang dipilah-pilah menjadi perjalanan ulang alik, perjalanan kerja, perjalanan santai, perjalanan liburan, perjalanan wisata, perjalanan rombongan.<sup>2</sup>

#### 1. Perjalanan Ulang-alik

Perjalanan ulang-alik adalah penumpang yang melakukan perjalanan setiap hari pada waktu yang tetap. Mereka menuntut perjalanan angkutan umum penumpang yang memenuhi syarat seperti rentang waktu yang pasti dalam hal perjalanan dari dan ke tempat kerja, serta tiadanya hambatan sepanjang lintasan perjalanan.

#### 2. Perjalanan Kerja

Perjalanan kerja adalah perjalanan yang dilakukan dengan maksud kerja. Untuk perjalanan jenis ini, pelayanan angkutan hendaknya memenuhi sejumlah syarat, yaitu meminimumkan waktu, jadi pelayanan angkutan umum penumpang harus cepat dan tepat waktu, menjamin martabat, yaitu dapat menjaga harkat dan martabat pengguna jasa angkutan umum penumpang.

#### 3. Perjalanan Santai

Perjalanan santai banyak dilakukan di daerah perkotaan, yang terdiri atas: arisan, makan di luar rumah, nonton dan sebagainya. Perjalanan santai

---

<sup>2</sup> Warpani Suwarjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*.h.

yang memuaskan bergantung pada tujuan perjalanan tersebut dan para pelakunya.

#### **A. Tujuan Bepergian**

Bepergian dengan angkutan umum penumpang di dalam kota dipengaruhi oleh pola kepemilikan kendaraan dan kepadatan permukiman. Bila kepemilikan kendaraan meningkat, maka diperkirakan aktifitas bepergian per keluarga pun meningkat dan aktifitas bepergian dengan angkutan umum penumpang menurun.

#### **B. Tarif Angkutan Umum Penumpang**

Tarif adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum penumpang per satuan berat atau penumpang per kilometer. Penetapan tarif dimaksudkan untuk mendorong terciptanya penggunaan sarana dan prasarana perangkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lintas yang bersangkutan. Guna melindungi konsumen, pemerintah menetapkan batas tarif maksimum dan bila dianggap perlu untuk menjaga persaingan sehat, pemerintah juga menetapkan tarif minimum. Sementara itu tarif harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga masih member keuntungan wajar kepada pengusaha angkutan umum penumpang.

#### **C. Asal dan Tujuan**

Asal (*origin*) adalah titik awal dimulai pergerakan, sedangkan tujuan adalah titik akhir pergerakan. Penduduk mengadakan perjalanan untuk mendatangi kegiatan lain. Dalam melakukan perjalanan ini ia dapat memanfaatkan hasil teknologi, yaitu kendaraan. Data tentang pergerakan orang dapat diperoleh melalui berbagai sigi, misalnya sigi rumah tangga, sigi sisi jalan dan sebagainya. Sigi ini disebut Sigi A-T, yaitu untuk mengetahui asal dan tujuan orang tersebut melakukan perjalanan. Hasil sigi disajikan dalam bentuk gambar garis keinginan yang menunjukkan pola pergerakan yang terjadi, sekaligus pola penyebaran pusat kegiatan dalam kota.

Dimulai dari sarana peangkutan yang tujuannya adalah mengantarkan penumpang atau pengguna jasa angkutan dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga antara asal dan tujuan saling memenuhi segala kegiatan.

#### **D. Penduduk**

Penduduk adalah segi utama dalam perencanaan. Dalam seluruh lingkup perencanaan penduduk tidak bisa diabaikan. Penduduk adalah subyek yang melakukan gerak dan membangkitkan lalu lintas yang setaraf dengan kebutuhan masing-masing. Dengan kata lain, kualitas penduduk turut menentukan kebutuhan gerak yang kemudian tercermin dalam volume lalu lintas. Disini penduduk memiliki peranan penting dalam hal menentukan angkutan apa yang akan mereka gunakan, sehingga dari data penduduk dapat diambil sebuah kesimpulan terhadap pergerakan dari penduduk sekitar.

## 2.2. Bangkitan dan Tarikan

Bangkitan pergerakan adalah tahapan permodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan pergerakan lalu lintas. Bangkitan lalu lintas ini mencakup:

- Lalu lintas yang meninggalkan satu lokasi
- Lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi

### 2.2.1. Model Bangkitan Pergerakan

Dalam sebuah pergerakan terdapat beberapa model pergerakan yang akan dijabarkan sebagai berikut:

- a. **Perjalanan pergerakan satu arah** dari zona asal ke zona tujuan, termasuk pergerakan berjalan kaki. Berhenti secara kebetulan (misalnya berhenti di perjalanan untuk membeli rokok) tidak dianggap sebagai tujuan perjalanan, meskipun perubahan rute terpaksa dilakukan. Meskipun pergerakan sering diartikan dengan pergerakan pulang dan pergi, dalam ilmu transportasi biasanya analisis keduanya harus dipisahkan. Hal yang dikaji di sini tidak saja mengenai pergerakan berkendara, tetapi juga kadang-kadang *pergerakan berjalan kaki*.
- b. **Pergerakan berbasis rumah** Pergerakan yang salah satu atau kedua zona (asal dan/atau tujuan) pergerakan tersebut adalah rumah
- c. **Pergerakan berbasis bukan rumah** Pergerakan yang baik asal maupun tujuan pergerakan adalah bukan rumah
- d. **Bangkitan pergerakan** Digunakan untuk suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan adalah rumah atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah (lihat gambar 2.1)
- e. **Tarikan pergerakan** Digunakan untuk pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/ atau tujuan bukan atau pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah (lihat gambar 2.1)

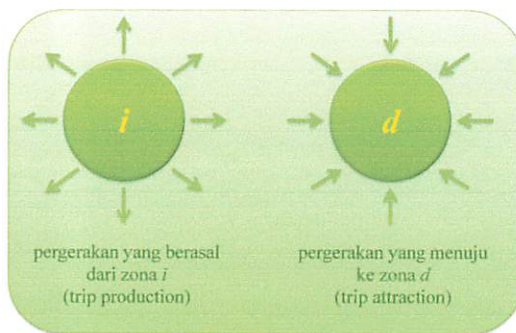


Gambar 2.1  
Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Berdasar Asal-Tujuan

- f. Tahapan **bangkitan** pergerakan Sering digunakan untuk menetakan besarnya bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh rumah tangga ( baik untuk pergerakan berbasis rumah maupun berbasis bukan rumah) pada selang waktu tertentu (per jam atau per hari)

Pada prakteknya, sering dijumpai bahwa model bangkitan pergerakan yang lebih baik bisa didapatkan dengan memodel secara terpisah pergerakan yang mempunyai tujuan berbeda. Dalam kasus pergerakan berbasis rumah, lima kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan adalah:

- Pergerakan ke tempat kerja
- Pergerakan ke sekolah atau universitas (pergerakan dengan tujuan pendidikan)
- Pergerakan ke tempat belanja
- Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi, dll<sup>3</sup>



Gambar 2.2  
Zona Pergerakan

<sup>3</sup> Ofyar Z. Tamim, *Perencanaan dan Permodelan Transportas*; h.112

**1. Produksi Perjalanan/ Perjalanan yang dihasilkan (*Trip Production*)**

Merupakan banyaknya perjalanan atau pergerakan yang dihasilkan oleh zona asal (perjalanan yang berasal), dengan lain pengertian merupakan pergerakan atau perjalanan yang meninggalkan suatu lokasi tata guna lahan/zona/kawasan.

**2. Penarik Perjalanan/ Perjalanan yang tertarik (*Trip Attraction*)**

Merupakan banyaknya perjalanan/ pergerakan yang tertarik ke zona tujuan (perjalanan yang menuju), dengan lain pengertian merupakan pergerakan/perjalanan yang menuju atau datang ke suatu lokasi tata guna lahan/zona/kawasan.<sup>4</sup>

Jadi bangkitan lalu lintas memperhatikan betul, masalah yang berkaitan tentang asal dan tujuan. Karena dengan itu, kita dapat mengetahui dari tempat tinggal sampai diakhiri dengan tempat tujuan konsumen.

Ada 10 faktor yang menjadi penentu bangkitan lalu lintas (*Martin,B 1966,39-47*) dan semuanya sangat mempengaruhi volume lalu lintas serta penggunaan sarana perangkutan yang tersedia. Kesepuluh faktor tersebut adalah sebagai berikut:

**a. Maksud Perjalanan**

Maksud perjalanan merupakan ciri khas sosial suatu perjalanan, sekelompok orang yang melakukan perjalanan bersama-sama (misalnya dalam satu kendaraan umum) bisa jadi mempunyai satu tujuan yang sama, tetapi maksud mereka mungkin saja berbeda-beda, misalnya ada yang hendak bekerja, belanja atau berwisata. Jadi maksud perjalanan merupakan peubah yang tidak sama rata dalam satu kelompok perjalanan.

**b. Perhasilan Keluarga**

Penghasilan merupakan ciri khas lain yang bersangkutan-paut dengan perjalanan seseorang. Peubah ini kontinu walaupun terdapat beberapa golongan penghasilan, penghasilan keluarga berkaitan erat sekali dengan pemilihan kendaraan.

**c. Pemilihan kendaraan**

Ciri khas sosial yang ketiga ini pun merupakan peubah kontinu. Pemilihan kendaraan umumnya erat sekali berkaitan dengan perjalanan perorangan (per unit rumah) dan juga dengan kerapatan penduduk, penghasilan keluarga dan jarak.

**d. Guna lahan dan tempat asal**

Faktor ini merupakan ciri khas pertama dari serangkaian ciri khas fisik. Karena guna lahan ditempat asal tidak sama, maka peubah ini tidak kontinu, walaupun kerapatan pengguna lahan bersifat kontini. Mempelajari tata guna lahan adalah cara yang baik untuk mempelajari lalu lintas sebagai

---

<sup>4</sup> Fidel Miro, *Perencanaan Transportas*;h.65

akibat adanya kegiatan selama hal tersebut terukur, konstan dan dapat diramalkan.

**e. Jarak**

Faktor jarak merupakan peubah kontinu yang berlaku bagi lalu lintas orang maupun kendaraan. Faktor ini juga berkaitan erat dengan kerapatan penduduk dan pemilihan kendaraan.

**f. Jauh perjalanan**

Jauh perjalanan merupakan ciri khas alami yang lain. Peubah ini kontinu dan bergantung pada macam sarana (moda) perjalanan. Faktor ini sangat perlu diperhatikan dalam mengatur peruntukan lajan dan cenderung meminimumkan jarak serta menekan biaya bagi lalu lintas orang maupun kendaraan.

**g. Moda perjalanan**

Moda perjalanan dapat dikatakan sisi lain dari maksud perjalanan yang sering pula digunakan untuk mengelompokan macam perjalanan. Peubah ini tergolong ciri khas fisik, tidak kontinu dan merupakan fungsi dari peubah lain. Setiap moda mempunyai tempat khusus pula dalam perangkutan kota serta mempunyai beberapa keuntungan disamping sejumlah kekurangan.

**h. Penggunaan kendaraan**

Peubah ini merupakan fungsi tujuan perjalanan, penghasilan, pemilihan kendaraan dan jarak. Penggunaan kendaraan dinyatakan dengan jumlah (banyaknya) orang per kendaraan.

**i. Guna lahan ditempat tujuan**

Faktor ini adalah ciri khas fisik yang terakhir yang pada haikatnya sama saja dengan guna lahan di tempat asal.

**j. Saat**

Ciri khas terakhir adalah saat yang merupakan peubah kontinu. Pengaruh saat kurang diperhatikan dalam studi perangkutan dimasa lalu, tetapi sekarang memegang peranan penting. Prosedur umum adalah menentukan volume lalu lintas dalam 24 jam selama hari kerja dan menentukan presentasi volume lalu lintas tertentu pada jam padat, ketimbang menelaah ciri khas perjalanan pada jam tertentu.

### **2.2.2. Zona**

Zona (daerah kajian) adalah suatu yang didalamnya terletak semua zona asal dan zona tujuan yang diperhitungkan dalam model kebutuhan akan transportasi. Beberapa kriteria utama yang dipertimbangkan dalam menetapkan sistem zona didalam suatu daerah kajian disarankan oleh *IHT and DTp (1987)*, meliputi hal berikut ini:

- a. Ukuran zona sebaiknya dirancang sedemikian rupa sehingga pengelompokan yang timbul akibat asumsi pemusatan seluruh aktivitas pada suatu pusat zona menjadi tidak terlalu besar.



Sebaiknya direncanakan suatu sistem zona kecil karena nantinya zona tersebut akan bisa digabungkan dengan berbagai cara, tergantung pada tujuan kajian yang akan dilaksanakan.

- b. Batas zona sebaiknya sesuai dengan batas sensus, batas administrasi daerah, batas alami atau batas terdahulu yang sudah dipandang sebagai kriteria utama.
- c. Ukuran zona harus disesuaikan dengan kepadatan jaringan yang akan dimodel, biasanya ukuran zona semakin membesar jika semakin jauh dengan ketepatan seperti yang diisyaratkan.
- d. Batas zona harus dibuat sedemikian rupa sehingga sesuai dengan jenis pola pengembangan untuk setiap zona, misalnya permukiman, industri dan perkantoran.
- e. Batas zona ditentukan pula tingkat kemacetan, ukuran zona pada daerah macet, sebaiknya lebih kecil dibandingkan dengan daerah tidak macet.

Dari pembagian zona tersebut dapat diketahui adanya bagian internal dari zona dan bagian eksternal dari zona, dari 2 bagian itu ada beberapa interaksi pergerakan. Interaksi pergerakan yang ditimbulkan dari adanya zona adalah sebagai berikut:

**a. Pergerakan eksternal – internal**

Pergerakan ini mempunyai zona asal dan zona tujuan yang berada diluar daerah kajian (zona eksternal). Akan tetapi, dalam proses pencapaian zona tujuannya, pergerakan ini akan menggunakan sistem jaringan yang berada didalam daerah kajian. Tipe pergerakan ini sangat penting untuk diketahui karena sebenarnya pelaku pergerakan ini tidak mempunyai tujuan atau kepentingan sama sekali ke zona internal tetapi terpaksa harus menggunakan sistem jaringan dalam daerah kajian dalam proses pencapaian zona tujuan (mungkin karena tidak ada alternatif rute lainnya). Konsekuensinya, pergerakan ini akan menjadi beban tambahan bagi sistem jaringan dalam daerah kajian tersebut, yang biasanya untuk daerah perkotaan terbatasnya kapasitas jaringan menjadi permasalahan utama. Mengalihkan pergerakan ini melalui jalan lingkar adalah salah satu cara untuk mengatasinya.

**b. Pergerakan internal – eksternal**

Pergerakan ini mempunyai salah satu zona (asal dan tujuan) yang berada diluar daerah kajian (zona eksternal). Biasanya jumlah pergerakan tipe ini tidak terlalu besar dibandingkan dengan tipe pergerakan lainnya.

**c. Pergerakan internal – internal**

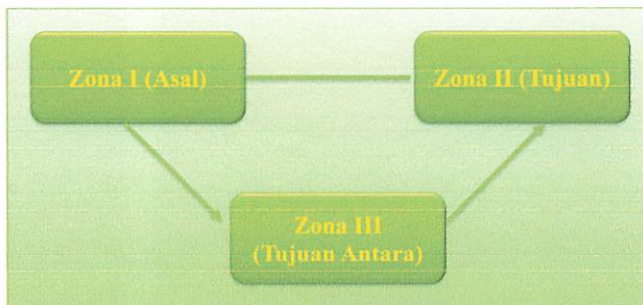
Pergerakan ini mempunyai zona asal dan zona tujuan yang berada didalam daerah kajian (zona internal). Tipe pergerakan inilah yang paling diutamakan dalam proses perencanaan transportasi. Tujuan utama dari berbagai perencanaan transportasi adalah untuk meramalkan pergerakan tipe

ini dan sekaligus menentukan kebijakan yang perlu diambil dalam menanganinya.

**d. Pegerakan intrazona,**

Pergerakan ini mempunyai zona asal dan tujuan yang berada didalam satu zona internal tertentu. Karena definisi pusat zona adalah tempat dimulainya atau diakhirinya pergerakan dari dan ke zona tersebut, dapat dipastikan bahwa pergerakan intrazona tidak akan pernah terbebankan ke sistem jaringan (karena pergerakan dimulai dan diakhiri pad titik/lokasi yang sama). Dengan menggunakan definisi pusat zona, dapat dikatakan bahwa volume lalu lintas pada suatu ruas jalan merupakan penjumlahan dari volume lalu lintas dari seluruh tipe pergerakan kecuali pergerakan intrazona. Dapat disimpulkan bahwa semakin luas suatu zona, semakin tinggi volume pergerakan arus lalu lintas intrazonanya. Pergerakan intrazona memegang peranan cukup penting karena permasalahan transportasi didaerah perkotaan banyak yang disebabkan oleh pergerakan intrazona yang selalu luput terbaca dalam peramalan volume pada ruas jalan.

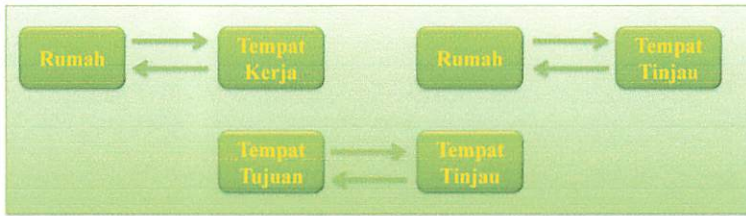
Perjalanan yang dibangkitkan oleh zona tidak selalu bergerak langsung menuju tujuan akhir. Perjalanan ini mungkin sekali harus melalui tujuan antara, yang dapat diartikan sebagai kebutuhan 'semu', seperti yang dicontohkan pada gambar berikut:



**Gambar 2.3**  
**Kebutuhan Semu Perjalanan**

Menurut konsep tersebut, yang dimaksud dengan perjalanan adalah gerak pindah dari tempat asal ke tujuan atau yang disebut perjalanan searah.

*Nordquist* mengemukakan konsep perjalanan sebagai gerak pindah penuh yang tujuan akhirnya sama dengan titik asal ( $A=T$ ), seperti disajikan dalam gambar 2.4 berikut:



(a) Perjalanan Sederhana



(b) Perjalanan Ganda

Gambar 2.4  
Perjalanan Menurut Nordquist (Overgaard,1966,26)

### 2.3. Tingkat Pelayanan Angkutan Umum

Jika dilihat secara harfiah menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Tingkat adalah Kata bentuk susunan berlapis-lapis; tinggi rendah kedudukan; tinggi rendah peradaban, dsb; batas waktu; sempadan; tahap tingkat eksesif kata bentuk tingkat yang menyatakan kualitas atau keadaan yang sangat, dipadang dari suatu titik tertentu, dalam bahasa jawa berupa pening-galan vocal. Tingkat Superlatif kata bentuk tingkat yang menyatakan kualitas atas keadaan yang paling tinggi atau paling rendah.<sup>5</sup> Sedangkan Pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antara seorang dengan orang lain atau mesin secara fisik dan menyediakan keputusan pelanggan.<sup>6</sup>

Jadi pada dasarnya Tingkat Pelayanan ojek adalah sebuah kegiatan mencari batas atas dan batas bawah kualitas pelayanan ojek di titik lokasi survei yang telah ditentukan tadi, dimana terjadi sebuah interaksi

<sup>5</sup> Tim prima pena, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Gitamedia Press.

<sup>6</sup> <http://www.damandiri.or.id/file/nurhasyimadunair.bab2.pdf>. 25 Des 2006

langsung antara sopir ojek dengan penumpang dalam menentukan arah dan tujuan serta harga yang harus dibayar demi mencapai kepuasan pelanggan. Tingkat Pelayanan dalam transportasi terbagi dalam dua definisi yang perlu dipahami, untuk penjabarannya adalah sebagai berikut:

### 2.3.1. Perangkutan

Perangkutan adalah kegiatan memindahkan sesuatu (orang dan barang) dari satu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana (kendaraan). Pemindahan ini harus menempuh satu jalur perpindahan, yaitu lintasan yang mungkin sudah disiapkan oleh alam, seperti sungai, laut dan udara atau jalur lintasan hasil karya manusia, misalnya jalan raya, rel kereta dan pipa.<sup>7</sup>

#### A. Unsur Perangkutan

Perangkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak terdapat di sembarang tempat. Selain itu sumber yang berupa bahan baku tersebut harus melalui tahapan produksi yang lokasinya juga tidak selalu dilokasi manusia sebagai konsumen. Kesenjangan jarak antara lokasi sumber, lokasi produksi dan lokasi konsumen itulah yang melahirkan perangkutan.

Dari bagan di atas tampak bahwa di dalam perangkutan terdapat lima unsur perangkutan yang pokok, yaitu:

1. Manusia, yang membutuhkan
2. Barang, yang dibutuhkan
3. Kendaraan, sebagai alat angkut
4. Jalan, sebagai prasarana angkutan
5. Organisasi, sebagai pengelola angkutan



**Gambar 2.5**  
Bagan Alir Perangkutan

Kelima unsur di atas masing-masing memiliki cirri yang perlu dipertimbangkan dalam menelaah masalah perangkutan. Pada dasarnya, dalam mengadakan dan melangsungkan perangkutan harus ada jaminan bahwa penumpang dan/atau barang yang akan diangkut sampai di tempat

<sup>7</sup> Warpani Suwarjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan* (Bandung : Penerbit ITB,1990).h.3

tujuan dalam keadaan baik seperti keadaannya pada saat awal diangkut. Jaminan ini tak mungkin dapat terpenuhi tanpa diketahui terlebih dahulu ciri penumpang dan barang serta kondisi dan konstruksi sarana, prasarana dan pelaksanaan perangkutan.<sup>8</sup>

### B. Sistem Perangkutan Perkotaan

Perangkutan kota selain sebagai dasar pemenuhan kebutuhan perjalanan bagi tujuan-tujuan masyarakat kota, juga mempunyai tujuan yang lebih luas lagi yaitu sebagai kota tujuan. Tujuan masyarakat sebagaimana diketahui untuk memenuhi keperluan kehidupannya sehari-hari dan sebagai tujuan kota dimaksudkan untuk menyebarluaskan dan meningkatkan kemudahan pelayanan, memperluas kesempatan perkembangan kota, serta meningkatkan daya guna penggunaan sumber-sumber yang ada. Dari unsur perangkutan, penyediaan jaringan jalan dan kendaraan merupakan jawaban terhadap kebutuhan perjalanan tersebut. Hubungan antara perjalanan, jaringan jalan dan kendaraan itu digambarkan dalam Gambar 2.6



**Gambar 2.6**  
**Hubungan Kebutuhan Perjalanan**

Istilah tingkat pelayanan hanya dikenal dinegara-negara yang memiliki karakteristik lalu lintas relatif seragam diseluruh wilayah negaranya seperti amerika serikat dan austrlia. Istilah ini menurut HCM (TRB' 1985) merupakan ukuran kualitatif yang menerangkan kondisi operasional dalam arus lalu lintas dan penilaiannya oleh pemakai jalan (pada umumnya dinyatakan dalam kecepatan, waktu tempuh, kebebasan bergerak, interupsi lalu lintas, kenyamanan dan keselamatan). Karena itu berkaitan dengan persepsi pemakai jalan, maka manual kapasitas Indonesia tahun 1997, tidak menggunakan pendekatan seperti yang dilakukan di Amerika

<sup>8</sup> Warpani Suwarjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*.h.4

Serikat. Persepsi mengenai kenyamanan bagi masyarakat Sumatera Utara misalnya, belum tentu sama dengan masyarakat Yogyakarta.

### C. Fungsi dan Manfaat Perangkutan

Perangkutan mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan dan penghidupan. Perangkutan menyandang peran sebagai penunjang dan pemicu bila angkutan dipandang dari sisi melayani dan meningkatkan pembangunan. Di sisi lain, peran sebagai pemicu disandang apabila angkutan dipandang sebagai pembangkit perkembangan. Pada prinsipnya, sistempelayanan jasa angkutan memang tidak terikat dengan batas wilayah. Yang terpenting, khususnya bagi pengguna jasa adalah pelayanan jasa yang andal, nyaman dan aman. Sedangkan bagi penyedia jasa angkutan adalah biaya operasional yang efisien sehingga tercapai biaya angkutan yang murah.

Angkutan berfungsi sebagai jembatan produsen dan konsumen, di sini ada unsur komersil yang harus diperhatikan. Pengetahuan akan biaya, kecepatan dan ketepatan prakiraan pengetahuan akan pasar akan sangat membantu dalam menawarkan pilihan jasa angkutan. Pada bidang ekonomi terutama berhubungan dengan produksi, distribusi konsumsi barang dan jasa yang mempunyai nilai terhadap kekayaan manusia. Suatu peranan yang sangat penting dari transportasi termasuk dalam konteks ini dan pengertian yang lebih luas mengenai transportasi akan kita peroleh dari tolak ukur ini.

Disamping itu karena pengetahuan dan keterampilan manusia tidak selalu sama pada setiap daerah, selalu diperlukan transportasi untuk memindahkan seseorang dari satu tempat ke tempat lain yang membutuhkan keahliannya, sebagai contoh adalah perjalanan dokter untuk menyembuhkan orang yang sakit. Selain itu tidak ada satu daerahpun di dunia ini yang dapat memenuhi sumber daya alam hanya dari sumber lokal saja. Oleh karena itu terdapat kebutuhan diseluruh dunia untuk transportasi barang-barang tersebut.

Peranan sosial dari transportasi adalah dengan bertambahnya kecepatan transportasi dan berkurangnya biaya untuk itu telah mengakibatkan bertambah luasnya variasi ruang kegiatan manusia. Dengan mudahnya biaya transportasi, penyebaran ataupun pemusatan lokasi permukiman atau kegiatan ekonomi dapat lebih mudah dilaksanakan. Transportasi juga memungkinkan timbulnya pola kegiatan lain, seperti halnya kegiatan ke tempat kerja, sekolah dan lain-lainnya sehingga mempengaruhi perkembangan pola kegiatan pada suatu daerah dan secara tidak langsung mempengaruhi perkembangan daerah.

### 2.3.2. Kualitas Pelayanan Angkutan Umum

Kualitas pelayanan merupakan suatu kondisi atau karakteristik dari angkutan umum yang diharapkan oleh pengguna (Gray, 1979: 628-629) yang terdiri dari elemen-elemen, seperti:

- Keselamatan, meliputi keselamatan pada waktu menggunakan angkutan umum (*in-vehicles*) dan pada waktu kendaraan berhenti (*at-stops*);
- Kenyamanan, meliputi kenyamanan fisik penumpang, keindahan dan lingkungan. Kenyamanan fisik penumpang meliputi kenyamanan dalam kendaraan maupun di tempat perhentian, misalnya kenyamanan tempat duduk dan tempat berdiri, kemudahan pada waktu masuk dan keluar kendaraan, tempat meletakkan barang dan lain-lain. Keindahan meliputi tempat duduk yang bersih, tempat perhentian yang menarik, sedangkan kenyamanan meliputi perlindungan lingkungan terhadap polusi udara dan suara;
- Kemudahan pencapaian meliputi distribusi rute yang menjangkau seluruh wilayah, kapasitas kendaraan, frekwensi pelayanan dan pengoperasian jadwal, identifikasi tempat perhentian dan distribusi papan informasi;
- Perbandingan biaya, ini meliputi jaminan ongkos/biaya, jarak tempuh minimum, kemudahan pergantian moda, pengurangan ongkos perjalanan untuk kelompok khusus (anak-anak, pelajar dan lain-lain) serta karcis berlangganan;
- Efisiensi, yang meliputi tingginya kecepatan rata-rata, waktu tunggu minimum, jarak perjalanan yang dekat dengan tempat perhentian kendaraan umum, koordinasi dan pergantian jadwal dengan meminimumkan ketidaknyamanan penumpang, pelayanan cepat dan khusus.

### 2.4. Perbatasan Desa dan Kota (Urban Fringe)

Daerah pinggiran kota (*urban fringe*) didefinisikan sebagai daerah pinggiran kota yang berada dalam proses transisi dari daerah perdesaan menjadi perkotaan. Sebagai daerah transisi, daerah ini berada dalam tekanan kegiatan-kegiatan perkotaan yang meningkat yang berdampak pada perubahan fisik termasuk konversi lahan pertanian dan non pertanian dengan berbagai dampaknya.<sup>9</sup>

Menurut Howard pada akhir abad ke 19, diantara daerah perkotaan, daerah perdesaan, dan daerah pinggiran kota, ternyata daerah pinggiran kota memberikan peluang paling besar untuk usaha-usaha produktif maupun peluang paling menyenangkan untuk bertempat tinggal. Manusia sebagai penghuni daerah pinggiran kota selalu mengadakan adaptasi terhadap

<sup>9</sup> <http://dencelavend.blogspot.com/2009/11/interaksi-wilayah-desa-kota.html>

lingkungannya. Adaptasi dan aktivitas ini mencerminkan dan juga mengakibatkan adanya perubahan sosial, ekonomi, kultural, dan lain-lain.

#### **2.4.1. Desa**

Desa adalah suatu perwujudan geografis yang ditimbulkan oleh unsur-unsur fisiografi, sosial, ekonomi, politis dan kultur yang terdapat situ dalam hubungannya dan pengaruh timbale balik dengan daerah-daerah lainnya. Unsur-unsur Desa:

- a. Daerah dalam arti tanah-tanah yang produktif dan yang tidak produktif beserta penggunaannya, termasuk unsur lokasi, luas dan batas yang merupakan lingkungan geografi setempat.
- b. Penduduk dalam hal jumlah, penambahan, kepadatan, persebaran dan mata pencaharian penduduk desa setempat
- c. Tata kehidupan dalam hal ini pola tata pergaulan dan ikatan-ikatan pergaulan warga desa

#### **2.4.2. Kota**

Menurut Bintarto, kota adalah suatu sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata sosial-ekonomi yang heterogen dan coraknya yang matrealistis. Unsur-unsur Kota adalah<sup>10</sup>:

- a. Ruang, termasuk tanah dan lingkungan yang diatur dan digunakan untuk mendirikan gedung dan bangunan
- b. Pengatur kota, baik pengatur administrative maupun pengatur tata kota
- c. Warga kota yang mengisis segala kesibukan kota

#### **2.4.3. Interaksi Desa-Kota**

Interaksi adalah kontak atau hubungan yang terjadi antara dua wilayah atau lebih (perkotaan dengan pedesaan) beserta hasil hubungannya. Interaksi antara desa dan kota terjadi karena berbagai faktor atau unsur yang ada dalam desa, kota dan diantara desa dan kota. Kemajuan masyarakat desa, perluasan jaringan jalan desa-kota, integrasi atau pengaruh kota terhadap desa, kebutuhan timbal balik desa-kota telah memacu interaksi desa-kota. Dengan adanya kemajuan di bidang perhubungan dan lalu lintas antar daerah, maka sifat isolasi desa berangsur-angsur berkurang. Desa-desanya yang dekat dengan kota telah banyak mendapat pengaruh kota sehingga presentase penduduk desa yang bertani berkurang dan beralih dengan pekerjaan nonagraris. Daerah-daerah pedesaan di perbatasan kota yang

---

<sup>10</sup> R.Bintarto, *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1989)



dipengaruhi oleh tata kehidupan kota disebut “*rur-ban areas*” singkatan dari *rural-urban areas*, dengan perkembangan di bidang prasaranan dan sarana transportasi ada kemungkinan gejala urbanisasi. Dalam hal ini, perpindahan penduduk desa ke kota dapat berkurang dan mereka cukup dapat melakukan tugasnya di kota dengan memanfaatkan angkutan umum dan selanjutnya menjadi penglaju.

Perkembangan ini juga mempengaruhi bidang-bidang lain, seperti dalam hal pendidikan dengan pembangunan *gedung-gedung* sekolah di desa-desa yang letaknya jauh dari kota dan para pengajarnya dapat datang bertugas dari kota kecamatan dan kota kabupaten. Sedangkan dalam bidang perdagangan dapat dilihat dengan terjadinya perdagangan antar desa-kota yang berupa barang-barang hasil kerajinan tangan dan terutama hasil pertanian yang dapat terlaksana dengan lancar sehingga para konsumen di kota masih bisa membeli sayur-mayur dan buah-buahan yang masih segar, hal ini berdampak pada mulai bermunculan pasar-pasar kecil di tempat-tempat tertentu di tepian kota.

Dari sebuah interaksi dari desa-kota maka akan muncul zona suburban, suburban-fringe, urban fringe dan rural urban fringe yang merupakan daerah-daerah yang memiliki suasana kehidupan modern yang dapat disebut daerah perkotaan, untuk lebih jelasnya adalah sebagai berikut:

1. Suburban adalah suatu area yang lokasinya dekat pada pusat kota dengan luas yang mencakup daerah penglaju (subdaerah perkotaan)
2. Suburban fringe adalah suatu area yang melingkari suburban dan merupakan daerah peralihan antara kota dan desa (jalur tepi subdaerah perkotaan)
3. Urban fringe adalah semua daerah batas luar kota yang mempunyai sifat-sifat mirip kota kecuali inti kota (jalur tepi daerah perkotaan paling luar)
4. Rural-urban fringe adalah jalur daerah yang terletak antara kota dan desa yang ditandai dengan penggunaan tanah campuran (jalur batas desa-kota).

Interaksi desa-kota adalah proses hubungan yang bersifat timbal-balik antar unsur-unsur yang ada di kota dan di desa dan mempunyai pengaruh terhadap perilaku dari pihak-pihak yang bersangkutan melalui kontak langsung, berita yang didengar atau surat kabar sehingga melahirkan sebuah gejala baru, baik berupa fisik maupun non fisik.

Menurut Edward Ullman ada 3 faktor penyebab interaksi antarwilayah, yaitu:

1. *Region Complementary* (wilayah yang saling melengkapi), adalah wilayah yang memiliki potensi sumber daya yang berbeda-beda baik secara kualitas maupun kuantitasnya, perbedaan sumber daya kota dan desa menyebabkan timbulnya interaksi. Jadi kebutuhan saling melengkapi atau komplementaris yang didorong oleh

permintaan dan penawaran. Relasi komplementaris hanya terjadi jika tawaran bermanfaat bagi pihak peminta, dengan ketentuan semakin besar komplementaris maka akan semakin besar arus komoditas.

2. *Intervening Opportunity* (kesempatan untuk berintervensi), adalah adanya kesempatan untuk timbulnya interaksi antarwilayah dan dapat memenuhi kebutuhan sumber dayawilayah tersebut. Jadi, semakin besar *intervening opportunity* maka semakin kecil arus komoditas.
3. *Spatial Transfer Ability* (kemudahan pemindahan dalam ruang), adalah kemudahan pemindahan dalam ruang, baik berupa barang; jasa; manusia maupun informasi. Jadi, semakin mudah transferabilitas akan semakin besar arus komoditas. Proses pemindahan dari kota ke desa atau sebaliknya dipengaruhi beberapa hal, antara lain adalah:
  - Jarak mutlak maupun jarak relatif antarwilayah
  - Biaya transportasi dari satu tempat ke tempat yang lain
  - Kelancaran transportasi antarwilayah

## 2.5. Landasan Penelitian

Dari berbagai teori yang telah dijabarkan terlebih dahulu, peneliti mencoba merumuskan kajian teori yang ada sebagai landasan dalam penyusunan penelitian ini tanpa mengurangi ataupun menambah kajian teoritis berdasarkan tinjauan pustaka. Landasan penelitian merupakan dasar dalam penyusunan penelitian yang meliputi kesimpulan dari beberapa teori dan pendapat ahli terkait dengan tema penelitian yaitu "*Perbandingan Pola Tingkat Pelayanan Ojek di Daerah Perbatasan Kota dan Kabupaten Malang*"

### A. Pengaruh Guna Lahan Terhadap Pergerakan

Pola guna lahan di daerah perkotaan berhubungan erat dengan pola pergerakan penduduk. Setiap bidang tanah yang dimanfaatkan akan menunjukkan potensinya sebagai pembangkit atau penarik pergerakan. Karakteristik pergerakan penduduk dipengaruhi oleh karakteristik dan intensitas penggunaan lahan. Sedangkan pembentukan pergerakan dibedakan atas pembangkit dan penarik. (Bourne, 1971: 250). Black (1981: 29) menyatakan: perubahan guna lahan akan berpengaruh pada peningkatan bangkitan perjalanan yang akan menimbulkan peningkatan kebutuhan prasarana dan sarana transportasi, sedangkan besarnya bangkitan dan tarikan ditentukan oleh tujuan dan maksud perjalanan.

Ojek merupakan sebuah angkutan umum informal yang cukup dibutuhkan oleh masyarakat yang daerahnya tidak terlayani angkutan umum formal dan mempunyai jalan terjal yang cukup panjang untuk dilewati manusia dengan berjalan kaki. Mengingat seiring berkembangnya tuntutan

jaman maka efisiensi waktu adalah salah satu faktor penting sebagai penunjangnya<sup>11</sup>.

### B. Bangkitan dan Tarikan untuk Menentukan Pola Pelayanan Ojek

Setiap perjalanan selalu memiliki asal (yang menghasilkan/*production*) yaitu perjalanan yang berakhir di rumah pada perjalanan yang berasal dari rumah (*home-based trip*) atau berakhir di tempat asal (*origin*) pada perjalanan yang tidak berasal dari rumah (*non-home-based trip*). Selain itu juga memiliki tujuan (yang menarik/*attraction*) yaitu perjalanan yang berakhir tidak di rumah pada perjalanan yang berasal dari rumah atau berakhir di tempat tujuan (*destination*) (Catanese,1992: 383).

Bangkitan adalah perkiraan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu tata guna lahan. Sedangkan tarikan adalah jumlah pergerakan yang tertarik dari suatu tata guna lahan. Kedua komponen ini tergantung pada dua aspek tata guna lahan, yaitu jenis dan intensitas yang ada pada guna lahan tersebut. Selanjutnya untuk menentukan besaran perjalanan tergantung pada kegiatan kota, sedangkan penyebabnya adalah adanya keinginan manusia untuk memenuhi kebutuhan yang tidak diperoleh di tempat asal. Setiap *type* tata guna lahan akan menentukan variasi bangkitan dan tarikan perjalanan. Semakin tinggi tingkat penggunaan lahan akan semakin tinggi pula pergerakan<sup>12</sup>. Dengan diketahui bangkitan dan tarikan dari sebuah perjalanan menggunakan ojek maka bisa diketahui pola pelayanan ojek, penentuan pola pelayanan ini juga dipengaruhi intensitas pengguna dari atau ke tempat tujuan.

### C. Karakteristik Kualitas Pelayanan Ojek

Dalam penggunaan MODA pilihan apapun dalam melakukan perjalanan khususnya ojek kualitas pelayanan sudah pasti menjadi sebuah focus utama dari penggunaan, faktor-faktor indikator yang mempengaruhinya adalah:

Tabel 2.2  
Indikator Pelayanan

No.	Indikator	Parameter
1.	Keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ketika menggunakan angkutan umum dan ketika berhenti.</li> </ul>
2.	Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fisik penumpang</li> <li>• keindahan dan lingkungan</li> </ul>
3.	Kemudahan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• distribusi rute</li> <li>• kapasitas kendaraan</li> </ul>

<sup>11</sup> Anggoman, Johan Paul Engelberthus, *Tesis Studi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum DAMRI di kota Manado* (Semarang: Universitas Dinepegoro,2007) h.55

<sup>12</sup> Ofyar Z. Tamim, *Perencanaan dan permodelan Transportasi*, h.41 dan 60

No.	Indikator	Parameter
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• frekwensi pelayanan</li> <li>• pengoperasian jadwal</li> <li>• identifikasi tempat perhentian</li> <li>• distribusi papan informasi</li> </ul>
4.	Perbandingan Biaya	<ul style="list-style-type: none"> <li>• jaminan ongkos/biaya</li> <li>• jarak tempuh minimum</li> <li>• kemudahan pergantian moda</li> <li>• pengurangan ongkos</li> </ul>
5.	Efisiensi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kecepatan rata-rata</li> <li>• waktu tunggu minimum</li> <li>• jarak perjalanan ke tempat</li> <li>• perhentian kendaraan</li> <li>• koordinasi dan pergantian jadwal</li> <li>• pelayanan cepat dan khusus.</li> </ul>

Sumber: Ofryar Z. Tamim : 2000

## 2.6. Variabel Penelitian

Maka berdasarkan definisi dari referensi – referensi diatas maka dapat dirumuskan variabel penelitian sebagai berikut:

Tabel 2.3  
Tabel Variabel Penelitian

No	Sasaran	Variabel	Kebutuhan Data
1.	Mengidentifikasi tingkat kebutuhan warga masyarakat Kelurahan Kebonsari dan Desa Kebonagung terhadap ojek.	a. Jenis kegiatan warga masyarakat yang akan menggunakan ojek	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jenis kegiatan</li> <li>- Ekonomi</li> <li>- Sosial</li> <li>- Pendidikan</li> <li>- Kebudayaan</li> <li>- Rekreasi &amp; hiburan</li> </ul>
		b. Waktu – waktu terjadinya pergerakan yang dilihat berdasar maksud dan tujuan perjalanan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waktu pergerakan</li> <li>- waktu sekolah</li> <li>- waktu bekerja</li> <li>- waktu berbelanja dll</li> </ul>
2.	Mengidentifikasi pola cakupan daerah pelayanan ojek di Kelurahan Kebonsari dan Desa Kebonagung	a. Sebab terjadinya pergerakan berdasarkan maksud dan tujuan perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maksud perjalanan</li> <li>- Kegiatan bekerja</li> <li>- Kegiatan belajar</li> <li>- Kegiatan belanja</li> <li>- Kegiatan pulang</li> <li>- Kegiatan agama</li> <li>- Kegiatan sosial</li> </ul>

No	Sasaran	Variabel	Kebutuhan Data
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- dll</li> <li>• Tujuan perjalanan</li> <li>- Sekolah</li> <li>- Rumah</li> <li>- Kantor/pabrik</li> <li>- Pasar/supermarket</li> <li>- Tempat pariwisata</li> <li>- dll</li> </ul>
		b. Mengetahui Lokasi tarikan dan tujuan perjalanan yang berhubungan dengan tata guna lahan seperti terminal, daerah industri, perkantoran dan permukiman	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokasi tarikan</li> <li>- Terminal</li> <li>- Sekolah</li> <li>- Daerah industri</li> <li>- Perkantoran</li> <li>- Pasar</li> <li>- Permukiman</li> <li>- Tempat pariwisata</li> <li>- dll</li> </ul>
3.	Mengidentifikasi tingkat pelayanan ojek di daerah perbatasan Kota dan Kabupaten Malang, yaitu Kelurahan Kebonsari dan Desa Kebonagung	Mengetahui bagaimana kondisi pelayanan ojek dilihat dari persepsi pengguna ojek.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keselamatan</li> <li>• Kenyamanan</li> <li>• Kemudahan</li> <li>- waktu tunggu</li> <li>• Kehandalan</li> <li>- Waktu tempuh perjalanan</li> <li>• Perbandingan tarif</li> <li>- Tarif yang dikenakan</li> <li>- Jarak yang ditempuh</li> <li>• Efisiensi</li> <li>- Cara mendapat ojek</li> </ul>

Sumber: Hasil Kajian Literatur

## 2.7. Kerangka Pikir

Kerangka pikir merupakan gambaran umum dari isi proposal yang terdiri dari dasar pemikiran, input yang berupa variabel, proses analisis dan *out put* dari proses analisis. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar diagram 2.1 dalam alur Kerangka Pikir pada halaman berikut ini:

## DASAR PEMIKIRAN

### Latex Belakang

- ❑ Perkembangan sebuah wilayah yang berdampak pada pertumbuhan perumahan yang berdampak lurus dengan penambahan mobilitas. Kondisi ini menuntut ketersediaan angkutan yang efisien, cepat dan murah
- ❑ Munculnya ojek sebagai angkutan informal
- ❑ Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan Desa Sitrejo merupakan wilayah yang saling terintegrasi dan memerlukan ojek sebagai angkutan pendukung
- ❑ Perlu adanya penelitian perbandingan pada tingkat pelayanan ojek masing-masing pangkalan sesuai administratif Kota dan Kabupaten Malang.

### Rumusan Masalah

1. Bagaimana tingkat kebutuhan warga masyarakat terhadap ojek di wilayah studi, dalam hal ini di Kota dan Kabupaten Malang?
2. Bagaimana pola pelayanan dari angkutan ojek di wilayah studi, dalam hal ini di Kota dan Kabupaten Malang?
3. Bagaimana perbandingan tingkat pelayanan angkutan ojek di wilayah studi, dalam hal ini di Kota dan Kabupaten Malang?

### Sasaran

1. Teridentifikasinya tingkat kebutuhan warga masyarakat terhadap ojek di wilayah studi, dalam hal ini di Kota dan Kabupaten Malang
2. Teridentifikasinya pola pelayanan dari angkutan ojek di wilayah studi, dalam hal ini di Kota dan Kabupaten Malang
3. Teridentifikasinya perbandingan tingkat pelayanan angkutan ojek di wilayah studi, dalam hal ini di Kota dan Kabupaten Malang.

### Tinjauan Pustaka

- ❑ Permintaan akan perjalanan mempunyai keterkaitan yang besar dengan aktivitas yang ada dalam masyarakat. Semakin banyak dan pentingnya aktivitas yang ada maka tingkat akan kebutuhan perjalananpun meningkat.
- ❑ Setiap suatu kegiatan pergerakan mempunyai zona asal dan tujuan, dimana asal merupakan zona yang menghasilkan perilaku pergerakan, sedangkan tujuan adalah zona yang menarik pelaku melakukan kegiatan.
- ❑ Keandalan dalam pelayanan angkutan umum didukung dengan selalu teradanya kendaraan, ketepatan waktu dalam sampai dengan tujuan, efisiensi waktu dalam perjalanan, waktu tunggu yang singkat serta tidak perlu berpindah kendaraan.

## Diagram 2.1 Kerangka Pikir

### INPUT/VARIABEL

- a. Jenis kegiatan warga masyarakat yang akan menggunakan ojek
- b. Waktu - waktu terjadinya pergerakan yang dilihat berdasar maksud dan tujuan perjalanan.

- a. Sebab terjadinya pergerakan berdasarkan maksud dan tujuan perjalanan
- b. Mengetahui Lokasi asal dan tujuan perjalanan yang berhubungan dengan tata guna lahan seperti terminal, daerah industri, perkantoran dan permukiman

- Variabel Utama
- a. Waktu Tempuh
  - b. Alasan menggunakan ojek
  - c. Cara mendapat ojek

- Variabel Alternatif
- a. Tarif
  - b. Tingkat Keselamatan
  - c. Tingkat kenyamanan
  - d. Lama menunggu ojek

### ANALISA (PROSES)

- Analisa Tingkat Kebutuhan
- ✓ Permintaan Ojek
  - Wawancara/kuesioner → pembobotan
  - ✓ Analisa Bangkit Pergerakan
  - Tujuan
  - Waktu
  - Pendapatan

- Analisa Karakteristik Perjalanan
- ✓ Asal Tujuan Perjalanan,
  - Wawancara → Matrik Asal-tujuan
  - ✓ Pemetaan berdasar arah pergerakan

- Analisa Tingkat Pelayanan
- ✓ Pembobotan pada parameter pelayanan

### OUTPUT (KELUARAN)

Memperoleh gambaran mengenai tingkat kebutuhan warga masyarakat di Kelurahan Kebonsari, Desa Sitrejo dan Desa Kebonagung terhadap angkutan ojek

Memperoleh gambaran berupa peta dan deskripsi mengenai pola cakupan pelayanan ojek berdasarkan dari asal dan tujuan pengguna.

Memperoleh gambaran perbandingan pola tingkat pelayanan ojek antara pangkalan ojek di Kota dan Kabupaten Malang

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Metode adalah langkah - langkah yang digunakan dalam upaya mencapai tujuan. Pada metodologi penelitian ini akan diuraikan segala hal yang berkenaan dengan cara dan metode yang digunakan pada penyusunan laporan penelitian, diantaranya metode pengumpulan data dan metode analisa. Metode pengumpulan data merupakan teknik atau pendekatan yang digunakan dalam mengumpulkan data dan informasi terkait tema penelitian, sedangkan metode analisa yaitu teknik atau pendekatan berupa alat analisa yang digunakan dalam menganalisa data dan informasi.

#### **3.1. Metode Penelitian**

Metodologi studi disusun agar proses pembahasan studi dapat dilakukan lebih terstruktur dan terarah. Metodologi studi mencakup pengumpulan data dan informasi serta metode analisa, cara dan metode yang digunakan pada penyusunan laporan penelitian ini antara lain adalah sebagai berikut:

##### **3.1.1. Metode Pengumpulan Data**

Metode ini terdiri atas dua yaitu survei primer yaitu observasi ke lapangan guna mengenal lokasi studi. Tahapan ini merupakan usaha mengidentifikasi karakteristik lokasi serta dilakukan survei sekunder yang melihat dari studi literatur dan survei instansi yang terkait.

###### **3.1.1.1. Survei Primer**

Metode pengumpulan data yang dilakukan dengan menggunakan Survei primer dilakukan dengan cara terjun langsung ke lokasi penelitian yaitu 4 pangkalan ojek yang tersebar di Kelurahan Kebonsari, Desa Sitirejo dan Desa Kebonagung. Dalam pengumpulan data primer dilakukan dengan dua pendekatan, yaitu:

###### **A. Observasi**

Obsevasi lapangan adalah teknik pengumpulan data dengan langsung terjun ke lapangan di Pangkalan Ojek Tirtasari, Pangkalan Ojek Pertigan Kacuk, Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur dan Pangkalan Ojek Kebonagung untuk melihat kondisi lapangan secara visual. Observasi yang dilakukan pada kegiatan ojek di Kelurahan Kebonsari, Desa Sitirejo dan Desa Kebonagung dengan melakukan pengamatan terhadap beberapa aspek, meliputi :

- Pengamatan langsung karakteristik keberadaan ojek dari sudut pandang pengguna meliputi kegiatan pelayanan (bekerja, berbelanja, belajar, sosial, agama dan pulang), karakteristik tata guna lahan di lokasi studi, karakteristik pengguna ojek (pelajar,pekerja,umum) serta cara pengguna ojek melakukan perjalanan dari lokasi asal ke pangkalan ojek
- Melakukan dokumentasi dengan media foto atau sketsa/gambar sebagai alat peraga guna memperjelas kondisi yang ada, selain itu sebagai bahan analisa mengenai karakteristik kondisi wilayah amatan.
- Memberikan titik asal dan tujuan dari pengguna ojek pada peta.
- Melakukan observasi secara langsung dengan ikut menaiki ojek untuk mengetahui bagaimana karakteristik kinerja ojek di Perbatasan Kota dan Kabupaten Malang
- Pencatatan hasil amatan untuk kemudian diolah menjadi informasi/data yang disesuaikan dengan variabel yg dibutuhkan.

## B. Wawancara

Dalam penelitian ini mula-mula ditanyakan serentetan pertanyaan yang sudah terstruktur, kemudin satu persatu diperdalam dengan mengorek keterangan lebih lanjut, sehingga dengan demikian dapat diperoleh jawaban yang meliputi seluruh variabel penelitian dengan keterangan yang lengkap dan mendalam. Dalam menentukan obyek wawancara pendekatan yang dilakukan dengan *Reputation Approach*, yaitu pendekatan wawancara mendalam dengan yaitu pengemudi ojek dan penumpang ojek untuk mendeskripsikan pelayanan serta keberadaan angkutan ojek di lokasi studi yang dilakukan dengan dua cara, yaitu:

- **Wawancara di pangkalan ojek**

Wawancara di pangkalan ojek akan dilakukan kepada pengemudi ojek serta pengguna ojek guna mendapatkan informasi yang dibutuhkan. Fokus wawancara secara cepat dan singkat ni akan dilakukan kepada pengguna ojek guna mendapatkan informasi mengenai asal-tujuan melakukan perjalan serta informasi – informasi lainnya yaitu data pribadi yang menyangkut sosial-ekonomi pengguna ojek, alasan menggunakan ojek serta karakteristik pelayanan ojek. Hal ini diharapkan akan membantu kebutuhan data pada analisa tingkat kebutuhan penumpang terhadap angkutan ojek.

Wawancara lepas juga akan dilakukan kepada pengemudi ojek, dengan fokus pertanyaan tentang asal-tujuan pengguna ojek yang paling dominan,biaya perjalanan, waaktu tempuh, daya jelajah perjalanan , jumlah armada kendaraan yang beroperasi sebagai ojek, jumlah pengemudi ojek yang aktif serta waktu beroperasi ojek dan hubungan antar pangkalan ojek.



Hal ini diharapkan akan membantu kebutuhan data pada analisa pola persebaran pelayanan dan tingkat pelayanan.

- **Wawancara di rumah**

Jika wawancara di pangkalan ojek terhadap dirasa kurang efektif dalam pelaksanaannya, maka akan dilakukan wawancara di rumah yang merupakan tindak lanjut dari wawancara di pangkalan ojek terhadap penumpang, wawancara ini adalah jenis survei asal-tujuan yang terbaik. Tidak seperti wawancara di tepi jalan, tujuan wawancara di rumah tidak hanya untuk mendapatkan informasi asal dan tujuan tetapi juga untuk mendapatkan beberapa data statistik lain seperti jenis pekerjaan, penghasilan, alasan penggunaan ojek serta kualitas pelayanan ojek. Survei wawancara di rumah banyak berkaitan dengan pergerakan internal dapat mengatasi kekurangan survei wawancara di pangkalan ojek, namun perlu diperhatikan lagi bahwa wawancara ini akan dilakukan jika sudah ada kesepakatan dari kedua belah pihak.

### C. Kuisisioner

Kuisisioner bertujuan untuk memperoleh informasi lebih lanjut tentang kawasan penelitian yang berhubungan langsung dengan keberadaan serta pelayanan ojek. Kuisisioner dilakukan dengan mengemukakan pertanyaan berstruktur dan pertanyaan bebas yang telah disusun sebelumnya terhadap pihak-pihak yang berkenaan dengan penelitian. Penyebaran kuisisioner ditujukan kepada para penumpang untuk mengetahui data diri penumpang meliputi penghasilan, jenis kegiatan sehari-hari yang membutuhkan ojek, asal dan tujuan serta kualitas pelayanan yang diberikan oleh pengemudi ojek. Selain itu kuisisioner juga diberikan kepada pengemudi ojek untuk mengetahui aspirasi pengemudi yang disesuaikan dengan kebutuhan penelitian. Pengambilan jumlah sample responden disesuaikan dengan tingkat kebutuhan penelitian, selain itu juga pertimbangan waktu dan biaya sehingga jumlah sample yang dibutuhkan dihitung berdasarkan metode pengambioan sample.

Teknik sampling yang digunakan dalam studi ini adalah teknik *stratified sampling*, pengambilan sampel ditujukan pada pengguna ojek yang berada di pangkalan ojek yang akan melakukan perjalanan. Sesuai tujuan dan sasaran serta data yang dibutuhkan, maka populasi penelitian adalah rata-rata jumlah penumpang maksimum per hari. Penentuan jumlah sampel didasarkan pada beberapa pertimbangan: (a) kemampuan peneliti dari segi waktu, tenaga dan dana, (b) sempit luasnya wilayah pengamatan dari setiap subyek, hasil ini menyangkut banyak sedikitnya data yang hendak diperoleh dan (c) kecilnya resiko yang ditanggung peneliti (Arikunto, 1998: 120).

Penyebaran kuisisioner ini dimaksudkan untuk memperoleh data, baik secara lisan maupun tulisan. Rumus untuk menentukan jumlah sampel menurut Nazir (1988: 344)

$$n = \frac{N \cdot p(1-p)}{(N-1)D + p(1-p)}$$

$$D = \frac{B^2}{4}$$

Dimana:

$n$  = jumlah sample

$N$  = jumlah populasi

$p$  = proporsi populasi

$B$  = *bound of error* dalam pengambilan sampel (Nilai derajat ketepatan sebesar 90% atau *bound of error* ( $B$ ) ditetapkan = 0,1.)

Proporsi populasi adalah bagian dari unit yang termasuk dalam suatu kelas tertentu atau proporsi dari populasi yang mempunyai sifat tertentu. Dalam penelitian ini sifat yang diinginkan dari sampel adalah perjalanan dengan menggunakan ojek.

Tiap hasil observasi yang memiliki sifat yang diinginkan diberi nilai 1 dan yang tidak diberi nilai 0. Jika ditarik sebuah sampel yang besarnya  $n$ , maka proporsi sampel adalah ratio dari unsur dalam sampel yang mempunyai sifat yang diinginkan. Dengan kata lain  $p$  adalah rata-rata dari harga 0 dan 1 dari nilai observasi sampel. Menurut Sugiarto (2001: 61), proporsi populasi ( $p$ ) biasanya diketahui dari hasil survei sebelumnya, namun jika nilai  $p$  sama sekali tidak diketahui, maka yang mungkin dilakukan adalah mencari sampel sebanyak mungkin. Dari rumus ini nilai sampel yang paling besar bisa diperoleh dari nilai terbesar  $p(1-p)$  yaitu pada saat  $p = 0,5$ .

Diketahui bahwa terdapat 3 pangkalan ojek di lokasi survey, antara lain adalah pangkalan ojek tirtasari dan pangkalan ojek pertigaan kacuk yang berada di kelurahan kebonsari, serta pangkalan ojek pabrik kebonagung yang berada di Desa Keronagung. Untuk mengetahui berapa jumlah responden yaitu pengguna ojek pada tiap-tiap pangkalan maka akan dilakukan perhitungan dengan data awal yang ada, dengan rincian sebagai berikut:

#### ➤ Pangkalan Ojek Tirtasari

Diketahui jumlah keseluruhan armada ojek di pangkalan ini ada 9 armada dan pengemudi ojek yang aktif sebanyak kurang lebih 4 orang setiap harinya, dengan rata-rata unitnya mengangkut 4 orang perharinya, maka jumlah penumpang rata-rata per hari = 4 penumpang x 4 unit armada = 16 orang. Jumlah ini selanjutnya digunakan sebagai populasi ( $N$ ) yang akan dijadikan sampel penelitian. Nilai derajat ketepatan sebesar 90% atau *bound of error* ( $B$ ) ditetapkan = 0,1.

Dari hasil perhitungan diperoleh jumlah sampel:

$$D = \frac{(0,1)^2}{4} = 0,0025$$

$$n = \frac{16 \times 0,5 (1 - 0,5)}{(16 - 1)0,0025 + 0,5(1 - 0,5)}$$

$n = 13,9$  sampel, dibulatkan menjadi 14 sampel

➤ **Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk**

Diketahui jumlah pengemudi ojek yang aktif sebanyak kurang lebih 6 orang setiap harinya, dengan rata-rata unitnya mengangkut 3 orang perharinya, maka jumlah penumpang rata-rata per hari = 3 penumpang x 6 unit armada = 18 orang. Jumlah ini selanjutnya digunakan sebagai populasi ( $N$ ) yang akan dijadikan sampel penelitian. Nilai derajat ketepatan sebesar 90% atau *bound of error* ( $B$ ) ditetapkan = 0,1.

Dari hasil perhitungan diperoleh jumlah sampel:

$$D = \frac{(0,1)^2}{4} = 0,0025$$

$$n = \frac{18 \times 0,5 (1 - 0,5)}{(18 - 1)0,0025 + 0,5(1 - 0,5)}$$

$n = 15,3$  sampel, dibulatkan menjadi 15 sampel

➤ **Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur**

Diketahui jumlah keseluruhan armada ojek di pangkalan ini ada 9 unit dan pengemudi ojek yang aktif sebanyak kurang lebih 4 orang setiap harinya, dengan rata-rata unitnya mengangkut 3 orang maka perharinya, maka jumlah penumpang rata-rata per hari = 3 penumpang x 4 unit armada = 12 orang. Jumlah ini selanjutnya digunakan sebagai populasi ( $N$ ) yang akan dijadikan sampel penelitian. Nilai derajat ketepatan sebesar 90% atau *bound of error* ( $B$ ) ditetapkan = 0,1.

Dari hasil perhitungan diperoleh jumlah sampel:

$$D = \frac{(0,1)^2}{4} = 0,0025$$

$$n = \frac{12 \times 0,5 (1 - 0,5)}{(12 - 1)0,0025 + 0,5(1 - 0,5)}$$

$n = 10,8$  sampel, dibulatkan menjadi 11 sampel

➤ **Pangkalan Ojek Kebonagung**

Diketahui jumlah keseluruhan armada ojek di pangkalan ini ada 30 unit dan pengemudi ojek yang aktif sebanyak kurang lebih 12 orang setiap harinya, dengan rata-rata unitnya mengangkut 3 orang perharinya, maka jumlah penumpang rata-rata per hari = 3 penumpang x 12 unit armada = 36 orang. Jumlah ini selanjutnya digunakan sebagai populasi ( $N$ ) yang akan dijadikan sampel penelitian. Nilai derajat ketepatan sebesar 90% atau *bound of error* ( $B$ ) ditetapkan = 0,1.

Dari hasil perhitungan diperoleh jumlah sampel:

$$D = \frac{(0,1)^2}{4} = 0,0025$$

$$n = \frac{36 \times 0,5 (1 - 0,5)}{(36 - 1)0,0025 + 0,5(1 - 0,5)}$$

$n = 26,6$  sampel, dibulatkan menjadi 27 sampel

Dari perhitungan sampel dari tiap-tiap pangkalan ojek maka jumlah keseluruhan responden yang dibutuhkan untuk menunjang validasi data yang akan digunakan menyusun laporan ini sebanyak 14 sampel di pangkalan ojek Tirtasari, 15 sampel di pangkalan ojek Partigaan Kacuk, 27 sampel di pangkalan ojek Kebonagung dan 10 sampel di pangkalan ojek Pasar Wagir sehingga total sampel quisoner yang dibutuhkan adalah sebanyak 67 sampel penumpang ojek.

### 3.1.1.2. Survei Sekunder

Pada survei sekunder, pengumpulan data di lakukan dari beberapa sumber, diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. Instansi pemerintahan yang terkait langsung dengan lokasi studi, antara lain adalah: Kecamatan Sukun- Kelurahan Kebonsari; Kecamatan Pakisaji- Desa Kebonagung dan Kecamatan Wagir- Desa Sitirejo
- b. Studi literatur yang erat kaitannya dengan kebutuhan angkutan (transportasi)
- c. Studi internet yang berkaitan dengan fenomena keberadaan ojek sebagai angkutan informal.

### **3.2. Metode Analisa**

Analisis data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Data yang diperoleh dari proses pengumpulan data dari survey lapangan kemudian akan diolah dan dianalisis. Analisa yang digunakan dalam penelitian “*Perbandingan Pola Tingkat Pelayanan Ojek di Daerah Perbatasan Kota dan Kabupaten Malang*” adalah:

#### **3.2.1. Analisa Tingkat Kebutuhan**

Analisa tingkat kebutuhan digunakan untuk mengetahui kebutuhan akan ojek dilihat dari sisi penumpang, untuk menentukannya perlu dilakukan analisa permintaan ojek di daerah perbatasan Kota dan Kabupaten Malang serta analisa bangkitan pergerakan ojek di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang.

##### **3.2.1.1. Analisa Permintaan Ojek**

Analisa permintaan transportasi merupakan proses yang berusaha menghubungkan antara kebutuhan akan jasa transportasi dengan aktivitas sosial ekonomi yang menimbulkan kebutuhan transportasi tersebut. Selanjutnya dinyatakan bahwa dalam proses ini, tipe, tingkat dan lokasi aktivitas manusia harus dihubungkan dengan kebutuhan (keinginan) untuk melakukan pergerakan (*demand for movement*) dari orang pada simpul – simpul dalam ruang yang ada tempat dilakukannya aktivitas sosial ekonominya.

Permintaan akan ojek dari penumpang atau orang timbul oleh akibat kebutuhan orang untuk melakukan perjalanan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dalam rangka beraktivitas seperti bekerja, bersekolah, belanja, pulang, rekreasi dan hiburan serta lainnya. Sifat kebutuhan tidak langsung ini diperlihatkan oleh kenyataan sehari – hari, di mana sering terjadi perjalanan dalam rangka mencapai suatu tujuan tertentu (tujuan yang sebenarnya yang ingin dicapai).

##### **A. Mengapa Terjadi Kebutuhan akan Ojek**

Kebutuhan akan jasa transportasi terjadi karena adanya aktivitas aktivitas ekonomi, sosial, budaya, pendidikan, rekreasi dan lain – lainnya. Aktivitas tersebut akan menimbulkan kebutuhan untuk melakukan perjalanan dari satu lokasi lain di mana aktivitas itu berada, sehingga terbentuklah semacam klasifikasi profil perjalanan (*trip profil*) yang sesuai dengan aktivitas masyarakat. Pada masing – masing profil perjalanan ini dapat dihitung jumlah perjalanan yang dilakukan dan ini dijadikan sebagai jumlah kebutuhan akan jasa transportasi untuk tiap – tiap profil perjalanan seperti misalnya: banyaknya jumlah perjalanan atau jumlah kebutuhan akan

ojek untuk perjalanan bekerja (kelompok aktivitas ekonomi), jumlah kebutuhan akan ojek untuk perjalanan sekolah (kelompok aktivitas pendidikan), dan seterusnya. Bentuk – bentuk profil perjalanan ini dapat dilihat pada tabel 3.1.

### B. Kapan Terjadi Kebutuhan akan Ojek

Sebelumnya secara sekilas telah digambarkan bahwa beberapa perjalanan cenderung memiliki jadwal, artinya terjadi dalam waktu yang teratur. Contohnya seperti perjalanan ke dan dari tempat mencari nafkah (tempat bekerja) yang dibentuk oleh aktivitas ekonomi dan perjalanan ke dan dari sekolah / kampus yang dibentuk oleh aktivitas pendidikan (profil perjalanan sekolah). Selanjutnya ada pula profil perjalanan yang terjadi sekali dalam seminggu, sebulan, setahun atau tidak menentu seperti profil perjalanan wisata ke dan dari objek wisata) yang cenderung banyak terjadi setiap hari minggu atau libur. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 3.1**  
**Jenis Aktivitas dan Profil Perjalanan**

No	Jenis Aktivitas	Menentukan Perjalanan (Maksud)	Profil Perjalanan	Keterangan
1.	EKONOMI (mencari nafkah termasuk bisnis)	Perjalanan bisnis atau ekonomi	Ke dan dari tempat kerja (tempat mencari nafkah dan lainnya)	
2	SOSIAL	Perjalanan sosial	Ke dan dari tempat kegiatan sosial (gedung pertemuan, rumah kerabat, dll)	Masing– masing profil perjalanan ini dihitung jumlah kebutuhannya serta waktunya kapan terjadi jumlah yang paling banyak)
3	BUDAYA	Perjalanan budaya	Ke dan dari tempat yang berkaitan dengan kebudayaan	
4	PENDIDIKAN	Perjalanan sekolah	Ke dan dari kampus atau sekolah	
5	REKREASI	Perjalanan wisata	Ke dan dari tempat – tempat wisata	
6	AGAMA	Perjalanan ibadah	Ke dan dari tempat ibadah	
7	KEGIATAN LAIN LAIN	Perjalanan lain - lain	Ke dan dari tempat kegiatan lain	

*Sumber: Fidel Miro (2005)*

### 3.2.1.2. Analisa Bangkitan Pergerakan

Analisa bangkitan pergerakan digunakan untuk suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan adalah rumah atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah. Untuk menentukan bangkitan perjalanan perlu diketahui tujuan perjalanan, waktu terjadinya perjalanan serta berdasarkan jenis orang.

#### A. Berdasarkan Tujuan Pergerakan

Pergerakan ke tempat kerja dan pergerakan ke sekolah atau kampus disebut tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan oleh setiap orang setiap hari, sedangkan tujuan pergerakan lain sifatnya hanya pilihan dan tidak rutin dilakukan. Pergerakan berbasis bukan rumah tidak selalu harus dipisahkan karena jumlahnya kecil, hanya sekitar 5% - 15% dari total pergerakan yang terjadi.

#### B. Berdasarkan Waktu Perjalanan

Pergerakan biasanya dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan jam tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan pergerakan sangat berfluktuasi atau bervariasi sepanjang hari. Tabel 3.2 memperlihatkan contoh klasifikasi tujuan pergerakan.

Tabel 3.2  
Contoh Klasifikasi Tujuan Pergerakan

Tujuan Pergerakan	Jam Sibuk Pagi Hari		Jam Tidak Sibuk	
	Jumlah	%	Jumlah	%
Bekerja				
Pendidikan				
Belanja				
Sosial				
Kesehatan				
Birokrasi				
Lain- lain				
Kembali ke rumah				

#### C. Berdasarkan Jenis Orang

Hal ini merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosio –

ekonomi, atribut yang dimaksud adalah tingkat pendapatan yang biasanya terdapat tiga tingkat pendapatan di Indonesia: tinggi, menengah dan rendah.

### **3.2.2. Analisa Pola Pergerakan**

Analisa pola pergerakan adalah sebuah analisa yang dilakukan guna mengetahui sifat-sifat atau bentuk perjalanan yang dilakukan masyarakat pengguna ojek di lokasi amatan, hal ini dapat dilihat dari asal tujuan pengguna ojek serta maksud perjalanannya. Setelah diketahui 2 hal tersebut maka dapat dibuat zonasi guna mengetahui pola pergerakan ojek di lokasi amatan. Penetapan zona tersebut juga akan memudahkan dalam melihat apakah terjadi interaksi secara langsung maupun tidak langsung antar pangkalan ojek, mengingat keberadaan pangkalan ojek berada di wilayah administratif yang berbeda.

#### **3.2.2.1. Asal Tujuan Perjalanan**

Analisa kualitatif yaitu mengolah dan menginterpretasikan data dan informasi verbal. Data kualitatif adalah data yang tidak dapat diukur dalam skala numeric, namun pada umumnya data kualitatif kadang-kadang dikuantitatifkan agar dapat diproses lebih lanjut. Dalam studi ini analisa kualitatif yang digunakan adalah Analisa Asal dan Tujuan, analisa ini dilakukan untuk mengetahui darimana saja para pengguna ojek di 4 pangkalan ojek yang berada di lokasi amatan ini berasal dan kemana saja tujuan pengguna ini. Untuk mendapatkan data asal dan tujuan maka akan dilakukan wawancara secara langsung di pangkalan ojek maupun di rumah pengguna jasa ojek, serta untuk mendukung validasi data maka akan disebarkan pula kuisioner.

Dengan analisa asal dan tujuan ini dapat diketahui arah aktivitas sosial ekonomi pengguna ojek, apakah desa menuju kota; kota menuju desa; desa menuju desa; kota menuju kota. Pergerakan desa-kota ini dipengaruhi oleh titik lokasi amatan pangkalan ojek yang berada di dua wilayah administratif yang berbeda. Pangkalan ojek Tirtasari dan pangkalan ojek Pertigaan Kacuk berada di Kota Malang dan pangkalan ojek Kcbonagung serta Pangkalan Ojek Pasar Wagir yang berada di Kabupaten Malang. Amatan di dua lokasi administratif yang berbeda ini dimaksudkan untuk mengetahui perbedaan karakteristik pengguna ojek di Desa dan Kota.

Setelah didapatkan informasi mengenai asal tujuan pengguna ojek melalui wawancara dan kuisioner maka untuk memudahkan membacanya dapat diimplementasikan kedalam bentuk tabel, seperti terlihat dari tabel berikut:



**Tabel 3.3**  
**Matriks Asal – Tujuan Pengguna**

Asal \ Tujuan	1	2	3	4	5	Total Asal
1						
2						
3						
4						
5						
<b>Total Tujuan</b>						

Sumber: Hasil Survey

Keterangan:

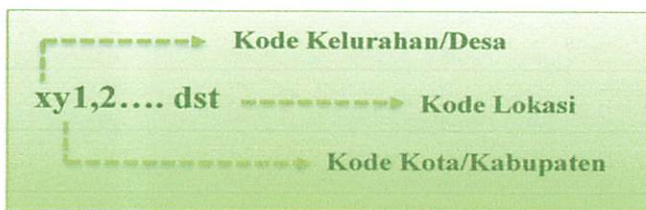
- 1 = Rumah
- 2 = Sekolah
- 3 = Tempat Kerja
- 4 = Terminal
- 5 = Tempat Belanja

Nantinya tabel tersebut akan dibuat untuk merekapitulasi hasil wawancara dan quisoner asal dan tujuan tiap-tiap pangkalan ojek, dari kesimpulan tabel di atas nantinya dapat diketahui jumlah total masing asal dan tujuan dan juga jumlah terbanyaknya. Jumlah terbanyak asal tujuan tiap-tiap pangkalan ojek merupakan asal tujuan dominan dengan frekuensi paling tinggi. Asal tujuan juga merupakan salah satu item pendukung untuk diketahuinya pola cakupan pelayanan angkutan ojek yang dapat langsung diimplementasikan dalam sebuah peta pelayanan.

### 3.2.2.2. Zonasi

Pola perjalanan merupakan salah satu pola yang terbentuk dengan adanya aktivitas sosial ekonomi penduduk yang berdampak pada permintaan (*demand*) ojek, besarnya permintaan tersebut dapat diketahui dari pola perjalanan yang ada. Untuk memudahkan dalam mengidentifikasi pola perjalanan penduduk Kelurahan Kebonsari dan Desa Kebonagung yang diwakili oleh para pengguna ojek dari zona asal (zona pembangkit) ke zona tujuan (zona penarik), maka perlu dilakukan pembagian zona berdasarkan kesamaan aktivitas atau *guna lahan* suatu kawasan.

Untuk maksud penelitian sesuai observasi serta amatan awal di lokasi studi, maka zona akan dibagi sesuai dengan kelompok-kelompok permukiman yang ada. Untuk memudahkan pengkodean zona pada peta maka akan dijelaskan pada uraian berikut:



Dengan sistem pengkodean seperti yang telah tertulis diatas, maka:

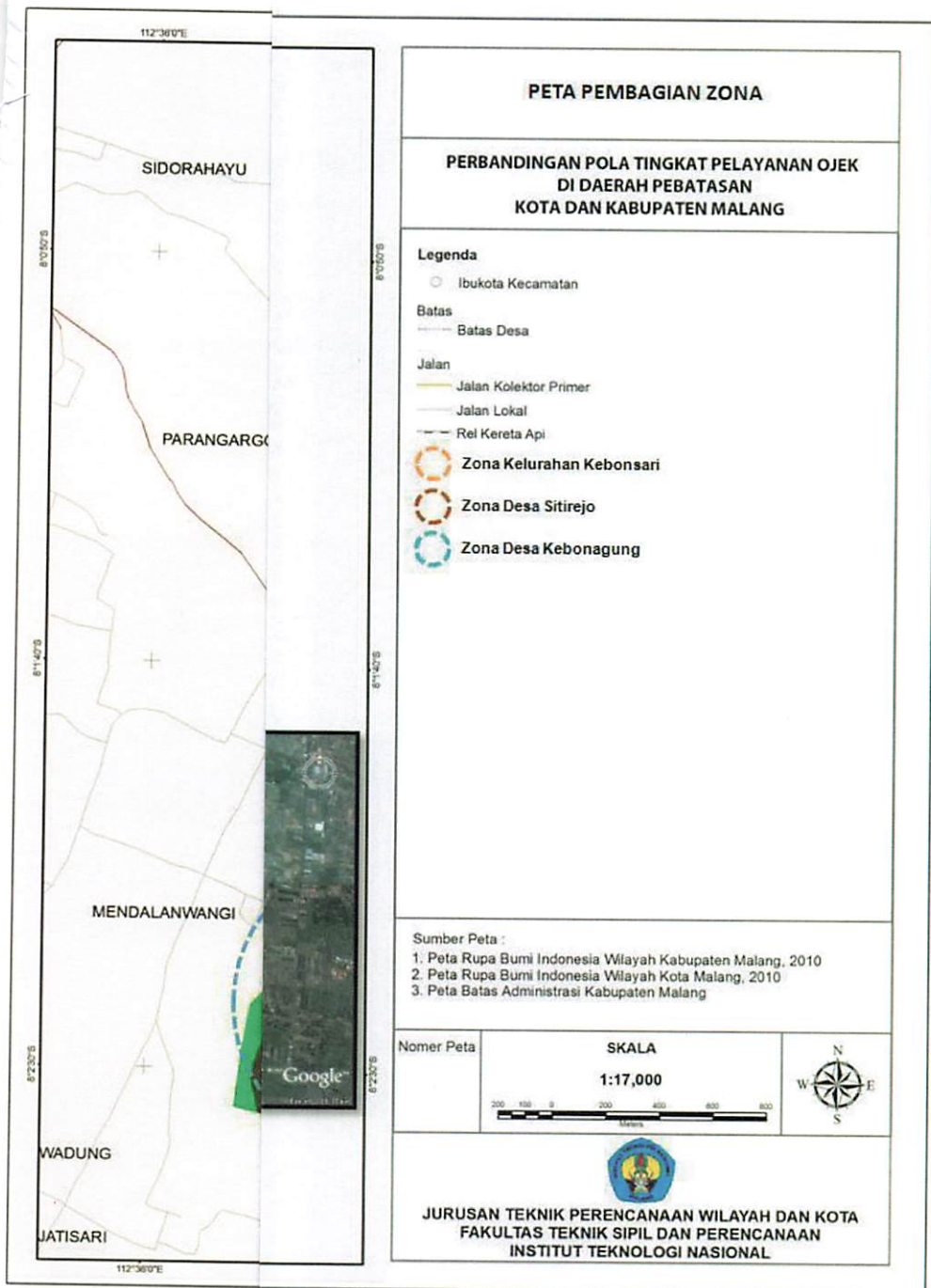
Kelurahan Kebonsari	= A
Desa Kebonagung	= B
Desa Sitirejo	= C
Kota	= 1
Kabupaten	= 2

Sesuai dengan pengelompokan asal dan tujuan dengan tarikan terbesar dari area permukiman maka Kelurahan Kebonsari dibagi kedalam 4 zona, Desa Sitirejo 3 zona dan Desa Kebonagung mempunyai 6 zona. Alasan pembagian zona ini dilihat dari area asal dan tujuan terbesar yaitu perumahan juga pabrik yang berada di zona B2.1 dan B2.2, selain itu ada pula pasar yang berada di zona C2.3. Pembagian zona ini akan memudahkan dalam melakukan amatan asal dan tujuan, sehingga dapat diketahui pergerakan dominan dari tiap-tiap pangkalan di masing-masing zona sehingga bisa dilihat hubungan dari pangkalan ojek.

Hasil pengolahan data primer asal tujuan perjalanan yang diperoleh berdasarkan hasil wawancara akan ditampilkan dalam bentuk tabel matriks asal tujuan perjalanan pada setiap zona. Penentuan zona berdasarkan kesamaan aktivitas atau guna lahan suatu kawasan. Dari matriks asal tujuan perjalanan tersebut dapat diketahui:

- Zona yang berpotensi sebagai tujuan perjalanan (zona penarik) yaitu zona yang memiliki jumlah tujuan perjalanan terbesar;
- Zona yang berpotensi sebagai asal perjalanan (zona pembangkit);
- Distribusi perjalanan berdasarkan pasangan asal tujuan, yaitu sebaran jumlah perjalanan baik dalam satu kawasan (*internal zona*) atau antar kawasan (dari setiap zona menuju zona lainnya);
- Pola pergerakan penduduk dalam lokasi pengamatan.

Untuk lebih jelasnya mengenai pembagian zonasi ini maka akan digambarkan pada sebuah **Peta 3.1 Pembagian Zonasi**



Pada Analisa permintaan dan pola pergerakan ojek fokus pengamatan akan dilakukan kepada penumpang atau pengguna ojek dengan melakukan wawancara serta penyebaran kuisioner. Dari analisis pada penjelasan diatas maka akan diketahui:

- Zona pembangkit dan penarik pengguna ojek, yaitu zona yang memiliki jumlah bangkitan dan jumlah tarikan perjalanan yang besar dengan menggunakan ojek;
- Distribusi pergerakan pengguna ojek, yaitu sebaran jumlah perjalanan dengan menggunakan ojek baik dalam satu zona (*intrenal zona*) atau antar zona (dari setiap zona menuju zona lainnya);
- Maksud perjalanan pengguna ojek;
- Waktu melakukan perjalanan pengguna ojek;

Untuk mendapatkan semua data tersebut maka akan dilakukan wawancara terbuka serta penyebaran kuisioner, rekapan data tersebut kemudian akan dituangkan dalam sebuah tabel dan dijabarkan secara deskriptif.

### 3.2.3. Analisa Tingkat Pelayanan

Untuk mengetahui kinerja tiap-tiap pangkalan ojek terhadap pergerakan (mobilitas) ada beberapa elemen yang dapat dijadikan acuan dan menggambarkan karakteristik angkutan yang diharapkan seperti yang ditetapkan oleh pemerintah dalam hal ini Departemen Perhubungan Darat baik dari segi kuantitas maupun kualitas angkutan. Amatan ini akan dilakukan pada tiap-tiap pangkalan ojek, kemudian data dari pangkalan ojek di kota dan kabupaten akan dikomparasikan untuk mengetahui persamaan dan perbedaan pelayanan ojeknya. Untuk memudahkan analisa tingkat kebutuhan maka akan digunakan indikator pelayanan angkutan umum, seperti tabel berikut:

Tabel 3.4  
Indikator Tingkat Pelayanan Ojek

No	Parameter	Bobot	Nilai	Alasan
	Tarif	7		
1	< 3000		5	Tarif merupakan salah satu faktor penentu seseorang dalam menentukan pilihan angkutan umum yang akan digunakan, oleh sebab itu mempunyai bobot paling tinggi.
	3000 - 6000		4	
	6100 - 9000		3	
	9100 - 12000		2	
	>12000		1	

No	Parameter	Bobot	Nilai	Alasan
2	Waktu Tempuh	6		Waktu tempuh merupakan faktor pembentuk dari variabel efisiensi pelayanan, selain tarif yang murah waktu tempuh yang singkat merupakan salah satu hal yang diharapkan oleh para pengguna ojek
	< 5 menit		5	
	5 - 10 menit		4	
	11 - 15 menit		3	
	16 - 20 menit		2	
	> 20 menit	1		
3	Alasan menggunakan ojek	5		Alasan menggunakan ojek merupakan parameter seseorang menggunakan ojek.
	Tidak ada angkutan umum lain yang melayani		6	
	Lebih cepat dalam menempuh perjalanan		5	
	Lebih mudah dan efisien		4	
	Capek untuk menunggu angkutan umum		3	
	Mabuk darat jika menggunakan angkutan umum		2	
	Motor bermasalah	1		
4	Tingkat Keselamatan	4		Yang dimaksud dengan keselamatan adalah penumpang ketika menggunakan ojek dan turun dengan kondisi yang sama, tidak mengalami luka sedikit apapun. Keselamatan juga bisa dilihat dari ada atau tidaknya tindak kriminal yang dialami oleh penumpang ojek.
	Baik		3	
	Cukup baik		2	
	Tidak baik		1	
5	Tingkat kenyamanan	3		Kenyamanan meliputi kenyamanan fisik penumpang berupa kenyamanan di atas kendaraan misalnya kenyamanan tempat duduk sepeda motor dan helm yang bersih.
	Baik		3	
	Cukup baik		2	
	Tidak baik	1		
6	Lama menunggu ojek	2		Lama menunggu ojek masuk dalam parameter keandalan
	< 5 menit		3	
	5 - 10 menit		2	
	> 10 menit		1	

No	Parameter	Bobot	Nilai	Alasan
7	Cara mendapat ojek	1		Salah satu faktor pembentuk variabel kemudahan yaitu, bagaimana cara mendapat ojek
	Di pangkalan Ojek		3	
	Menunggu Depan Rumah		2	
	Dihubungi Lewat Telepon		1	

*Sumber: Hasil Kajian*

## BAB IV GAMBARAN UMUM

### 4.1. Kondisi Wilayah Studi

Secara administratif, lokasi penelitian terletak di tiga kecamatan serta Kota dan Kabupaten yang berbeda, antara lain adalah Kelurahan Kebonsari di Kecamatan Sukun – Kota Malang; Desa Sitirejo di Kecamatan Wagir – Kabupaten Malang; serta Desa Kebonagung di Kecamatan Pakisaji – Kabupaten Malang. Ketiga Kelurahan dan/atau Desa tersebut saling terkoneksi atau terhubung satu sama lain khususnya dilihat dari aspek sosial-ekonomi.

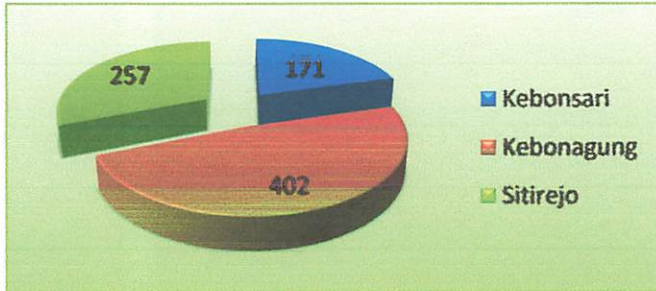
Berdasarkan luasan wilayah studi, Desa Kebonagung merupakan wilayah paling luas yaitu 402 Hektar atau sekitar 48% dari total keseluruhan wilayah studi. Desa Sitirejo merupakan wilayah nomer dua terluas yaitu sebesar 257 Hektar dengan prosentase sebesar 31%, sedangkan Kelurahan Kebonsari dengan luasan sebesar 171 Hektar dan prosentase 21% dari total luasan keseluruhan lokasi studi menempati posisi terakhir atau dapat disebut sebagai titik studi dengan luasan terkecil. Adapun luasan dari masing-masing Kelurahan / Desa untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.1 serta Diagram 4.1 berikut ini:

**Tabel 4.1**  
**Luasan Wilayah Studi**  
**Tahun 2014**

No	Kelurahan / Desa	Luas (Ha)	Prosentase (%)
1	Kebonsari	171	21
2	Sitirejo	257	31
3	Kebonagung	402	48
<b>Jumlah</b>		830	100

*Sumber: Profil Kelurahan/Desa Wilayah Studi*

**Diagram 4.1**  
**Luas Wilayah Studi**  
**Tahun 2014**



*Sumber: Profil Kelurahan Wilayah Studi*

#### 4.1.1. Kondisi Geografis

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai kondisi geografis masing – masing titik lokasi studi yaitu Kelurahan Kebonsari; Desa Sitirejo dan Desa Kebonagung. Pada pembahasan ini akan dibatasi untuk menjabarkan mengenai pola penggunaan lahan dan topografi lahan.

##### A. Kelurahan Kebonsari

Kelurahan Kebonsari berada di sebelah selatan Kota Malang yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Malang, batas administratif Kelurahan Kebonsari sendiri antara lain adalah:

Sebelah Utara : Kelurahan Bandungrejosari, Kec. Sukun – Kota Malang

Sebelah Timur : Kelurahan Gadang, Kecamatan Sukun – Kota Malang

Sebelah Selatan : Desa Kebonagung, Kec. Pakisaji – Kabupaten Malang

Sebelah Barat : Desa Sitirejo, Kec. Wagir – Kabupaten Malang

Penggunaan lahan di Kelurahan Kebonsari memiliki lahan terbangun yang mempunyai proporsi lebih besar dari pada lahan yang tidak terbangun. Kawasan yang terbangun terdiri atas kawasan permukiman, kawasan perkantoran serta perdagangan dan jasa, selain itu juga terdapat beberapa fasilitas pendidikan serta ada sebuah pabrik. Fasilitas yang dirasa menjadi tarikan yang sangat besar untuk wilayah – wilayah dari luar Kelurahan Kebonsari seperti Pabrik Rokok Kompas; Kantor Samsat Kota Malang; Lapas Kelas IIA Malang dan lain sebagainya. Sedangkan tarikan untuk warga di dalam wilayah Kelurahan Kebonsari sendiri seperti tempat peribadatan, fasilitas perdagangan dan jasa, fasilitas pendidikan, serta kantor Kelurahan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dari Foto 4.1 sampai dengan Foto 4.6 berikut:





**Foto 4.1**  
Kantor Lapas Wanita Kelas II A  
Kelurahan Kebonsari



**Foto 4.2**  
Pabrik Rokok Kompas  
Kelurahan Kebonsari



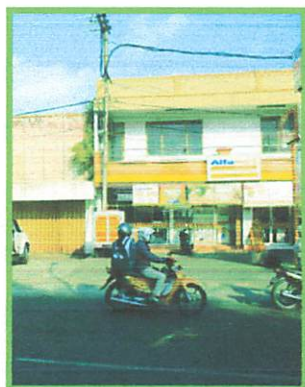
**Foto 4.3**  
Kantor Bersama Samsat  
Kelurahan Kebonsari



**Foto 4.4**  
Fasilitas Pendidikan  
Kelurahan Kebonsari



**Foto 4.5**  
Kantor Kelurahan  
Kelurahan Kebonsari



**Foto 4.6**  
Fasilitas Perdagangan dan Jasa  
Kelurahan Kebonsari

Adapun kondisi topografi Kelurahan Kebonsari didominasi dengan daerah yang datar, adapun kemiringan yang terdapat di wilayah ini tidaklah terlalu terjal, hanya di sebagian kecil wilayahnya yang mencapai kemiringan  $5^{\circ}$ . Sebagai gambarannya dapat dilihat pada Foto 4.7 dan Foto 4.8 berikut ini.



**Foto 4.7**  
**Topografi Datar**  
**Kelurahan Kebonsari**



**Foto 4.8**  
**Topografi Datar**  
**Kelurahan Kebonsari**

### **B. Desa Sitirejo**

Desa Sitirejo merupakan sebuah desa yang berada di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang, mempunyai batas administrasi sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kelurahan Kebonsari, Kec. Sukun – Kota Malang
- Sebelah Timur : Desa Kebonagung, Kec. Pakisaji – Kabupaten Malang
- Sebelah Selatan : Desa Mendalanwangi, Kec. Wagir - Kabupaten Malang
- Sebelah Barat : Desa Sidorahayu, Kec. Wagir - Kabupaten Malang

Desa Sitirejo di Kecamatan Wagir – Kabupaten Malang ini pada dasarnya masih mempunyai wilayah tidak terbangun yang masih cukup banyak, berupa ladang, sawah atau tanah kosong. Sedangkan untuk wilayah terbangunnya didominasi oleh permukiman warga, selain itu juga terdapat fasilitas pendidikan, fasilitas peribadatan serta fasilitas perdagangan dan jasa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Foto 4.9 sampai dengan Foto 4.14 berikut ini:



**Foto 4.9**  
**Fasilitas Permukiman**  
**Desa Sitirejo**



**Foto 4.10**  
**Pasar Tradisional**  
**Desa Sitirejo**



**Foto 4.11**  
**Kantor Desa**  
**Desa Sitirejo**



**Foto 4.12**  
**Fasilitas Peribadatan**  
**Desa Sitirejo**



**Foto 4.13**  
**Fasilitas Pendidikan**  
**Desa Sitirejo**



**Foto 4.14**  
**Lahan Belum Terbangun**  
**Desa Sitirejo**

Adapun kondisi topografi yang terdapat di Desa Sitirejo sendiri sebagian besar didominasi oleh kemiringan yang cukup terjal sekitar  $30^{\circ}$  -  $40^{\circ}$ . Hal ini disebabkan oleh karena adanya Sungai Metro yang melintasi Desa Sitirejo ini. Untuk memudahkan gambaran pembaca mengenai kondisi dilapangan maka akan dituangkan dalam bentuk Foto pada Foto 4.15 sampai dengan Foto 4.18 berikut ini:



**Foto 4.15**  
Kemiringan terjal  
Desa Sitirejo



**Foto 4.16**  
Sungai Metro  
Desa Sitirejo



**Foto 4.17**  
Kemiringan Terjal  
Desa Sitirejo



**Foto 4.18**  
Kemiringan Terjal  
Desa Sitirejo

### **C. Desa Kebonagung**

Desa Kebonagung di Kecamatan Pakisaji – Kabupaten Malang, dengan batas administrasi sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kelurahan Kebonsari, Kec. Sukun – Kota Malang
- Sebelah Timur : Kelurahan Gadang, Kec. Sukun – Kota Malang
- Sebelah Selatan : Desa Genengan, Kec. Pakisaji – Kabupaten Malang
- Sebelah Barat : Desa Sitirejo, Kec. Wagir – Kabupaten Malang

Desa Kebonagung mempunyai sekitar 20% dari total keseluruhan lahan yang belum terbangun berupa sawah, ladang maupun tanah kosong. Sedangkan untuk sisanya sekitar 80% terdiri atas lahan terbangun berupa fasilitas permukiman, fasilitas perdagangan dan jasa, fasilitas industri, fasilitas peribadatan, fasilitas pendidikan dan lain sebagainya. Selain pabrik yang cukup menjadikan tarikan cukup tinggi yaitu Pabrik Gula Kebonagung dan Pabrik Rokok Penamas, juga terdapat beberapa gudang serta pabrik yang lainnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada foto 4.19 sampai dengan Foto 4.28 berikut ini:



**Foto 4.19**  
**Pabrik Rokok Penamas**  
**Desa Kebonagung**



**Foto 4.20**  
**Pabrik Gula Kebonagung**  
**Desa Kebonagung**



**Foto 4.21**  
**Rumah Makan (Fasilitas PerJas)**  
**Desa Kebonagung**



**Foto 4.22**  
**SPBE Pertamina**  
**Desa Kebonagung**



**Foto 4.23**  
**Lahan Pertanian**  
**Desa Kebonagung**



**Foto 4.24**  
**Fasilitas Peribadatan (Masjid)**  
**Desa Kebonagung**



**Foto 4.25**  
**Fasilitas Pendidikan**  
**Desa Kebonagung**



**Foto 4.26**  
**Kantor Pos**  
**Desa Kebonagung**



**Foto 4.27**  
**Fasilitas Permukiman**  
**Desa Kebonagung**



**Foto 4.28**  
**Kantor Desa**  
**Desa Kebonagung**

Adapun dilihat dari topografinya, tingkat kemiringan di Desa Kebonagung didominasi oleh kemiringan yang datar dan ada sebagian wilayah yang mempunyai sudut kemiringan sebesar  $30^{\circ}$ - $40^{\circ}$ . Wilayah yang memiliki kemiringan yang cukup terjal pada khususnya terdapat di lokasi yang berdekatan dengan Sungai Metro, wilayah ini hanya terdapat sekitar 10% dari seluruh luasan wilayah Desa Kebonagung. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada foto berikut:



**Gambar 4.29**  
Kemiringan Datar  
Desa Kebonagung



**Gambar 4.30**  
Kemiringan Terjal  
Desa Kebonagung

#### 4.1.2. Data Kependudukan

Sedangkan untuk penduduk di wilayah studi dilihat dari luasan yang telah ada, maka Desa Kebonagung mempunyai luasan wilayah paling besar, sehingga mempunyai penduduk yang relatif lebih banyak dibandingkan 2 lokasi studi lainnya yaitu sebesar 16.551 jiwa. Untuk Kelurahan Kebonsari yang wilayahnya cenderung paling kecil dibanding 2 Desa di Lokasi amatan mempunyai jumlah penduduk sebesar 9676 jiwa, serta Desa Sitirejo mempunyai jumlah penduduk sebanyak 9746 jiwa.

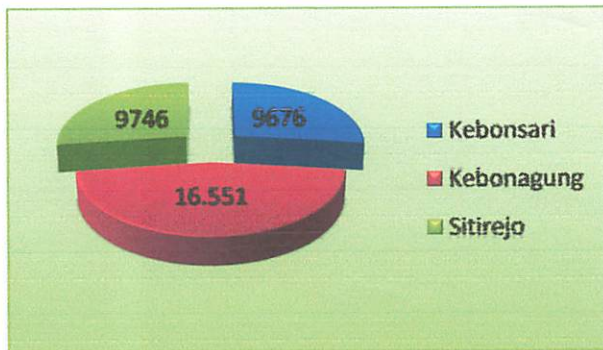
Adapun tingkat kepadatan di wilayah studi jika dilihat dari jumlah penduduk per luasan masing – masing lokasi, maka dapat diketahui bahwa Kelurahan Kebonsari mempunyai kepadatan yang relatif paling padat dibanding yang lainnya. Untuk lebih jelasnya maka dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.2**  
**Jumlah Penduduk di Wilayah Studi**  
**Tahun 2014**

No	Kelurahan / Desa	Jumlah Penduduk (jiwa)	Prosentase (%)
1	Kebonsari	9.676	27
2	Sitirejo	9.746	27
3	Kebonagung	16.551	46
<b>Jumlah</b>		35.973	100

Sumber: Profil Kelurahan Wilayah Studi

**Diagram 4.2**  
**Jumlah Penduduk Wilayah Studi**  
**Tahun 2014**



Sumber: Profil Kelurahan Wilayah Studi

**Tabel 4.3**  
**Kepadatan Penduduk Wilayah Studi**  
**Tahun 2014**

No	Kelurahan / Desa	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Luas (Ha)	Kepadatan (jiwa/Ha)
1	Kebonsari	9676	171	56,58
2	Sitirejo	9746	257	37,92
3	Kebonagung	16.551	402	41,17

Sumber: Profil Kelurahan Wilayah Studi



## 4.2. Aspek Transportasi

Pada subbab kali ini penulis akan menjabarkan mengenai kondisi transportasi yang ada di wilayah studi yaitu Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan Desa Sitirejo. Hal – hal yang menjadi fokus utama pada pembahasan ini adalah kondisi jalan serta ketersediaan angkutan umum yang ada.

### 4.2.1. Kondisi Jaringan Jalan

Perkerasan jalan di suatu wilayah merupakan salah satu faktor yang cukup pendukung dalam sebuah sistem transportasi. Jalanan dengan kondisi baik mempunyai kemungkinan lebih besar untuk dilayani oleh angkutan umum dibanding dengan jalan dengan kondisi kurang baik.

Kelurahan Kebonsari dengan total panjang jalan sepanjang 20km mempunyai jalan dengan kondisi baik sepanjang 5km dan sepanjang 15km mempunyai jalan dengan kondisi sedang. Desa Sitirejo mempunyai jalan dengan kondisi baik sepanjang 2km dan sisanya adalah jalan dengan kondisi sedang. Sedangkan untuk Desa Kebonagung mempunyai jalan dengan kondisi baik sepanjang 3km dan sisanya yaitu jalan lingkungan dengan kondisi jalan sedang.

### 4.2.2. Angkutan Umum yang Tersedia

Ojek bukan merupakan angkutan tunggal yang melayani seluruh wilayah studi, di Kelurahan Kebonsari; Desa Sitirejo serta Desa Kebonagung juga terdapat angkutan umum lain untuk melayani pergerakan keluar dan masuknya warga masyarakat yaitu becak, taksi, angkutan kota, angkutan desa serta bus.

#### A. Kelurahan Kebonsari

Pada Umumnya angkutan umum yang melayani kelurahan ini cukup beragam seperti taksi dan angkutan umum. Untuk angkutan umum utama wilayah ini adalah mikrolet dengan rute GA; GML; AJG; LG dan GL, namun mikrolet ini hanya melewati jalan arteri sekunder yaitu Jl. Sudanco Supriadi dan Jl. Satsui Tubun

#### B. Desa Sitirejo

Angkutan umum yang melewati wilayah Desa Sitirejo hanyalah angkutan desa GM yang melintas hanya di Jl. Raya Sitirejo tepatnya disebelah selatan wilayah ini. Oleh karena itu ojek merupakan angkutan umum yang cukup menjadi pilihan untuk menempuh perjalanan dari atau keluar Desa Sitirejo, mengingat jalan yang cukup terjal di hampir seluruh desa.

### **C. Desa Kebonagung**

Pada umumnya ada beberapa angkutan umum yang melewati Desa Kebonagung yaitu Taksi, Bus serta angkutan desa dengan rute jalur K1 (Gadang - Karangates), Bison (Gadang - Blitar), GS (Gadang - Sumber Manjing) yang hanya melewati jalan arteri sekunder yaitu Jl. Raya Kebonagung. Sedangkan untuk gang-gang seperti Jl. Lece, Jl. Sonosari, Jl. Sonotengah dan lain sebagainya dilayani oleh becak atau ojek tergantung jarak serta kondisi jalan yang harus ditempuh

## **4.3. Gambaran Ojek di Wilayah Studi**

Pada sub bab ini akan dibahas mengenai gambaran ojek di wilayah studi yang meliputi karakteristik pangkalan ojek, karakteristik pengemudi ojek dan karakteristik penumpang ojek.

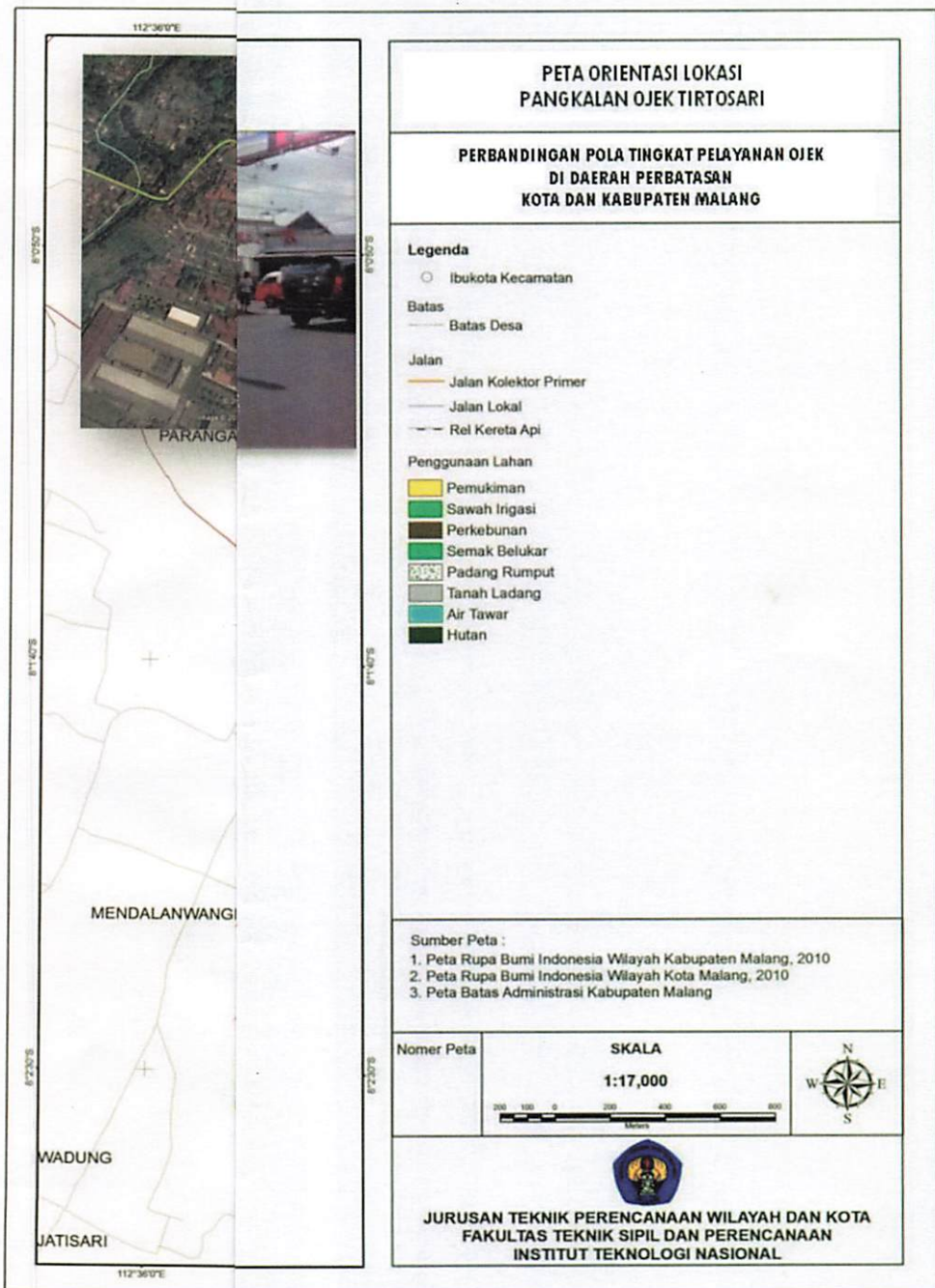
### **4.3.1. Karakteristik Pangkalan Ojek**

Ojek pada dasarnya digunakan oleh para pengguna guna menembus jalan yang tidak dilewati oleh angkutan umum lainnya. Seperti halnya di Kelurahan Kebonsari dan Desa Kebonagung yang angkutan umumnya hanya melewati jalan arteri sekunder saja, sehingga untuk menuju gang - gang yang ada di wilayah tersebut ojek merupakan alternatif angkutannya. Lain halnya dengan Desa Sitirejo yang wilayahnya didominasi oleh jalan dengan kemiringan yang cukup terjal dan tidak dilewati oleh angkutan umum kota, serta merepotkan untuk dilewati oleh becak. Untuk lebih jelasnya, berikut ini gambaran umum mengenai pangkalan ojek di masing - masing Kelurahan atau Desa. Pada umumnya pangkalan ojek di wilayah studi berada di lokasi - lokasi yang mudah dijangkau oleh penggunanya. Untuk lebih mengetahui kondisi ojek di tiap-tiap pangkalan, maka akan dijabarkan satu-persatu pada uraian dibawah ini.

#### **A. Pangkalan Ojek Tirtasari**

Pangkalan ini berada di pinggir Jalan S.Supriadi yang tepat di jalan masuk ke jalan tirtasari, pangkalan ini menggunakan sebagian kecil lokasi dari tempat pencucian bis, dengan mempunyai jam operasional pk. 06.00 sampai dengan 19.00. Potensi dari pangkalan ojek ini sebenarnya cukup baik, mengingat jalan tirtasari merupakan jalan masuk menuju Desa Sitirejo yang tidak terlayani angkutan umum lain serta kemiringan jalan yang cukup terjal mengingat wilayah tersebut dilewati aliran sungai Metro. Lahan tempat pangkalan ojek ini berada merupakan sumbangan dari pemilik usaha pencucian Bus yang ada di situ, sehingga para pengemudi ojek tidak dikenakan lagi biaya sewa lahan. Namun saat ini banyak hal yang menyebabkan ojek sudah tidak dilirik lagi seperti dulu, mengingat kecenderungan orang yang lebih memilih untuk mengkredit kendaraan sendiri dari pada menaiki ojek. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Peta

**4.1. Orientasi Lokasi Pangkalan Ojek Tirtasari berikut:**



### **B. Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk**

Pangkalan ojek ini tepat berada di pertigaan kacuk atau tepat di persimpangan antara Jln.S.Supriadi dengan Jln. Satsui Tubun Kelurahan Kebonsari, Kecamatan Sukun – Kota Malang, pangkalan ojek pertigaan kacuk ini beroperasi mulai jam 06.00 – 22.00. Keberadaan pangkalan ojek ini masih dapat bertahan sampai dengan hari ini ditengah gempuran pemilik sepeda motor pribadi yang kian hari kian membludak adalah dikarenakan pangkalan ojek ini mempunyai potensi tersendiri mengingat lokasinya yang tepat berada di terminal bayangan kacuk, sehingga untuk beberapa orang yang akan menempuh jarak pendek dan enggan untuk menunggu angkutan selanjutnya, ojek merupakan alternatif pilihan yang paling utama. Hal tersebut didasari oleh kebutuhan manusia yang kian hari membutuhkan perjalanan yang tidak banyak menyita waktu. Namun untuk beberapa alasan ojek di sini tidak hanya melayani daerah sekitar saja tetapi juga beberapa titik jangkauan terjauh yang pernah di tempuh oleh pengemudi ojek di pangkalan pertigaan kacuk ini yaitu Kota Blitar, Kota Surabaya dan Godanglegi, penumpang tetap menggunakan ojek untuk menempuh jarak yang jauh dikarenakan penumpang biasanya ingin menempuh perjalanan dalam waktu yang lebih singkat/cepat, serta penumpang biasa mengalami mabuk darat apabila menggunakan MODA transportasi jarak jauh lain seperti Bison atau Bus antar kota lebih menjadikan ojek sebagai alternatif kendaraan.

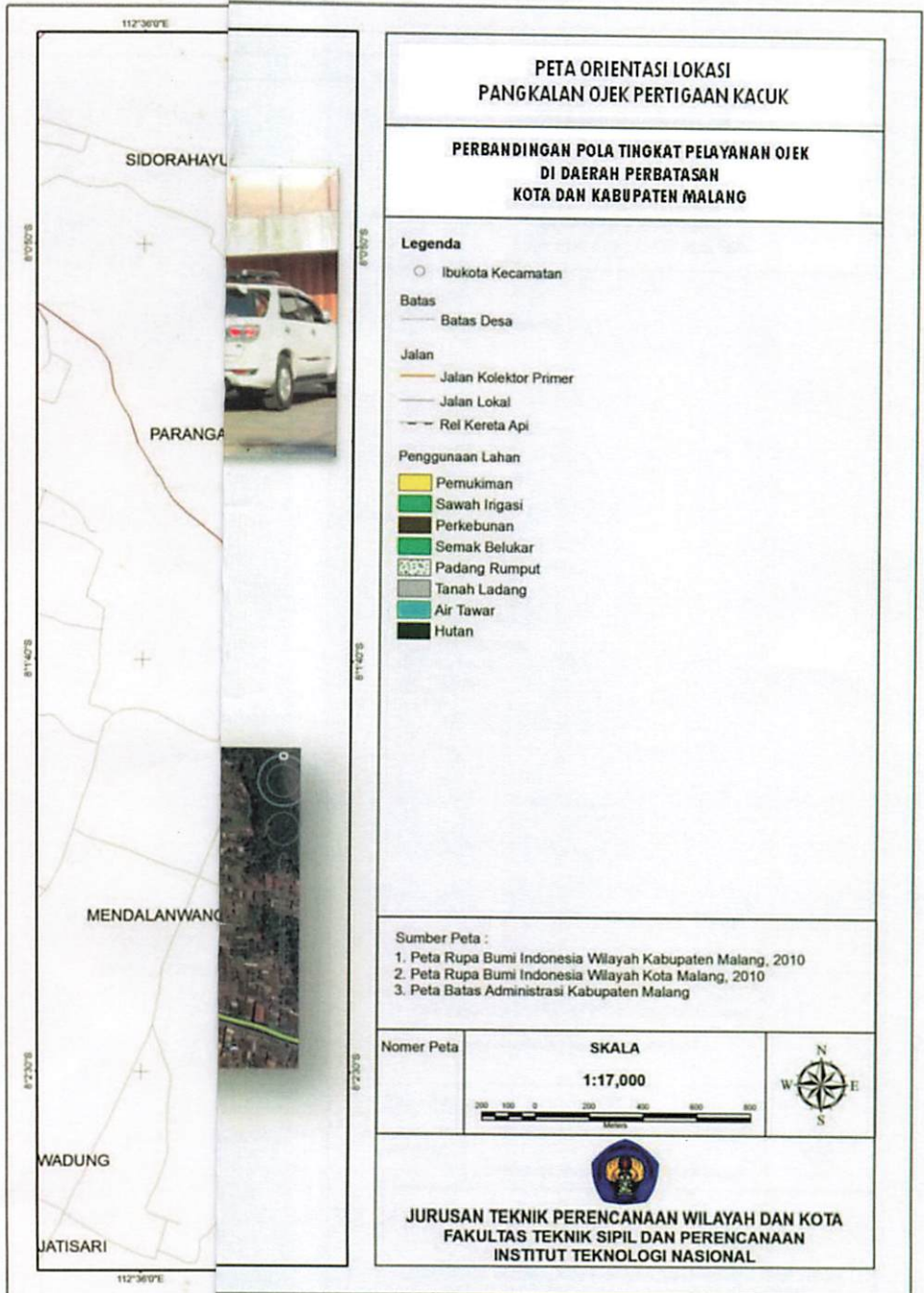
### **C. Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur**

Pangkalan ini tepat berada di persimpangan Pasar Lemahduwur dengan jam beroperasi mulai jam 06.00 sampai dengan jam 19.00 malam. Sedangkan untuk pembagian jadwal penumpang digunakan sistem urutan, sehingga tidak ada rebutan penumpang yang menyebabkan ketidakteraturan. Pangkalan ojek ini pada pagi hari lebih banyak melayani aktifitas warga dari dan menuju Pasar Lemahduwur, sedangkan pada siang harinya melayani kebutuhan warga dari dan menuju Desa Mendalanwangi – Kecamatan Wagir - Kabupaten Malang. Sama dengan permasalahan pangkalan ojek pada umumnya, dari tahun ke tahun peminat angkutan ojek ini menurun secara signifikan. Hal ini dipengaruhi oleh pilihan warga untuk mengkredit sepeda motor sendiri, didukung oleh pihak ketiga yang memberi kemudahan dalam melakukan transaksi tersebut.

### **D. Pangkalan Ojek Kebonagung**

Dari keempat pangkalan ojek yang menjadi objek amatan dalam pengerjaan Tugas Akhir ini, pangkalan ojek kebonagung merupakan pangkalan ojek yang cukup aktif. Hal ini dapat dilihat dari jam beroperasinya yang melayani selama 24 jam, dengan mempunyai anggota armada sebanyak 30 orang dengan pengemudi aktif setiap harinya rata-rata sebanyak 12 armada. Pangkalan ojek kebonagung ini mempunyai jangkauan lokasi pelayanan yang cukup luas yaitu dari dan menuju ke kecamatan wagir dan

menuju ke terminal bayangan kacuk. Selain dua lokasi tersebut yang menjadi tujuan utama, armada pangkalan ojek Kebonagung juga pernah melayani ke Bandar Udara Abdulrachman Salleh dengan alasan penggunaan demi menghemat waktu tempuh guna menembus kemacetan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Peta 4.2. Orientasi Lokasi Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk**, **Peta 4.3. Orientasi Lokasi Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur** dan **Peta 4.4. Orientasi Lokasi Pangkalan Ojek Kebonagung**.



### **4.3.2. Karakter Pengemudi Ojek**

Pada pembahasan sub bab ini akanj dijabarkan karateristik ojek berdasarkan aspek pengemudi. Untuk pembahasan lebih lanjut adalah sebagai berikut.

#### **4.3.2.1. Jumlah Anggota Pangkalan Ojek**

Dalam sebuah pangkalan ojek pastinya mempunyai pengojek didalamnya yang nantinya akan disebut sebagai anggota.

##### **➤ Pangkalan Ojek Tirtasari**

Pada pangkalan ojek tirtasari ini pada dasarnya mempunyai jumlah anggota sebanyak 9 orang pengemudi dengan jumlah pengemudi aktif sebanyak 4 orang pengemudi. Kondisi ini disebabkan bebeapa anggota juga mempunyai pekerjaan lain dan menjadikan ojek sebagai pekerjaan sampingan, pekerjaan lainnya dari tukang ojek antara lain sebagai tukang bangunan, petani dan ada juga yang sebagai mahasiswa serta ibu rumah tangga.

##### **➤ Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk**

Pangkalan ojek pertigaan kacuk dulunya mempunyai 15 anggota, namun seiring dengan berjalannya waktu dan tingkat kebutuhan ojek yang semakin menurun maka jumlah anggota tetapnya sekarang hanya 6 orang saja dan kesemuanya aktif, rata – rata para pengemudi ojek ini berumur di atas 45 tahun keatas. 5 orang pengemudi mempunyai tanah yang disewakan kepada petani untuk digarap sebagai lahan perkebunan tebu dan satu orang mempunyai took kelontong kecil di rumahnya yang dikelola oleh istrinya.

##### **➤ Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur**

Anggota pangkalan ojek di Pasar Lemahduwur yang berlokasi di Desa Sitirejo ini adalah sebanyak 9 orang pengemudi, dengan jumlah pengemudi aktif sebanyak 4 orang. Sama dengan pangkalan ojek yang lainnya, pengemudi mempunyai pekerjaan sampingan sebagai buruh tani atau tukang bangunan.

##### **➤ Pangkalan Ojek Pasar Kebonagung**

Jumlah anggota pangkalan ojek kebonagung ini paling banyak diantara pangkalan ojek lain di lokasi studi. Dengan jumlah anggota sebanyak 30 orang hanya 12 orang yang benar – benar aktif setiap harinya menjadi tukang ojek. Pekerjaan sampingan yang biasa dikerjakan adalah sebagai buruh tani, buruh pabrik, buruh / tukang bangunan serta supir truk.

#### **4.3.2.2. Pendapatan Perhari Tukang Ojek**

Dari hasil wawancara dengan para tukang ojek dapat diketahui bahwa rata – rata penghasilan tukang ojek perhari sebesar 51.000 – 70.000 sebanyak 11 orang, pendapatan 30.000 – 50.000 sebanyak 7 orang, lebih dari

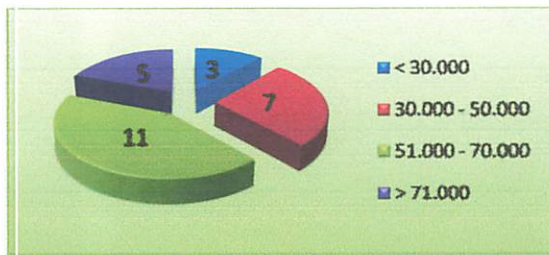
71.000 sebanyak 5 orang dan kurang dari 30.000 sebanyak 3 orang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel berikut :

**Tabel 4.4**  
**Pendapatan Tukang Ojek Per-Hari**

No	Pendapatan Per-Hari	Pangkalan Ojek				Jumlah Total
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwur	Kebonagung	
1	< 30.000	0	0	1	2	3
2	30.000 - 50.000	2	2	1	2	7
3	51.000 - 70.000	2	4	2	3	11
4	> 71.000	0	0	0	5	5
<b>Jumlah</b>		4	6	4	12	26

Sumber: Hasil survey

**Diagram 4.3**  
**Pendapatan Tukang Ojek Per -Hari**



Sumber: Hasil survey

#### 4.3.3. Karakteristik Penumpang Ojek

Untuk mengetahui mengenai karakter ekonomi dan sosial pengguna atau penumpang ojek, maka penulis menyebarkan beberapa kuisioner. Dengan menggunakan data awal dari rata-rata penumpang perharinya maka didapatkan jumlah respondennya, dengan rincian di Pangkalan Ojek Tirtasari 14 responden; Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk 15 responden; Pangkalan Ojek Kebonagung 27 responden dan Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur 11 responden. Penyebaran kuisioner ini bertujuan untuk mengetahui data awal pengguna ojek ini diharapkan penyusunan laporan ini berjalan dengan baik dan benar.



#### 4.3.3.1. Umur

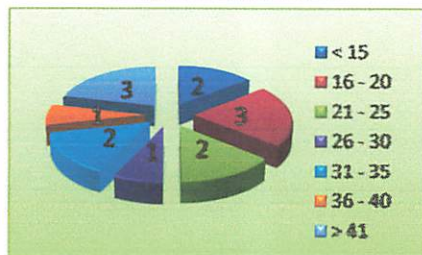
Gambaran umum mengenai umur ini diberikan kepada 67 responden yang tersebar di 4 pangkalan ojek sebagai lokasi studi. Dari hasil kuisioner tersebut diketahui bahwa pada Pangkalan Ojek Tirtasari paling banyak masing – masing 3 responden pada interval umur 16 – 20 tahun dan > 41 tahun, sedangkan paling sedikit pada interval umur 26 – 30 dan 36 – 40 tahun dengan masing – masing 1 responden. Pada Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk paling banyak ada pada interval umur 16 – 20 tahun dan 36 – 40 tahun dengan masing – masing 4 responden. Pada Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur jumlah responden sebanyak 3 orang atau sekitar 27% dari total keseluruhan terdapat pada interval 31 – 35 tahun. Untuk Pangkalan Ojek Kebonagung sebanyak masing – masing 5 responden ada pada interval umur < 15 tahun, 31 – 35 tahun dan > 41 tahun. Secara keseluruhan penumpang paling banyak ada pada interval umur 16 – 20 tahun sebanyak 18% dan yang paling sedikit pada interval umur 26 – 30 tahun sebanyak 7%. Untuk lebih jelasnya mengenai umur penumpang yang mewakili responden dari kuisioner masing – masing pangkalan ojek tersebut dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut:

Tabel 4.5  
Penumpang berdasarkan Umur

No	Usia (Tahun)	Pangkalan Ojek								Jumlah	
		Tirtasari		Pertigaan Kacuk		Pasar Lemahduwur		Kebonagung			
		Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%
1	< 15	2	14	3	20	1	9	5	19	11	16
2	16 - 20	3	21	4	27	1	9	4	15	12	18
3	21 - 25	2	14	1	7	1	9	4	15	8	12
4	26 - 30	1	7	1	7	2	18	1	4	5	7
5	31 - 35	2	14	1	7	3	27	5	19	11	16
6	36 - 40	1	7	4	27	1	9	3	11	9	13
7	> 41	3	21	1	7	2	18	5	19	11	16
<b>Jumlah</b>		14	100	15	100	11	100	27	100	67	100

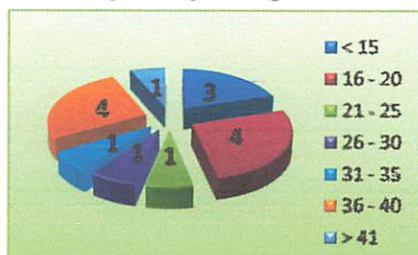
Sumber: Hasil survey

**Diagram 4.4**  
Penumpang berdasarkan Umur  
Pangkalan Ojek Tirtasari



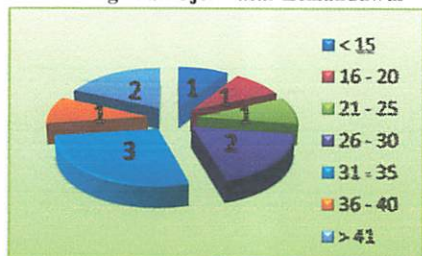
Sumber: Hasil Survey

**Diagram 4.5**  
Penumpang berdasarkan Umur  
Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk



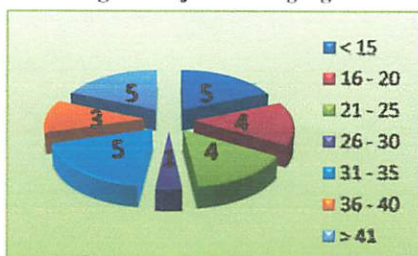
Sumber: Hasil Survey

**Diagram 4.6**  
Penumpang berdasarkan Umur  
Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur



Sumber: Hasil Survey

**Diagram 4.7**  
Penumpang berdasarkan Umur  
Pangkalan Ojek Kebonagung



Sumber: Hasil Survey

#### 4.3.3.2. Jenis Kelamin

Dalam pemilihan angkutan ojek ini ternyata perempuan lebih mendominasi, ada beberapa faktor yang mempengaruhi hal tersebut yang dapat terlihat dari alasan para responden menggunakan ojek. Dari persebaran kuisioner yang telah dilakukan maka didapatkan hasil bahwa jumlah total perempuan yang telah dilakukan Pangkalan Ojek Tirtasari adalah sebanyak 10 responden dan jumlah penumpang laki – laki sebanyak 4 responden. Untuk di Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk jumlah penumpang perempuan sebanyak 11 responden dan laki – laki 4 responden, sedangkan untuk Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur penumpang perempuan sebanyak 9 responden dan laki – laki 2 responden. Di Pangkalan Ojek Kebonagung jumlah penumpang perempuan sebanyak 18 responden dan laki – laki 9 responden. Dari semua pangkalan ojek di lokasi studi jumlah penumpang perempuan sebanyak 47

responden atau 70,1% sedangkan jumlah laki – laki 20 responden atau 29,9%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel berikut

Tabel 4.6  
Penumpang berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Pangkalan Ojek									
		Tirtasari		Pertigaan Kacuk		Pasar Lemahduwur		Kebonagung		Jumlah	
		Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%
1	Laki - laki	4	29	4	27	2	18	9	33	19	28
2	Perempuan	10	71	11	73	9	82	18	67	48	72
<b>Jumlah</b>		14	100	15	100	11	100	27	100	67	100

Sumber: Hasil survey

Diagram 4.8  
Penumpang berdasarkan Jenis Kelamin  
Pangkalan Ojek Tirtasari



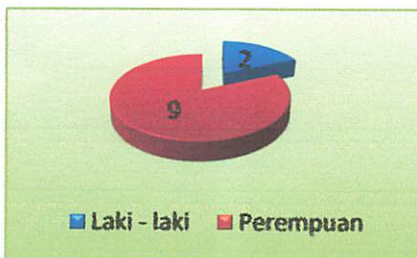
Sumber: Hasil Survey

Diagram 4.9  
Penumpang berdasarkan Jenis Kelamin  
Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk



Sumber: Hasil Survey

Diagram 4.10  
Penumpang berdasarkan Jenis Kelamin  
Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur



Sumber: Hasil Survey

Diagram 4.11  
Penumpang berdasarkan Jenis Kelamin  
Pangkalan Ojek Kebonagung



Sumber: Hasil Survey

### 4.3.3.3. Jenis Pekerjaan

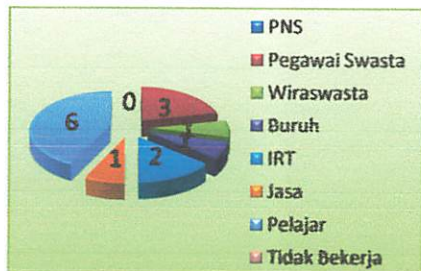
Jenis pekerjaan masyarakat pada suatu wilayah sudah pasti sangat bervariasi, sama halnya dengan penumpang ojek yang menjadi responden pada penelitian kali ini. Dapat dilihat dari tabel yang ada di bawah, bahwa jenis pekerjaan pengguna ojek yang mendominasi adalah pelajar sebanyak 24 responden atau 36% dari total responden dan Ibu Rumah Tangga (IRT) sebanyak 12 responden atau 18%. Untuk urutan ketiga adalah pegawai swasta sebanyak 11 responden, buruh 9 responden, PNS dan wiraswasta masing – masing 4 responden dan jasa sebanyak 3 orang atau 4%. Untuk lebih jelasnya mengenai jenis pekerjaan penumpang dari masing – masing pangkalan ojek dapat dilihat dalam tabel dan diagram berikut ini:

Tabel 4.7  
Penumpang berdasarkan Pekerjaan

No	Pekerjaan	Pangkalan Ojek									
		Tirtasari		Pertigaan Kacuk		Pasar Lemahduwur		Kebouagnug		Jumlah	
		Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%
1	PNS	0	0	1	7	1	9	2	7	4	6
2	Pegawai Swasta	3	21	2	13	2	18	4	15	11	16
3	Wiraswasta	1	7	1	7	0	0	2	7	4	6
4	Buruh	1	7	1	7	1	9	6	22	9	13
5	IRT	2	14	2	13	5	45	3	11	12	18
6	Jasa	1	7	1	7	0	0	1	4	3	4
7	Pelajar	6	43	7	47	2	18	9	33	24	36
8	Tidak Bekerja	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Jumlah</b>		14	100	15	100	11	100	27	100	67	100

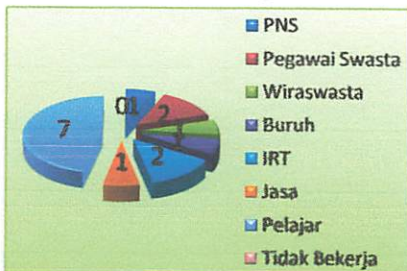
Sumber: Hasil survey

**Diagram 4.12**  
Penumpang berdasarkan Pekerjaan  
Pangkalan Ojek Tirtasari



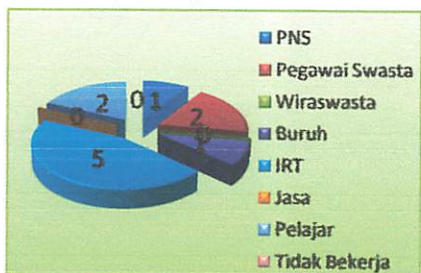
Sumber: Hasil survey

**Diagram 4.13**  
Penumpang berdasarkan Pekerjaan  
Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk



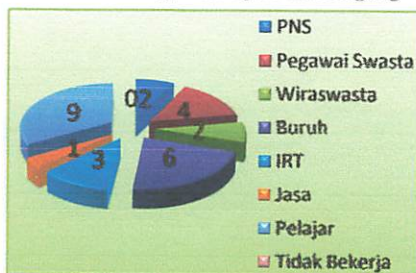
Sumber: Hasil survey

**Diagram 4.14**  
Penumpang berdasarkan Pekerjaan  
Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur



Sumber: Hasil survey

**Diagram 4.15**  
Penumpang berdasarkan Pekerjaan  
Pangkalan Ojek Kebonagung



Sumber: Hasil survey

#### 4.3.3.4. Tingkat Pendapatan

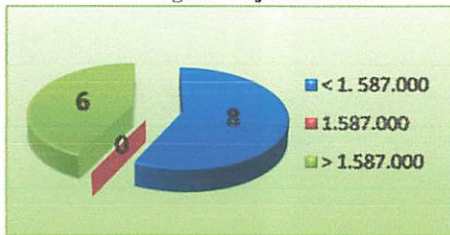
Data penghasilan penumpang pengguna ojek ini merupakan variabel yang penting untuk didapatkan. Pada studi kali ini wilayah pangkalan ojek terletak di Kota dan Kabupaten Malang yang mempunyai standart UMR yang berbeda. Guna memudahkan dalam pengelompokan data maka digunakan UMR Kota Malang tahun 2014 sebesar RP 1.587.000. Dari kuisisioner yang telah disebar didapatkan data total sebanyak 36 responden atau 54% berpenghasilan dibawah UMR, 3 responden atau 4% berpenghasilan di atas UMR. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel serta diagram berikut ini:

Tabel 4.8  
Tingkat Penghasilan Penumpang

No	Penghasilan	Pangkalan Ojek								Jumlah	
		Tirtasari		Pertigaan Kacuk		Pasar Lemahduwur		Kebonagung			
		$\Sigma$	%	$\Sigma$	%	$\Sigma$	%	$\Sigma$	%	$\Sigma$	%
1	< 1.587.000	8	57	9	60	7	64	12	44	36	54
2	1.587.000	0	0	0	0	0	0	3	11	3	4
3	> 1.587.000	6	43	6	40	4	36	12	44	28	42
<b>Jumlah</b>		14	100	15	100	11	100	27	100	67	100

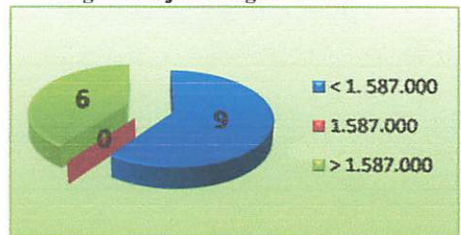
Sumber: Hasil survey

Diagram 4.16  
Penumpang berdasarkan Penghasilan  
Pangkalan Ojek Tirtasari



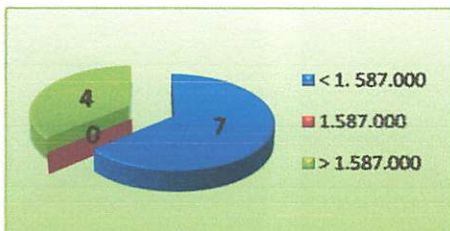
Sumber: Hasil survey

Diagram 4.17  
Penumpang berdasarkan Penghasilan  
Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk



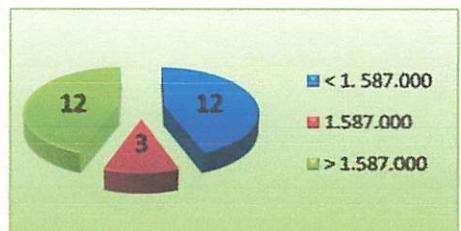
Sumber: Hasil survey

Diagram 4.18  
Penumpang berdasarkan Penghasilan  
Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur



Sumber: Hasil survey

Diagram 4.19  
Penumpang berdasarkan Penghasilan  
Pangkalan Ojek Kebonagung



Sumber: Hasil Survey

#### 4.4. Karakteristik Operasional Ojek

Karakteristik operasional ojek merupakan salah satu variabel yang dibutuhkan dalam menentukan pola pergerakan angkutan ojek serta tingkat pelayanan ojek menurut penumpang di masing – masing pangkalan ojek. Variabel pembentuknya meliputi alasan menggunakan ojek, cara mendapatkan ojek, maksud perjalanan penumpang ojek, waktu tunggu penumpang ojek, waktu tempuh dalam menggunakan ojek dan tarif saat menggunakan ojek. Berikut ini akan dijabarkan dengan lebih jelas lagi hasil kuisisioner dari masing – masing variabel pendukung.

##### 4.4.1. Jenis Kegiatan Menggunakan Ojek

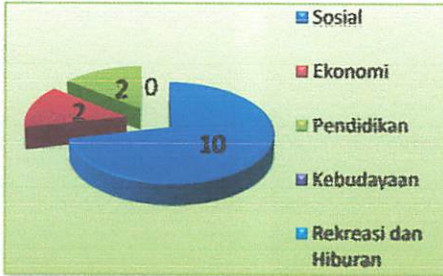
Dalam sebuah perjalanan pasti ada beberapa jenis kegiatan yang dilakukan, dilihat dari aspek ekonomi, sosial, pendidikan, kebudayaan ataupun rekreasi dan hiburan. Kegiatan yang masuk dalam aspek sosial antar lain pulang; berkunjung kerumah saudara; berkunjung ke rumah sakit, kegiatan yang masuk aspek ekonomi adalah bekerja dan kepasar, aspek pendidikan adalah bersekolah, aspek kebudayaan adalah pengajian, dan yang terakhir adaah kegiatan yang masuk rekreasi dan hiburan. Dari hasil wawancara serta penyebaran kuisisioner kepada para responden didapatkan hasil bahwa sebanyak total dari keempat pangkalan ojek 42 responden melakukan kegiatan sosial, kegiatan ekonomi sebanyak 11 responden, pendidikan 10 responden, kebudayaan, 1 responden serta rekreasi dan hiburan 3 responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.9  
Jenis Kegiatan Penumpang Ojek

No	Keterangan	Pangkalan Ojek				Jumlah Total
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwur	Kebonagung	
1	Sosial	10	9	9	14	42
2	Ekonomi	2	2	2	5	11
3	Pendidikan	2	3	0	5	10
4	Kebudayaan	0	0	0	0	0
5	Rekreasi dan Hiburan	0	1	0	3	4
<b>Jumlah</b>		14	15	11	27	67

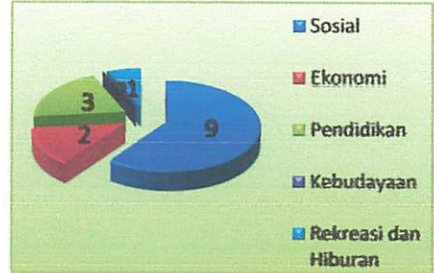
Sumber: Hasil Survey

**Diagram 4.20**  
Jenis Kegiatan Penumpang Ojek  
Pangkalan Ojek Tirtasari



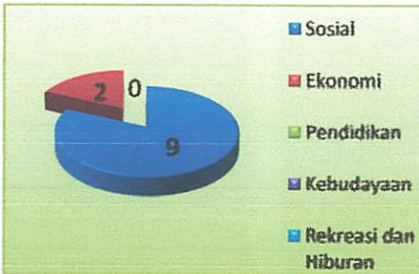
Sumber: Hasil Survey

**Diagram 4.21**  
Jenis Kegiatan Penumpang Ojek  
Pangkalan Ojek Tirtasari



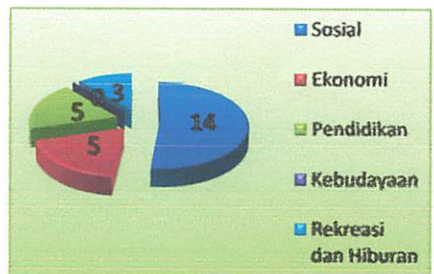
Sumber: Hasil Survey

**Diagram 4.22**  
Jenis Kegiatan Penumpang Ojek  
Pangkalan Ojek Tirtasari



Sumber: Hasil Survey

**Diagram 4.23**  
Jenis Kegiatan Penumpang Ojek  
Pangkalan Ojek Tirtasari



Sumber: Hasil Survey

#### 4.4.2. Maksud Menggunakan Ojek

Setiap pengguna ojek mempunyai maksud yang berbeda – beda dalam melakukan perjalanannya, dalam rekapitulasi hasil kuisioner yang telah disebarakan sebelumnya terdapat beberapa maksud perjalanan penumpang guna mendukung aktifitas sehari – harinya. Dari jumlah total 4 pangkalan ojek lokasi studi dapat diketahui bahwa mayoritas penumpang menuju arah pulang dengan jumlah total 38 responden, bersekolah 10 responden, bekerja 8 responden, berbelanja 3 responden, bepergian 4 responden serta keliatan lain seperti berkunjung ke rumah saudara atau



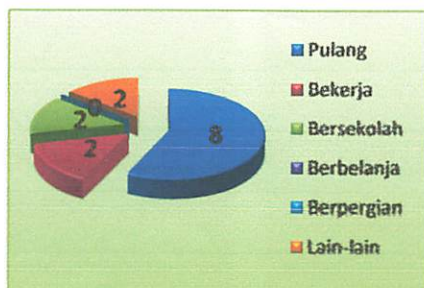
menjenguk orang sakit sebanyak 4 responden. Untuk lebih mengetahui kegiatan penumpang di masing- masing pangkalan ojek dapat dilihat dalam tabel dan diagram berikut ini:

**Tabel 4.10**  
Maksud Perjalanan Penumpang Ojek

No	Keterangan	Pangkalan Ojek				Jumlah
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemabduwar	Kebonagung	
1	Pulang	8	8	9	13	38
2	Bekerja	2	1	2	3	8
3	Bersekolah	2	3	0	5	10
4	Berbelanja	0	1	0	2	3
5	Berpergian	0	1	0	3	4
6	Lain-lain	2	1	0	1	4
<b>Jumlah</b>		14	15	11	27	67

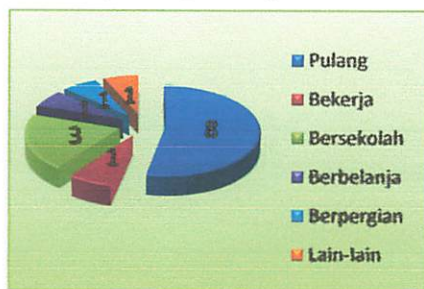
Sumber: Hasil survey

**Diagram 4.24**  
Maksud Perjalanan Penumpang Ojek  
Pangkalan Ojek Tirtasari



Sumber: Hasil survey

**Diagram 4.25**  
Maksud Perjalanan Penumpang Ojek  
Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk



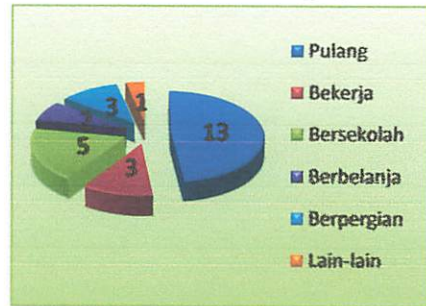
Sumber: Hasil survey

**Diagram 4.26**  
Maksud Perjalanan Penumpang Ojek  
Pangkalan Ojek Lemahduwur



Sumber: Hasil survey

**Diagram 4.27**  
Maksud Perjalanan Penumpang Ojek  
Pangkalan Ojek Kebonagung



Sumber: Hasil survey

#### 4.4.3. Alasan Menggunakan Ojek

Para pengguna ojek mempunyai alasan – alasan tertentu dalam memutuskan untuk menggunakan angkutan ojek. Setelah dilakukan penyebaran kuisioner didapatkan beberapa alasan yaitu antara lain adalah: tidak ada angkutan umum yang melayani daerah yang akan dituju sebanyak 20 responden sebagai alasan paling banyak didapati, kemudian capek untuk menunggu angkutan umum merupakan alasan 14 responden atau 21%, lebih cepat dalam menempuh perjalanan sebanyak 13 responden, sudah langganan sebanyak 8 responden atau 12%, lebih mudah dan efisien 7 responden atau 10%, mabuk darat jika menggunakan mobil sebanyak 4 responden atau 6% dan yang terakhir dengan alasan lain – lain yaitu motor pribadi yang sedang di bengkel sebanyak 1 responden atau 1%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.

**Tabel 4.11**  
Alasan Menggunakan Ojek

No	Alasan Menggunakan Ojek	Pangkalan Ojek								Jumlah Total	
		Tirtasari		Pertigaan Kacuk		Pasar Lemahduwur		Kebonagung			
		Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%
1	Tidak ada angkutan umum lain yang melayani	6	43	2	13	7	64	5	19	20	30
2	Lebih cepat dalam menempuh perjalanan	4	29	3	20	1	9	9	33	17	25
3	Lebih mudah dan efisien	2	14	4	27	2	18	3	11	11	16

No	Alasan Menggunakan Ojek	Pangkalan Ojek								Jumlah Total	
		Tirtasari		Pertigaan Kacuk		Pasar Lemahduwur		Kebonagung			
		Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%
4	Capek untuk menunggu angkutan umum	0	0	5	33	1	9	8	30	14	21
5	Mabuk darat jika menggunakan angkutan umum	1	7	1	7	0	0	2	7	4	6
6	Lain-lain	1	7	0	0	0	0	0	0	1	1
<b>Jumlah</b>		14	100	15	100	11	100	27	100	67	100

Sumber: Hasil survey

Diagram 4.28  
Alasan Menggunakan Ojek



Sumber: Hasil survey

#### 4.4.4. Cara Mendapatkan Ojek

Cara mendapatkan ojek merupakan variabel yang harus diketahui guna menentukan tingkat pelayanan ojek pada wilayah studi. Ada 3 alasan yang coba ditanyakan kepada penumpang, dari kuisioner yang disebarkan maka didapatkan hasil. Penumpang yang langsung di pangkalan ojek dengan jumlah total sebanyak 65orang, sedangkan tukang ojek yang datang dengan

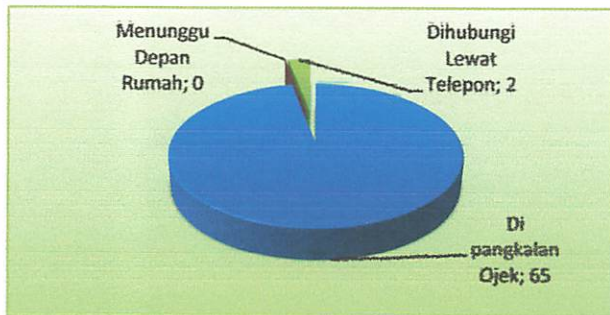
cara dihubungi lewat telepon dilakukan oleh 18 orang penumpang dan tidak ada penumpang yang menunggu di depan rumah ataupun di pinggir jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel berikut ini

**Tabel 4.12**  
**Cara Mendapat Ojek**

No	Cara Mendapatkan Ojek	Pangkalan Ojek								Jumlah	
		Tirtasari		Pertigaan Kacuk		Pasar Lemahduwur		Kebonagaug			
		$\Sigma$	%	$\Sigma$	%	$\Sigma$	%	$\Sigma$	%	$\Sigma$	%
1	Di pangkalan Ojek	13	93	14	93	11	100	27	100	65	97
2	Menunggu Depan Rumah	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Dihubungi Lewat Telepon	1	7	1	7	0	0	22	100	2	3
<b>Jumlah</b>		14	100	15	100	11	100	27	100	67	100

Sumber: Hasil survey

**Diagram 4.29**  
**Cara Mendapatkan Ojek**



Sumber: Hasil survey

#### 4.4.5. Waktu Tunggu Penumpang Ojek

Pada dasarnya semua angkutan umum pasti ada waktu tunggu untuk mendapatkannya, bahkan ojek sekalipun yang merupakan angkutan umum informal juga terdapat waktu tunggu penumpang. Waktu tunggu penumpang mempengaruhi tingkat pelayanan ojek di lokasi studi. Hasil kuisioner menyatakan bahwa total 62 penumpang dari jumlah responden sebanyak 67 orang menyatakan bahwa waktu tunggu kurang dari 5 menit, sedangkan

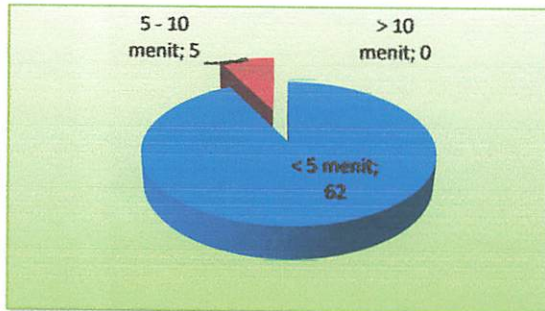
sisanya sebanyak 5 penumpang mengalami waktu tunggu selama 5 – 10 menit. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.13  
Waktu Tunggu Penumpang

No	Waktu Tunggu	Pangkalan Ojek								Jumlah Total	
		Tirtasari		Pertigaan Kacuk		Pasar Lemahduwur		Kebonagung			
		Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%
1	< 5 menit	13	93	13	87	9	82	27	100	62	93
2	5 - 10 menit	1	7	2	13	2	18	0	100	5	7
3	> 10 menit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Jumlah</b>		14	100	15	100	11	11	27	100	67	100

Sumber: Hasil survey

Diagram 4.30  
Waktu Tunggu Penumpang



Sumber: Hasil survey

#### 4.4.6. Waktu Tempuh Menggunakan Ojek

Waktu tempuh menggunakan ojek yang di maksud adalah lama perjalanan penumpang selama menggunakan ojek. Dari kuisioner yang telah disebarkan didapatkan hasil bahwa rata – rata waktu yang dibutuhkan untuk menempuh perjalanan di Pangkalan Ojek Tirtasari adalah kurang dari 5 menit sebanyak 7 responden, sedangkan untuk Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk rata- rata waktu tempuh yang dibutuhkan adalah selama 5 – 10 menit sebanyak 10 responden dari total 15 responden. Pada Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur sebanyak 6 responden melakukan perjalanan dengan memakan

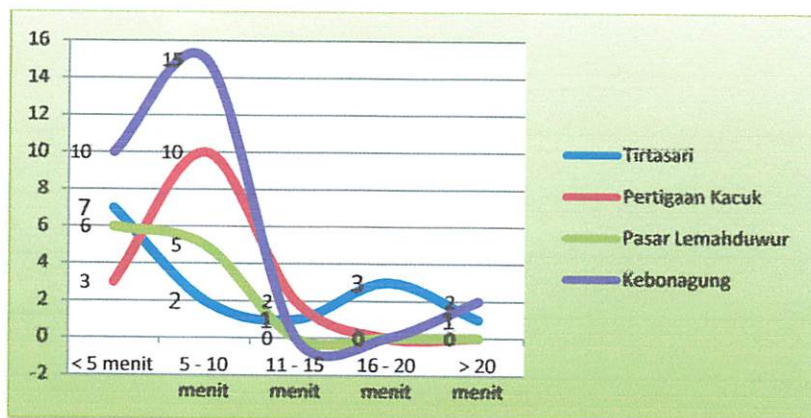
waktu kurang dari 5 menit, untuk Pangkalan Ojek Kebonagung rata – rata waktu yang dibutuhkan selama perjalanan adalah selama 5 -10 menit, yang dilakukan oleh 15 responden. Kesimpulannya adalah waktu tempuh yang paling banyak ditempuh adalah selama 5 – 10 menit oleh 32 responden dari total 67 responden.

Tabel 4.14  
Waktu Tempuh Menggunakan Ojek

No	Waktu Tempuh	Pangkalan Ojek								Jumlah	
		Tirtasari		Pertigaan Kacuk		Pasar Lemahduwur		Kebonagung			
		$\Sigma$	%	$\Sigma$	%	$\Sigma$	%	$\Sigma$	%	$\Sigma$	%
1	< 5 menit	7	50	3	20	6	55	10	37	26	39
2	5 - 10 menit	2	14	10	67	5	45	15	56	32	48
3	11 - 15 menit	1	7	2	13	0	0	0	0	3	4
4	16 - 20 menit	3	21	0	0	0	0	0	0	3	4
5	> 20 menit	1	7	0	0	0	0	2	7	3	4
<b>Jumlah</b>		14	100	15	100	11	100	27	100	67	100

Sumber: Hasil survey

Diagram 4.31  
Waktu Tempuh Menggunakan Ojek



Sumber: Hasil survey

#### 4.4.7. Tarif Saat Menggunakan Ojek

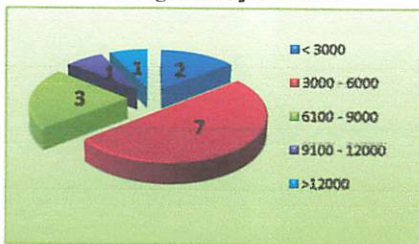
Saat menggunakan ojek pasti ada tarif tertentu yang harus di bayarkan, tidak seperti layaknya angkutan umum yang sudah ada tarif tetap sesuai dengan keputusan Pemerintah Daerahnya masing – masing. Penentuan tarif ojek ini lebih fleksibel tergantung kesepakatan kedua belah pihak yaitu penumpang dan pengemudi, penentuan tarifnya dilatar belakangi oleh jarak, kondisi medan dan waktu tempuh. Dari hasil kuisioner yang telah disebarakan dapat diketahui bahwa sebanyak 7 orang responden membayar kurang dari Rp 3.000,- ; sebanyak 44 responden membayar sebanyak Rp3.000,- - Rp6.000,- ; 6 responden dikenakan tarif Rp9.100,- - Rp12.000,- ; tarif antara Rp6.100,- - Rp9.000,- dibayarkan sebanyak 6 responden, sedangkan 4 responden dikenakan tarif lebih dari Rp12.000,- .untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.15  
Tarif saat Menggunakan Ojek

No	Tarif	Pangkalan Ojek								Jumlah	
		Tirtasari		Pertigaan Kacuk		Pasar Lemahduwar		Keboungang			
		Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%	Σ	%
1	< 3000	2	14	0	0	5	45	0	0	7	10
2	3000 - 6000	7	50	11	73	6	55	20	74	44	66
3	6100 - 9000	3	21	2	13	0	0	1	4	6	9
4	9100 - 12000	1	7	1	7	0	0	4	15	6	9
5	>12000	1	7	1	7	0	0	2	7	4	6
<b>Jumlah</b>		14	100	15	100	11	100	27	100	67	100

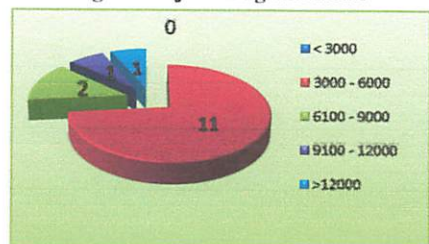
Sumber: Hasil survey

Diagram 4.32  
Tarif dalam Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Tirtasari



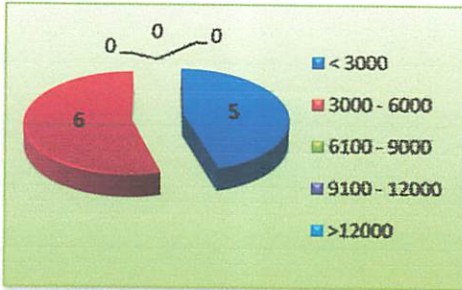
Sumber: Hasil survey

Diagram 4.33  
Tarif dalam Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk



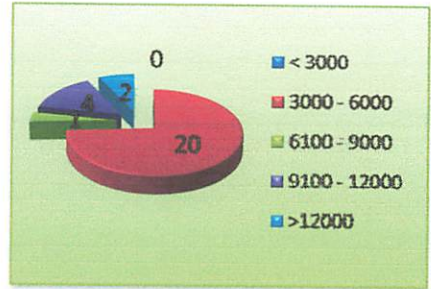
Sumber: Hasil survey

Diagram 4.34  
Tarif dalam Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur



Sumber: Hasil survey

Diagram 4.35  
Tarif dalam Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Kebonagung



Sumber: Hasil survey

#### 4.4.8. Tingkat Keselamatan

Dari hasil penyebaran kuisioner kepada beberapa sample penumpang didapatkan bahwa tingkat keselamatan ojek dirasa aman yang diberikan oleh 53 orang atau sekitar 79% dari total responden, serta sebanyak 14 orang atau sebanyak 21% merasa ojek merupakan angkutan yang cukup aman. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut ini:

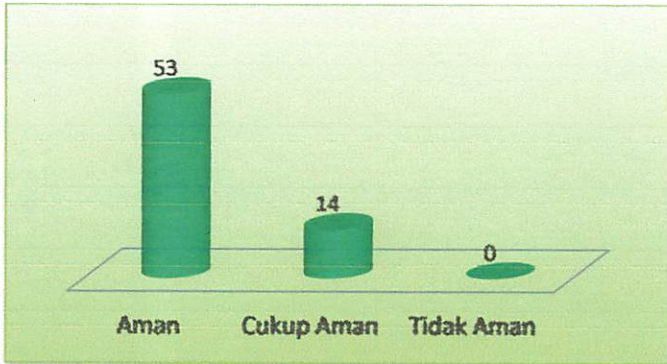
Tabel 4.16  
Tingkat Keamanan  
Menurut Penumpang Ojek

No	Keterangan	Pangkalan Ojek				Jumlah Total
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwur	Kebonagung	
1	Baik	12	11	8	22	53
2	Cukup baik	2	4	3	5	14
3	Tidak baik	0	0	0	0	0
<b>Jumlah</b>		14	15	11	27	67

Sumber: Hasil Survey



**Diagram 4.36**  
**Tingkat Keamanan**  
**Menurut Penumpang Ojek**



Sumber: Hasil Survey

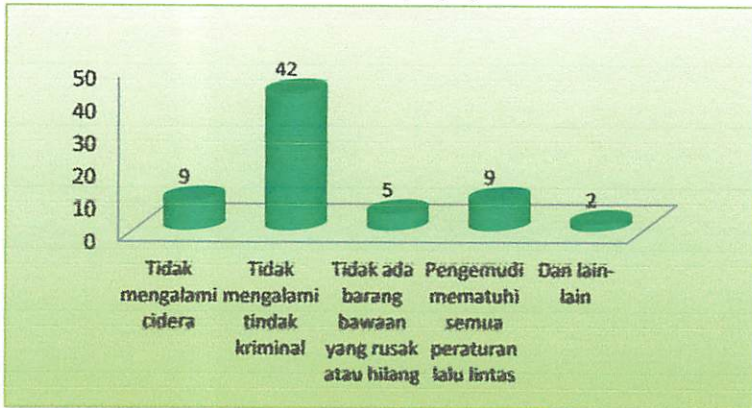
Dari hasil tingkat keselamatan tersebut, terdapat beberapa alasan yang diungkapkan oleh para penumpang. Antara lain sebanyak total 42 orang atau 63% mengungkapkan bahwa aman menurut mereka adalah selama menaiki ojek tidak mengalami tindak kriminal, alasan tersebut adalah paling banyak dekemukakan. Berikutnya sebanyak masing – masing 9 orang atau 13% dengan alasan tidak mengalami cedera dan pengemudi mematuhi semua aturan lalu lintas. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.17**  
**Alasan Keamanan**  
**Menurut Penumpang Ojek**

No	Keterangan	Pangkalan Ojek				Jumlah Total
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwar	Kebonagung	
1	Tidak mengalami cedera	2	3	1	3	9
2	Tidak mengalami tindak kriminal	9	10	8	15	42
3	Tidak ada barang bawaan yang rusak atau hilang	2	0	0	3	5
4	Pengemudi mematuhi semua peraturan lalu lintas	1	2	2	4	9
5	Dan lain-lain	0	0	0	2	2
<b>Jumlah</b>		14	15	11	27	67

Sumber: Hasil Survey

**Diagram 4.37**  
**Alasan Keamanan**  
**Menurut Penumpang Ojek**



Sumber: Hasil Survey

#### 4.4.9. Tingkat Kenyamanan

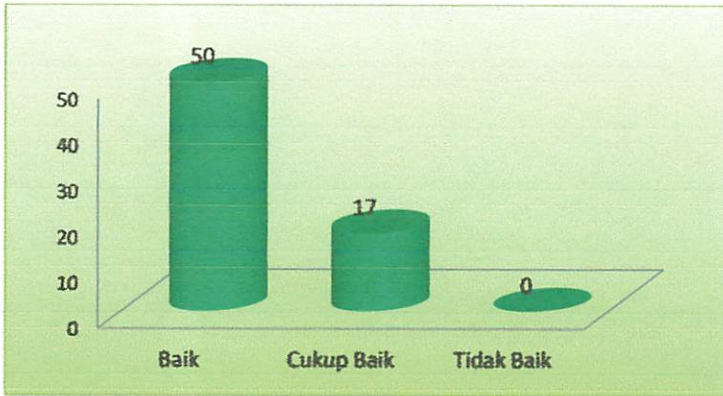
Kenyamanan merupakan salah satu hal yang harus dipertimbangkan dalam menentukan pilihan angkutan umum, baik dalam hal ini angkutan informal ojek. Para penumpang juga mempunyai kriteria dalam menilai tingkat kenyamanan dari angkutan tersebut. Sebanyak 50 orang atau 75% dari total keseluruhan sample penumpang mengungkapkan bahwa ojek mempunyai tingkat kenyamanan yang baik, sedangkan sebanyak 17 orang atau 25% menyatakan ojek sudah cukup baik tingkat kenyamanannya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.18**  
**Tingkat Kenyamanan**  
**Menurut Penumpang Ojek**

No	Keterangan	Pangkalan Ojek				Jumlah Total
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Sitirejo	Kebonagung	
1	Baik	14	12	6	18	50
2	Cukup Baik	0	3	5	9	17
3	Tidak Baik	0	0	0	0	0
<b>Jumlah</b>		14	15	11	27	67

Sumber: Hasil Survey

**Diagram 4.38**  
**Tingkat Kenyamanan**  
**Menurut Penumpang Ojek**



*Sumber: Hasil Survey*

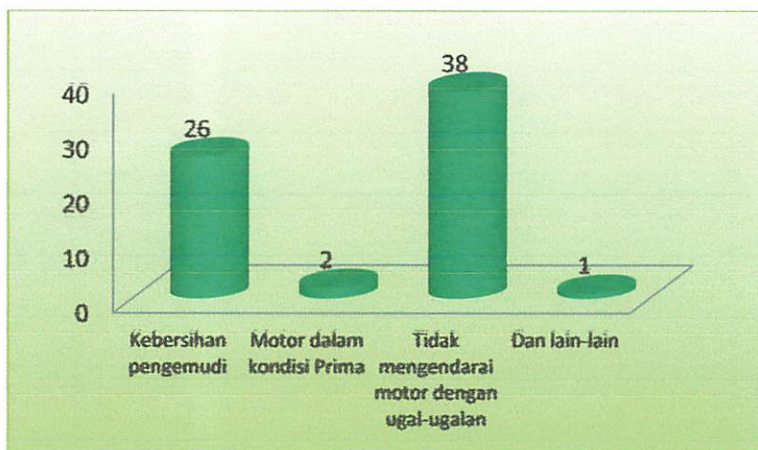
Dari tingkat kenyamanan yang telah didapatkan hasilnya dari penyebaran kuisioner didapatkan beberapa alasan para penumpang, sebanyak 38 orang atau 57% menyatakan merasa nyaman apabila pengemudi tidak mengendarai motor dengan ugal – ugalan. Sedangkan sebanyak 26 orang atau 39% menyatakan kebersihan pengemudi yang menjadi alasan tingkat kenyamanan. Sebanyak 2 orang menyatakan motor dalam kondisi prima menambah kenyamanan dalam menaiki ojek. Untuk lebih detailnya dapat dilihat pada Tabel dan Diagram berikut:

**Tabel 4.19**  
**Alasan Tingkat Kenyamanan**  
**Menurut Penumpang Ojek**

No	Keterangan	Pangkalan Ojek				Jumlah Total
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahdewur	Kebonagung	
1	Kebersihan pengemudi ojek	7	8	2	9	26
2	Motor dalam kondisi prima	0	2	0	0	2
3	Tidak mengendarai motor dengan ugal-ugalan	6	5	9	18	38
4	Dan lain-lain	1	0	0	0	1
<b>Jumlah</b>		14	15	11	27	67

*Sumber: Hasil Survey*

Diagram 4.39  
Alasan Tingkat Kenyamanan  
Menurut Penumpang Ojek



Sumber: Hasil Survey

## **BAB V**

# **ANALISA PERBANDINGAN TINGKAT PELAYANAN OJEK DI DAERAH PERBATASAN KOTA DAN KABUPATEN MALANG**

Pada bab analisa perbandingan tingkat pelayanan ojek di Daerah perbatasan Kota Kabupaten Malang ini akan diuraikan mengenai analisa tingkat pelayanan ojek pada 4 pangkalan ojek sebagai lokasi studinya, yaitu pangkalan ojek Tirtasari, pangkalan ojek Pertigaan Kacuk, pangkalan ojek Pasar Lemahduwur dan pangkalan ojek Kebonagung. Sesuai dengan sasaran yang telah dijelaskan, maka pertama akan diuraikan analisa tingkat kebutuhan ojek yang dapat dilihat dari permintaan ojek serta bangkitan – tarikan penggunaan ojek, kemudian analisa pola pergerakan pelayanan ojek dari asal – tujuan perjalanan serta yang terakhir adalah analisa tingkat pelayanan ojek pada lokasi studi.

### **5.1. Analisa Tingkat Kebutuhan Ojek**

Sasaran utama dari analisa tingkat kebutuhan adalah untuk mengetahui kebutuhan akan ojek untuk aktivitas sosial ekonomi penduduk kawasan perbatasan Kota dan Kabupaten Malang. Untuk menentukan tingkat kebutuhan ojek maka akan dirumuskan terlebih dahulu tujuan perjalanan, serta bangkitan masing – masing pangkalan ojek untuk mengetahui tingkat permintaan ojek serta bangkita pergerakan di kawasan perbatasan Kota dan Kabupaten Malang. Pada analisa permintaan ojek serta analisa bangkitan pergerakan berikut ini diolah dari data responden di lapangan pada masing – masing pangkalan ojek.

#### **5.1.1. Analisa Permintaan Ojek**

Dalam sub bab ini analisa permintaan ojek digunakan untuk mengetahui kebutuhan ojek di masing – masing pangkalan ojek guna mengetahui “Mengapa terjadi kebutuhan akan ojek?” yang diartikan sebagai aktivitas atau jenis kegiatan menggunakan ojek, serta “Kapan terjadinya kebutuhan akan jasa ojek?” yang diartikan sebagai waktu menggunakan ojek.

Kebutuhan jasa ojek terjadi karena adanya aktivitas – aktivitas Sosial, Ekonomi, Pendidikan, Kebudayaan serta Rekreasi dan Hiburan. Aktivitas – aktivitas ini akan menimbulkan kebutuhan untuk melakukan

perjalanan dari satu lokasi ke lokasi lain dengan aktivitas yang berbeda sehingga terbentuklah klasifikasi profil perjalanan (*trip profile*).

#### A. Pangkalan Ojek Tirtasari

Berdasarkan hasil penyebaran kuisioner kepada 14 responden di pangkalan ojek Tirtasari dapat diketahui bahwa sebanyak 10 responden melakukan aktivitas sosial. Aktivitas sosial pada hal ini adalah perjalanan yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan sosial seperti halnya pulang dan mengunjungi saudara sebagai salah satu bentuk pemenuhan kebutuhan rohani. Untuk rincian profil perjalanan pulang adalah sebanyak 8 responden dan berkunjung 2 responden. Untuk aktivitas pendidikan dengan profil perjalanan bersekolah sebanyak 2 responden serta aktivitas ekonomi sebanyak 2 responden dengan profil perjalanan bekerja sebanyak 2 responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.1**  
**Jenis Aktivitas dan Profil Perjalanan**  
**Pangkalan Ojek Tirtasari**

No	Jenis Aktivitas	Asal	Tujuan	Profil Perjalanan	Waktu Perjalanan
1	Ekonomi	Rumah	Tempat Kerja	Bekerja	06.00
2	Sosial	Rumah	Rumah Saudara	Berkunjung	10.45
3	Pendidikan	Rumah	Sekolah	Bersekolah	06.00
4	Pendidikan	Rumah	Sekolah	Bersekolah	06.30
5	Sosial	Pasar	Rumah	Pulang	08.00
6	Ekonomi	Rumah	Tempat Kerja	Bekerja	07.30
7	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	14.15
8	Sosial	Tempat Kerja	Rumah Sudara	Berkunjung	16.30
9	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	15.00
10	Sosial	Terminal	Rumah	Pulang	16.00
11	Sosial	Tempat Kerja	Rumah	Pulang	17.15
12	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	16.30
13	Sosial	Bioskop	Rumah	Pulang	18.15
14	Sosial	Tempat Kerja	Rumah	Pulang	17.30

Sumber: Hasil Analisa

Setelah diketahui “*kemana*” pergerakan menggunakan ojek di Pangkalan Ojek Tirtasari maka sekarang perlu diketahui pula “*kapan*” perjalanan itu dilakukan. Hal tersebut dapat dilihat dari sisi waktu, dalam hal ini amatan dilapangan dibatasi mulai pk. 06.00 pada pagi hari sampai dengan pk. 20.00 pada malam hari. Dari hasil analisa yang telah dilakukan, pada Pangkalan Ojek Tirtasari terdapat 2 jam puncak yaitu pada pk.06.00 – 06.59 dan pk.16.00 – 16.59.

Pada pk. 06.00 – 06.59 kegiatan utama yang dilakukan adalah bekerja dan bersekolah, sedangkan pada pk.16.00 – 16.59 kegiatan utama

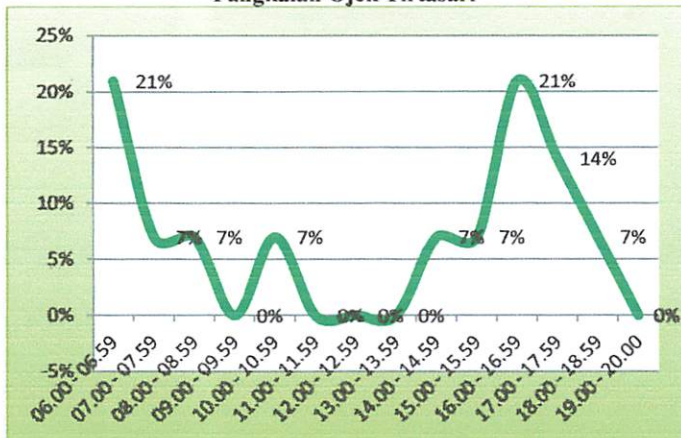
yang dilakukan adalah pulang ke rumah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan diagram penjabaran waktu perjalanan berikut ini.

**Tabel 5.2**  
Waktu Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Tirtasari

No.	Waktu Perjalanan	Jumlah	Prosentase
1	06.00 - 06.59	3	21%
2	07.00 - 07.59	1	7%
3	08.00 - 08.59	1	7%
4	09.00 - 09.59	0	0%
5	10.00 - 10.59	1	7%
6	11.00 - 11.59	0	0%
7	12.00 - 12.59	0	0%
8	13.00 - 13.59	0	0%
9	14.00 - 14.59	1	7%
10	15.00 - 15.59	1	7%
11	16.00 - 16.59	3	21%
12	17.00 - 17.59	2	14%
13	18.00 - 18.59	1	7%
14	19.00 - 20.00	0	0%
<b>Jumlah</b>		14	100%

Sumber: Hasil Analisa

**Diagram 5.1**  
Prosentase Waktu Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Tirtasari



Sumber: Hasil Analisa

Dari uraian analisa tersebut sudah jelas sekali terlihat bahwa permintaan ojek tinggi pada saat pagi hari pk 06.00 – 06.59 dan sore hari pk 16.00 – 16.59 dengan tujuan perjalanan bekerja dan bersekolah. Tetapi jika dilihat justru kegiatan sosial merupakan kegiatan yang paling banyak dilakukan oleh penumpang ojek dengan persebaran waktu yang beragam karena pulang bukan kegiatan rutin dengan ketetapan waktu tertentu.

#### B. Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk

Berdasarkan hasil analisa pada kuisioner yang telah disebarakan pada 15 responden pada pengguna ojek di Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk jenis aktivitas yang paling banyak dilakukan adalah sebanyak 9 responden melakukan aktivitas sosial dengan profil perjalanan pulang dan berkunjung. Kemudian secara berturut – turut 2 responden melakukan aktivitas ekonomi dengan profil perjalanan bekerja dan berbelanja, 3 responden melakukan aktivitas pendidikan dengan profil perjalanan bersekolah dan kuliah dan 1 orang responden melakukan perjalanan jalan – jalan di mall yang masuk aktivitas rekreasi dan hiburan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel berikut.

**Tabel 5.3**  
**Jenis Aktivitas dan Profil Perjalanan**  
**Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk**

No	Jenis Aktivitas	Asal	Tujuan	Profil Perjalanan	Waktu Perjalanan
1	Pendidikan	Rumah	Sekolah	Bersekolah	06.15
2	Ekonomi	Rumah	Tempat Kerja	Bekerja	06.00
3	Rekreasi dan Hiburan	Rumah	Terminal	Berpergian	12.45
4	Pendidikan	Rumah	Sekolah	Kuliah	14.00
5	Ekonomi	Rumah	Pasar	Berbelanja	16.00
6	Pendidikan	Rumah	Sekolah	Bersekolah	06.00
7	Sosial	Tempat Kerja	Rumah	Pulang	16.30
8	Sosial	Rumah	Rumah Sakit	Berkunjung	16.00
9	Sosial	Terminal	Rumah	Pulang	18.30
10	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	15.10
11	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	15.45
12	Sosial	Tempat Kerja	Rumah	Pulang	17.25
13	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	14.45
14	Sosial	Tempat Kerja	Rumah	Pulang	16.45
15	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	16.10

Sumber: Hasil Analisa

Seperti halnya di pangkalan ojek Tirtasari, pada Pangkalan Ojek Pertigaan kacuk waktu amatan dibatasi mulai pk. 06.00 pagi hari sampai pk. 20.00 pada malam hari. Pada pangkalan ojek pertigaan kacuk juga mempunyai jam puncak, yaitu pada pk 16.00 – 16.59 sebanyak 5 pergerakan dengan kegiatan utama yaitu pulang sedangkan 2 pergerakan yang tidak



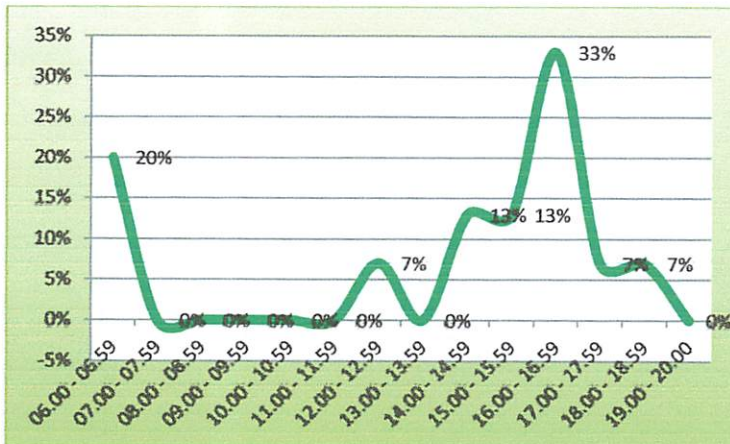
rutin dilakukan yaitu berkunjung dan berbelanja. Untuk maksud perjalanan paling banyak adalah pulang yang waktu kejadiannya tersebar di sepanjang hari.

**Tabel 5.4**  
**Waktu Menggunakan Ojek**  
**Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk**

No.	Waktu Perjalanan	Jumlah	Prosentase
1	06.00 - 06.59	3	20%
2	07.00 - 07.59	0	0%
3	08.00 - 08.59	0	0%
4	09.00 - 09.59	0	0%
5	10.00 - 10.59	0	0%
6	11.00 - 11.59	0	0%
7	12.00 - 12.59	1	7%
8	13.00 - 13.59	0	0%
9	14.00 - 14.59	2	13%
10	15.00 - 15.59	2	13%
11	16.00 - 16.59	5	33%
12	17.00 - 17.59	1	7%
13	18.00 - 18.59	1	7%
14	19.00 - 20.00	0	0%
<b>Jumlah</b>		15	100

Sumber: Hasil Analisa

**Diagram 5.2**  
**Prosentase Waktu Menggunakan Ojek**  
**Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk**



Sumber: Hasil Analisa

Di pangkalan ojek Pertigaan Kacuk pergerakan dengan profil perjalanan menuju rumah merupakan pergerakan yang sering dilakukan oleh para penumpang, kebanyakan dari mereka tidak sabar atau sudah capek untuk menunggu angkutan desa yang biasanya selalu lama untuk *ngetem* di terminal bayangan. Sedangkan jam puncak dimana banyak permintaan akan ojek terjadi pada pk 16.00 – 16.59 waktu dimana banyak terjadinya perjalanan pulang.

### C. Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur

Hasil analisa dari penyebaran kuisioner pada responden di Pangkalan Ojek Lemahduwur didapatkan hasil, bahwa sebanyak 9 responden melakukan aktivitas sosial berupa perjalanan pulang dan sebanyak 2 orang responden melakukan aktivitas ekonomi berupa perjalanan bekerja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel 5.5**  
**Jenis Aktivitas dan Profil Perjalanan**  
**Pangkalan Ojek Lemahduwur**

No	Jenis Aktivitas	Asal	Tujuan	Profil Perjalanan	Waktu Perjalanan
1	Sosial	Pasar	Rumah	Pulang	06.30
2	Sosial	Pasar	Rumah	Pulang	07.30
3	Sosial	Pasar	Rumah	Pulang	06.45
4	Sosial	Pasar	Rumah	Pulang	08.00
5	Ekonomi	Rumah	Tempat Kerja	Bekerja	06.00
6	Ekonomi	Rumah	Tempat Kerja	Bekerja	13.00
7	Sosial	Pasar	Rumah	Pulang	08.15
8	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	14.15
9	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	13.10
10	Sosial	Tempat Kerja	Rumah	Pulang	16.30
11	Sosial	Mall	Rumah	Pulang	18.10

*Sumber: Hasil Analisa*

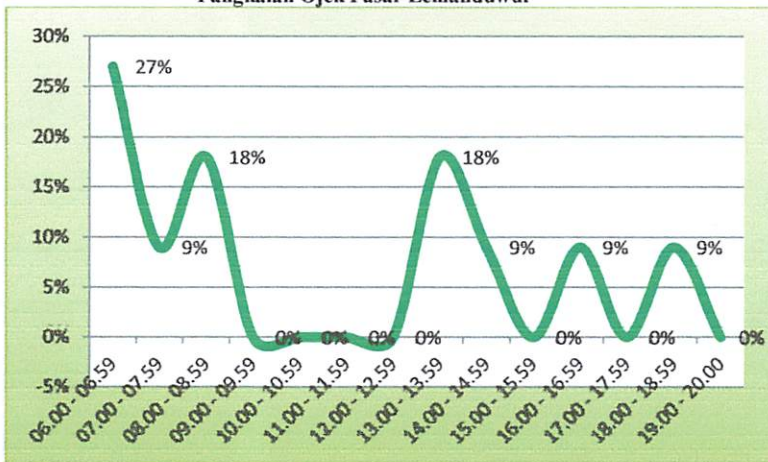
Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur merupakan pangkalan ojek yang mempunyai paling sedikit responden, sehingga akan timbul sedikit pergerakan pula. Mengingat letaknya yang berada di dekat pasar, pergerakan paling banyak terjadi pada pagi hari yaitu pk. 06.00 – 06.59 dengan 3 responden dan pk. 08.00 – 08.59 dengan 2 responden yang mempunyai maksud perjalanan yaitu pulang dari pasar Lemahduwur atau pasar Mendalanwangi yang berada tepat di seberangnya. Untuk lebih tepatnya dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut ini.

Tabel 5.6  
Waktu Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur

No.	Waktu Perjalanan	Jumlah	Persentase
1	06.00 - 06.59	3	27%
2	07.00 - 07.59	1	9%
3	08.00 - 08.59	2	18%
4	09.00 - 09.59	0	0%
5	10.00 - 10.59	0	0%
6	11.00 - 11.59	0	0%
7	12.00 - 12.59	0	0%
8	13.00 - 13.59	2	18%
9	14.00 - 14.59	1	9%
10	15.00 - 15.59	0	0%
11	16.00 - 16.59	1	9%
12	17.00 - 17.59	0	0%
13	18.00 - 18.59	1	9%
14	19.00 - 20.00	0	0%
<b>Jumlah</b>		<b>11</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisa

Diagram 5.3  
Persentase Waktu Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur



Sumber: Hasil Analisa

Pangkalan ojek yang letaknya berdekatan dengan pasar ini banyak melayani permintaan dari para konsumen pasar yang didominasi oleh Ibu Rumah Tangga yang akan pulang ke rumahnya masing – masing setelah berbelanja pada pagi hari pk.06.00 – 06.59 yang juga merupakan jam sibuk pelayanan ojek di pangkalan ini.

#### D. Pangkalan Ojek Kebonagung

Pangkalan Ojek Kebonagung mempunyai jumlah responden yang paling banyak, yaitu 27 orang responden, dari hasil analisa yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa sebanyak 14 responden mempunyai aktivitas sosial yang melakukan perjalanan pulang dan bepergian, sebanyak 5 responden melakukan aktivitas ekonomi dengan profil perjalanan bekerja dan berbelanja. Untuk aktivitas pendidikan terdapat 5 orang responden, sedangkan untuk aktivitas rekreasi dan hiburan dilakukan oleh 3 orang responden dengan profil perjalanan tamasya, jalan – jalan dan bepergian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.7**  
**Jenis Aktivitas dan Profil Perjalanan**  
**Pangkalan Ojek Kebonagung**

No	Jenis Aktivitas	Asal	Tujuan	Profil Perjalanan	Waktu Perjalanan
1	Pendidikan	Rumah	Sekolah	Sekolah	06.30
2	Pendidikan	Rumah	Sekolah	Sekolah	06.00
3	Ekonomi	Rumah	Tempat Kerja	Bekerja	06.10
4	Ekonomi	Rumah	Tempat Kerja	Bekerja	06.00
5	Sosial	Rumah	Terminal	Berkunjung	13.00
6	Pendidikan	Rumah	Sekolah	Bersekolah	06.15
7	Ekonomi	Rumah	Pasar	Belanja	06.00
8	Sosial	Tempat Kerja	Terminal	Pulang	12.00
9	Sosial	Pasar	Rumah	Pulang	07.30
10	Pendidikan	Rumah	Sekolah	Sekolah	06.00
11	Pendidikan	Rumah	Sekolah	Sekolah	06.45
12	Ekonomi	Rumah	Tempat Kerja	Bekerja	06.15
13	Ekonomi	Rumah	Pasar	Belanja	06.45
14	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	14.10
15	Sosial	Tempat Kerja	Rumah	Pulang	16.15
16	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	13.45
17	Sosial	Rumah Sakit	Rumah	Pulang	19.10
18	Rekreasi dan Hiburan	Rumah	Mall	Jalan-jalan	16.45
19	Sosial	Tempat Kerja	Rumah	Pulang	19.50
20	Sosial	Tempat Kerja	Rumah	Pulang	19.15
21	Sosial	Rumah Saudara	Rumah	Pulang	19.10
22	Sosial	Terminal	Rumah	Pulang	18.10
23	Rekreasi dan Hiburan	Rumah	Bandara	Tamasya	15.00
24	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	16.15

No	Jenis Aktivitas	Asal	Tujuan	Profil Perjalanan	Waktu Perjalanan
25	Rekreasi dan Hiburan	Rumah	Terminal	Berpergian	12.15
26	Sosial	Sekolah	Rumah	Pulang	15.30
27	Sosial	Tempat Kerja	Rumah	Pulang	18.30

Sumber: Hasil Analisa

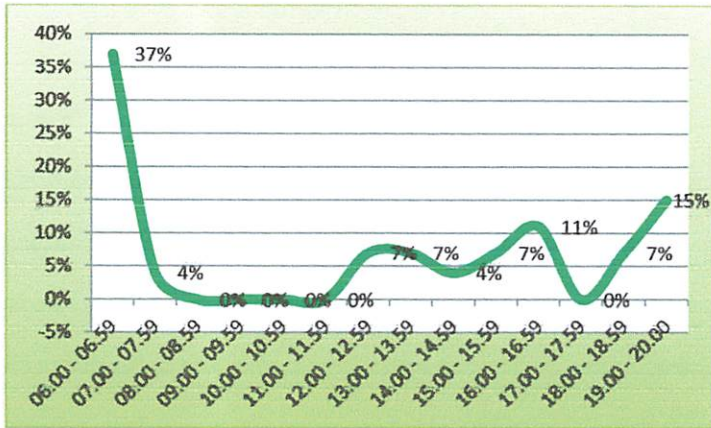
Pangkalan Ojek Kebonagung mempunyai jumlah perjalanan paling banyak dibandingkan pangkalan – pangkalan ojek yang lain. Dapat dilihat pada tabel yang tersebut di bawah, bahwasannya pergerakan paling banyak yang terlihat dari sampel sebanyak 10 responden terjadi pada pagi hari pk. 06.00 – 06.59 dengan maksud perjalanan yang merupakan kegiatan rutin yaitu bekerja, belanja dan bersekolah. Sedangkan pada waktu sore hari kegiatan utamanya yaitu pulang tersebar dari pk. 12.00 – pk. 20.00. Hal ini disebabkan karena pulang merupakan kegiatan berbasis rumah yang waktunya bebas dilakukan kapan saja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut ini.

**Tabel 5.8**  
Waktu Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Kebonagung

No.	Waktu Perjalanan	Jumlah	Persentase
1	06.00 - 06.59	10	37%
2	07.00 - 07.59	1	4%
3	08.00 - 08.59	0	0%
4	09.00 - 09.59	0	0%
5	10.00 - 10.59	0	0%
6	11.00 - 11.59	0	0%
7	12.00 - 12.59	2	7%
8	13.00 - 13.59	2	7%
9	14.00 - 14.59	1	4%
10	15.00 - 15.59	2	7%
11	16.00 - 16.59	3	11%
12	17.00 - 17.59	0	0%
13	18.00 - 18.59	2	7%
14	19.00 - 20.00	4	15%
<b>Jumlah</b>		27	100%

Sumber: Hasil Analisa

**Diagram 5.4**  
**Prosentase Waktu Menggunakan Ojek**  
**Pangkalan Ojek Kebonagung**

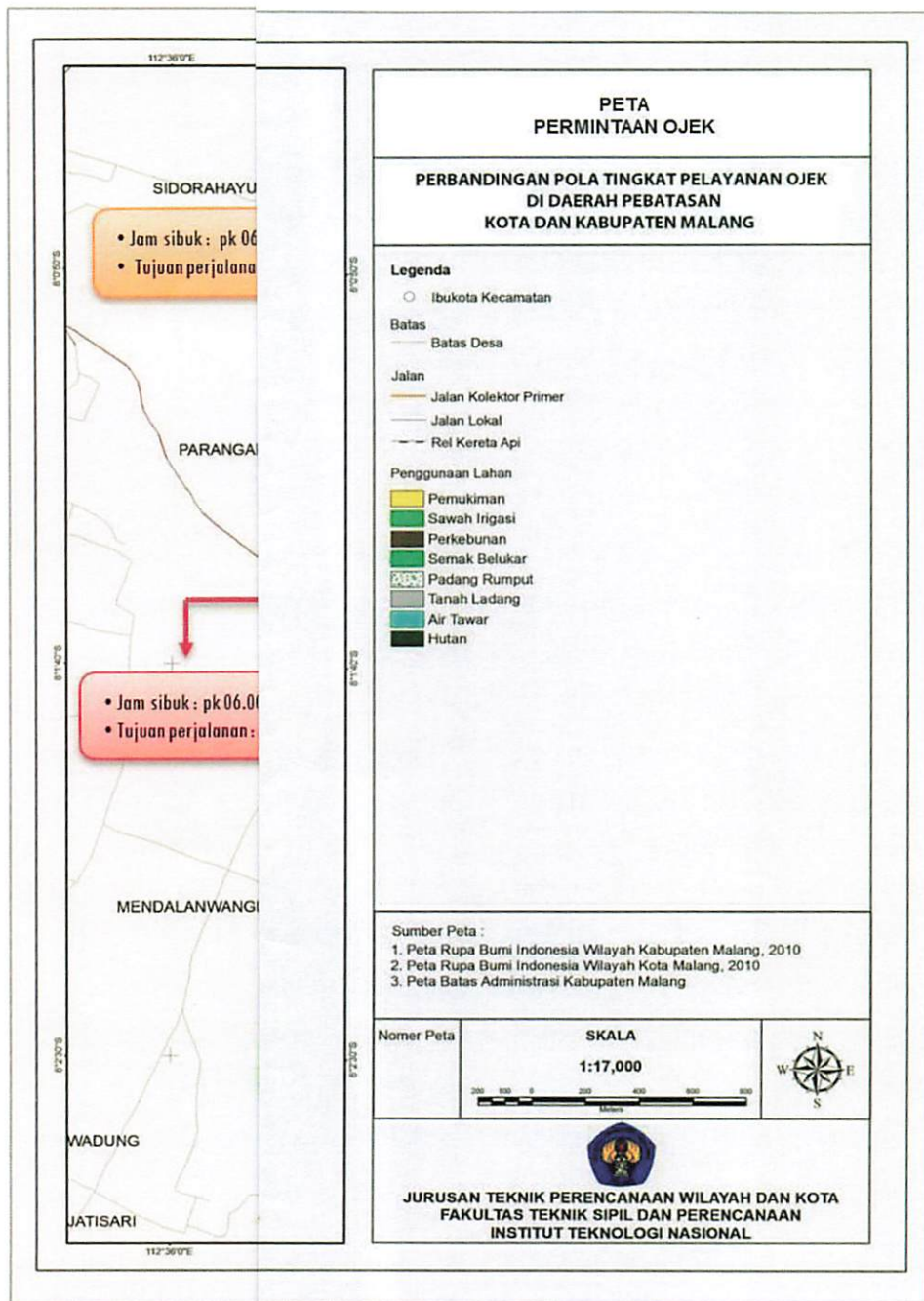


Sumber: Hasil Analisa

Dari hasil analisa yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa perjalanan yang paling banyak terjadi pada pagi hari yaitu pk. 06.00 – 06.59 dengan rata-rata pergerakan utama adalah ke sekolah dan tempat kerja. Dengan alasan terlalu lama menunggu angkutan umum, maka banyak dari perjalanan pulang pada siang sampai malam hari dilakukan menggunakan ojek.

### E. Kesimpulan

Setiap pangkalan ojek mempunyai waktu puncak dan tujuan pelayanan yang berbeda-beda tergantung kepada kebutuhan tiap – tiap penumpangnya. Dari keempat pangkalan ojek yang menjadi lokasi amatan dari studi ini, dapat diketahui bahwa rata – rata waktu puncak pelayanan ojek yaitu pada jeda waktu pk.06.00 – 06.59 yang dimiliki oleh 3 pangkalan ojek yaitu, pangkalan ojek Tirtasari; pangkalan ojek Pasar Lemahduwur dan pangkalan ojek Kebonagung. Pangkalan ojek Tirtasari pada waktu puncak banyak melayani kebutuhan penumpang untuk melakukan kegiatan belajar atau pergi ke sekolah dan bekerja, sedangkan untuk pangkalan ojek Pasar Lemahduwur mengingat lokasinya yang berada di dekat pasar maka waktu puncak banyak melayani penumpang melakukan kegiatan sosial yaitu pulang ke rumah setelah melakukan kegiatan di pasar dan ada penumpang yang menggunakan ojek untuk berangkat kerja. Sama halnya dengan pangkalan ojek Tirtasari, pangkalan ojek Kebonagung juga mempunyai jam puncak pada pk 06.00 – 06.59, dengan rata – rata dominasi tujuan perjalanan untuk melakukan kegiatan belajar dan bekerja.



Pangkalan ojek Pertigaan Kacuk mempunyai waktu puncak pada jeda jam pk. 16.00 – 16.59 berbeda dengan ketiga pangkalan ojek lainnya, hal ini dikarenakan kebanyakan pengguna ojek merupakan para penumpang dari angkutan umum kota yang akan berganti angkutan lain dengan kebutuhan yang paling banyak adalah pulang setelah melakukan kegiatan.

Namun demikian, jenis aktivitas yang mendominasi penggunaan ojek pada keempat pangkalan ojek tersebut adalah kegiatan sosial yang mempunyai tujuan pergerakan menuju rumah. Jenis aktivitas ini tidak mendominasi kegiatan pada waktu puncak perjalanan disebabkan oleh karena waktu terjadinya tidak hanya berpusat pada satu jeda waktu, namun tersebar pada banyak jeda waktu mulai jam 12 siang sampai dengan selesainya waktu operasional masing – masing pangkalan ojek. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Peta 5.1 Peta Permintaan Ojek**.

### 5.1.2. Analisa Bangkitan Pergerakan

Bangkitan pergerakan mempunyai tiga klasifikasi, yaitu berdasarkan tujuan, berdasar waktu serta berdasarkan jenis orang yang dilihat dari tingkat pendapatan. Untuk itu akan dibahas ketiga unsur tersebut pada ke empat pangkalan ojek di lokasi studi.

#### 5.1.2.1. Berdasarkan Tujuan Pergerakan

Tujuan pergerakan merupakan salah satu faktor penentu guna mengetahui bangkitan pergerakan. Untuk itu akan dijelaskan bangkitan pergerakan berdasarkan tujuan dari masing – masing pangkalan ojek.

##### A. Pangkalan Ojek Tirtasari

Dari data yang telah diolah khususnya di Pangkalan ojek Tirtasari diketahui bahwa pergerakan pulang ke rumah merupakan pergerakan utama yang sering dilakukan oleh para responden, hal tersebut dapat terlihat bahwa tujuan perjalanan ke rumah jumlahnya cukup signifikan yaitu 57% dari total perjalanan. Sedangkan untuk perjalanan dengan maksud bekerja, bersekolah serta lain – lain atau lebih tepatnya aktivitas sosial yaitu berkunjung masing nilainya sebesar 14% dari total perjalanan. Hal yang tersebut di atas dapat dilihat dengan lebih jelas pada tabel berikut.

**Tabel 5.9**  
**Maksud Menggunakan Ojek**  
**Pangkalan Ojek Tirtasari**

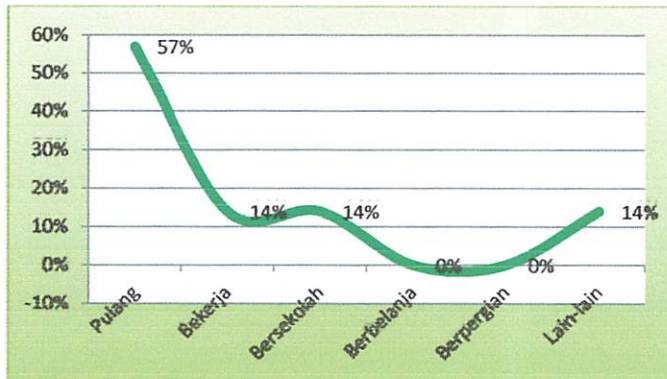
No	Keterangan	Jumlah	Prosentase (%)
1	Pulang	8	57
2	Bekerja	2	14
3	Bersekolah	2	14



No	Keterangan	Jumlah	Prosentase (%)
4	Berbelanja	0	0
5	Berpergian	0	0
6	Lain-lain	2	14
<b>Jumlah</b>		14	100

Sumber: Hasil Analisa

**Diagram 5.5**  
Maksud Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Tirtasari



Sumber: Hasil Analisa

Dari hasil analisa tujuan pergerakan yang telah dilakukan pada Pangkalan Ojek Tirtasari, dapat diketahui bahwa pergerakan paling besar ditimbulkan oleh pergerakan menuju rumah dengan maksud perjalanan yaitu pulang.

#### **B. Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk**

Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk mempunyai pergerakan yang hampir sama dengan pangkalan ojek Tirtasari, hal ini dilihat dari nilai yang cukup besar dengan tujuan utama adalah pulang ke rumah dengan prosentase 47% dari total perjalanan. Dengan hasil tersebut dapat diketahui bahwa perjalanan ke rumah merupakan perjalanan rutin yang sifatnya bukan *optional*. Tujuan pergerakan urutan kedua adalah untuk bersekolah dengan jumlah prosentase sebesar 20%, meskipun nilainya tidak sebesar dengan perjalanan ke rumah namun bersekolah rutin dilakukan dan merupakan salah satu perjalanan yang banyak dilakukan pengguna ojek. Untuk tujuan perjalanan yang ketiga dari pangkalan ojek Tirtasari sebesar 13% dengan rincian tujuan menjenguk orang sakit di rumah sakit dan bekujnung ke rumah saudara, hal tersebut bukan merupakan hal yang rutin dilakukan oleh sebab itu nilainya kecil. Sedangkan berbelanja dan bekerja masing – masing

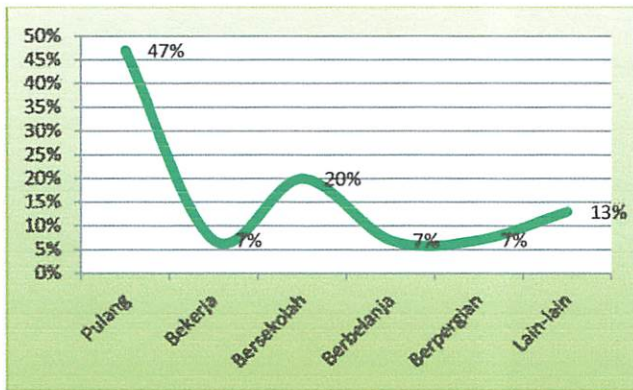
hanya mempunyai nilai sebesar 7% dari total perjalanan. Berbelanja biasanya dilakukan oleh ibu rumah tangga yang tidak bisa menggunakan motor. Sedangkan untuk para pekerja rata – rata sudah mempunyai kendaraan pribadi, jadi meskipun bekerja merupakan kegiatan yang rutin dilakukan nilai pergerakan menggunakan ojeknya kecil.

**Tabel 5.10**  
**Maksud Menggunakan Ojek**  
**Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk**

No	Keterangan	Jumlah	Prosentase (%)
1	Pulang	7	47
2	Bekerja	1	7
3	Bersekolah	3	20
4	Berbelanja	1	7
5	Berpergian	1	7
6	Lain-lain	2	13
<b>Jumlah</b>		15	100

Sumber: Hasil Analisa

**Diagram 5.6**  
**Maksud Menggunakan Ojek**  
**Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk**



Sumber: Hasil Analisa

Sama halnya dengan pangkalan ojek sebelumnya, maksud perjalanan pulang yang dilakukan karena pergerakan di Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk ini paling besar. Dilihat dari alasan yang telah diberikan, hal ini terjadi karena pengguna ojek merasa kurang optimalnya pelayanan angkutan desa yang ada karena memiliki waktu tunggu yang cukup lama.

### C. Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur

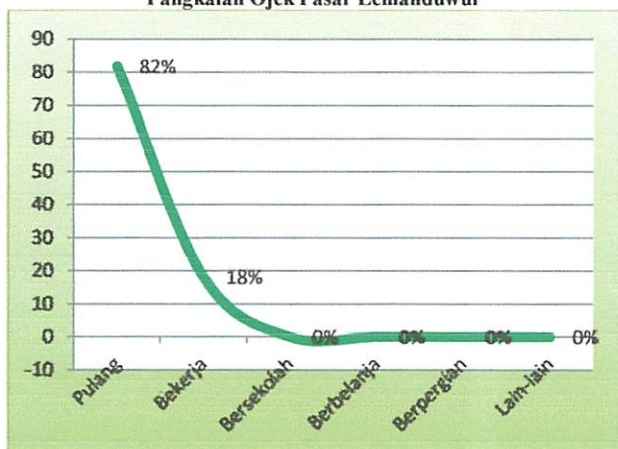
Pangkalan ojek Pasar Lemahduwur mempunyai tujuan perjalanan sebesar 82% dengan maksud pulang, rata – rata para responden berasal dari pasar lemahduwur dan pasar mendalanwangi. Oleh karena itu perjalanan pulang merupakan pergerakan pertama atau biasa disebut sebagai pergerakan utama. Sedangkan tujuan perjalanan kedua sebesar 18% yaitu bekerja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.11**  
Maksud Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur

No	Keterangan	Jumlah	Prosentase (%)
1	Pulang	9	82
2	Bekerja	2	18
3	Bersekolah	0	0
4	Berbelanja	0	0
5	Berpergian	0	0
6	Lain-lain	0	0
<b>Jumlah</b>		11	100

Sumber: Hasil Analisa

**Diagram 5.7**  
Maksud Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur



Sumber: Hasil Analisa

Dilihat dari letak atau posisi pangkalan ojek ini yang berada di samping pasar, dominasi perjalanan pulang khususnya pada pagi hari dirasa

cukup besar. Jika dilihat dari lokasi bangkitan yang cukup mendominasi yaitu Desa Mendalanwangi yang wilayahnya tidak terlayani oleh angkutan umum.

#### D. Pangkalan Ojek Kebonagung

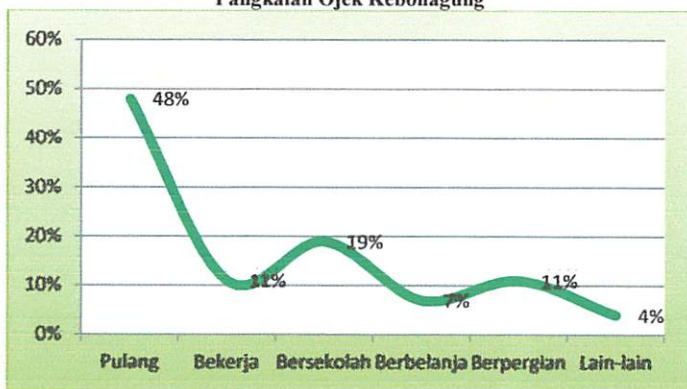
Pangkalan ojek Kebonagung merupakan salah satu pangkalan ojek yang mempunyai jumlah responden paling besar, pergerakan yang ditimbulkan oleh pangkalan ojek tersebut juga lebih beragam. Dapat dilihat bahwa Perjalanan utama dari pangkalan ojek ini adalah pulang sebesar 48% dari total perjalanan. Sedangkan perjalanan yang tidak rutindilakukan dan mempunyai jumlah yang kecil sebesar 4% dari total perjalanan adalah perjalanan berkunjung. Untuk lebih tepatnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.12**  
Maksud Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Kebonagung

No	Keterangan	Jumlah	Persentase (%)
1	Pulang	13	48
2	Bekerja	3	11
3	Bersekolah	5	19
4	Berbelanja	2	7
5	Berpergian	3	11
6	Lain-lain	1	4
<b>Jumlah</b>		27	100

Sumber: Hasil Analisa

**Diagram 5.8**  
Maksud Menggunakan Ojek  
Pangkalan Ojek Kebonagung



Sumber: Hasil Analisa

112°30'0"E

SIDORAHAYU

**Tirtasari**  
**Perjalanan Pulang**

PARANGREJO

**Pasar Lemah**  
**Perjalanan Pula**

MENDALANWAN

WADUNG

JATISARI

112°30'0"E

**PETA**  
**TUJUAN PERGERAKAN**
**PERBANDINGAN POLA TINGKAT PELAYANAN OJEK**  
**DI DAERAH PEBATASAN**  
**KOTA DAN KABUPATEN MALANG**
**Legenda**

○ Ibukota Kecamatan

**Batas**

— Batas Desa

**Jalan**

— Jalan Kolektor Primer

— Jalan Lokal

— Rel Kereta Api

**Penggunaan Lahan**

- Pemukiman
- Sawah Irigasi
- Perkebunan
- Semak Belukar
- Padang Rumput
- Tanah Ladang
- Air Tawar
- Hutan

**Sumber Peta :**

1. Peta Rupa Bumi Indonesia Wilayah Kabupaten Malang, 2010
2. Peta Rupa Bumi Indonesia Wilayah Kota Malang, 2010
3. Peta Batas Administrasi Kabupaten Malang

Nomer Peta

SKALA

1:17,000


**JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL**

Setelah dilakukan analisa pada Pangalan Ojek Kebonagung dapat diketahui bahwa bangkitan perjalanan paling besar adalah menuju rumah. Pergerakan ini tidak terpusat pada waktu – waktu tertentu tetapi tersebar di dari siang sampai malam hari, yang dilakukan oleh pelajar dan pekerja.

#### **E. Kesimpulan**

Dari hasil analisa bangkitan pergerakan dilihat dari tujuan perjalanan pada keempat pangkalan ojek, dapat disimpulkan bahwa perjalanan pertama atau utama dengan nilai yang paling besar adalah perjalanan untuk pulang ke rumah, sedangkan perjalanan dengan nilai kedua terbesar adalah bersekolah. Banyak responden yang menuju sekolah menggunakan ojek karena demi menghemat waktu dan selain itu rata – rata umur pelajar belum diperbolehkan untuk menggunakan sepeda motor sendiri. Urutan ketiga perjalanana adalah berbelanja yang banyak dilakukan oleh ibu rumah tangga guna efisiensi pergerakan. Selain ketiga perjalanan tersebut juga terdapat perjalanan tidak rutin yang keberadaannya hanya selingan saja, yaitu berpergian dan berkunjung. Dari amatan yang dilakukan di lapangan pergerakan ini terjadi karena kurang optimalnya kinerja angkutan umum, yang mempunyai waktu tunggu yang lama serta tidak melayani semua wilayah di Kecamatan Kebonagung dan Kecamatan Wagir. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam **Peta 5.2. Peta Tujuan Pergerakan**.

#### **5.1.2.2. Berdasarkan Waktu Terjadinya Pergerakan**

Pergerakan berdasarkan waktu terjadinya dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan pada jam tidak sibuk. Pada penelitian kali ini akan dibatasi untuk jam sibuk pagi dari jam 06.00 sampai jam 12.00, sedangkan untuk jam sibuk sore batasannya dari jam 12.00 sampai dengan jam 20.00. Pada keempat pangkalan ojek mempunyai jam sibuk atau titik puncak yang berbeda – beda. Kegunaan analisa ini untuk mengetahui perbedaan pergerakan pada jam sibuk dan pada jam tidak sibuk yang akan digambarkan dengan sebuah kurva.

Pada tiap pangkalan ojek yang dijadikan lokasi amatan ada jeda jam – jam tertentu yang paling banyak melakukan aktivitas pengangkutan penumpang. Jam – jam tersebut adalah jam puncak atau bisa di sebut dengan jam sibuk pelayanan ojek. Jam sibuk pada tiap pangkalan ojek tentu saja berbeda – beda, pada pangkalan ojek Tirtasari dapat diketahui bahwa jam puncaknya pada jeda waktu 06.00 – 06.59 dan 16.00 – 16.59. Sedangkan untuk pangkalan ojek Pertigaan Kacuk jam puncak atau jam sibuk pada pk. 16.00 – 16.59, pangkalan ojek Lemahduwur pk. 06.00 – 06.59 dan pangkalan ojek Kebonagung jam puncak atau jam sibuk pada pk.06.00 – 06.59. Untuk lebih jelasnya akan dijabarkan pada pembahasan berikut ini.

### A. Pangkalan Ojek Tirtasari

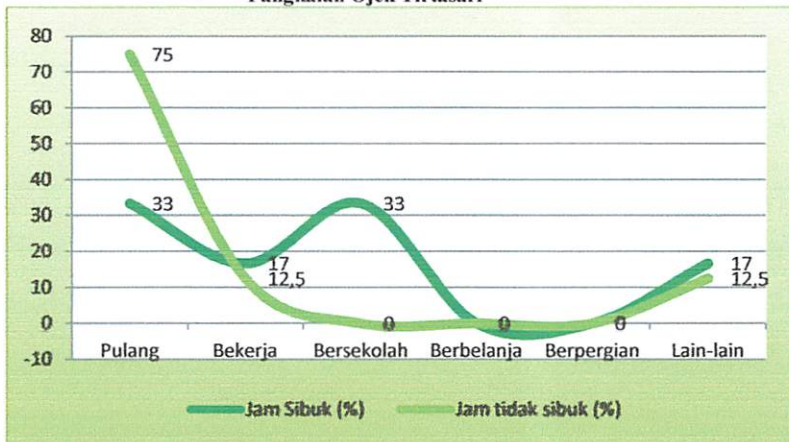
Dari data yang didapatkan di lapangan dan kemudian di analisa, dapat diketahui bahwa di Pangkalan Ojek Tirtasari pada jam sibuk terjadi 6 pergerakan oleh responden dengan tujuan pulang 2 responden; bekerja 1 responden; bersekolah 2 responden dan lain – lain atau berkunjung ke rumah saudara sebanyak 1 responden. Sedangkan pada jam tidak sibuk, pulang merupakan tujuan pergerakan yang banyak dilakukan yaitu 6 responden atau sebesar 75% dari total perjalanan pada jam tidak sibuk. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.

**Tabel 5.13**  
Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu  
Pangkalan Ojek Tirtasari

No	Tujuan Pergerakan	Jam Sibuk		Jam Tidak Sibuk	
		Jumlah	%	Jumlah	%
1	Pulang	2	33	6	75
2	Bekerja	1	17	1	12,5
3	Bersekolah	2	33	0	0
4	Berbelanja	0	0	0	0
5	Berpergian	0	0	0	0
6	Lain-lain	1	17	1	12,5
<b>Jumlah</b>		6	100	8	100

Sumber: Hasil Analisa

**Diagram 5.9**  
Prosentase Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu  
Pangkalan Ojek Tirtasari



Sumber: Hasil Analisa

Dari analisa yang telah dilakukan pada Pangkalan Ojek Tirtasari, dapat diketahui bahwa pangkalan ini mempunyai 2 jam sibuk yaitu di pagi dan sore hari dengan perjalanan pulang dan bersekolah. Pulang juga menjadi perjalanan yang paling banyak dilakukan pada jam tidak sibuk karena pulang bisa dilakukan kapan saja dan tidak mempunyai batasan waktu tertentu.

#### B. Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk

Pada Pangkalan ojek Pertigaan Kacuk total pergerakan yang terjadi pada jam sibuk adalah sebanyak 5 perjalanan, dengan rincian sebanyak 3 responden melakukan perjalanan pulang ke rumah, 1 responden melakukan perjalanan berbelanja dan 1 responden melakukan perjalanan berkunjung ke rumah saudara. Sedangkan pada jam tidak sibuk pergerakan sebanyak 5 responden untuk perjalanan pulang, 3 responden untuk perjalanan bersekolah dan sisanya masing – masing 1 responden untuk perjalanan bekerja dan berpergian. Jumlah perjalanan pada jam tidak sibuk memang lebih banyak dari pada jam sibuk, hal ini disebabkan karena waktu terjadi pergerakan pada jam tidak sibuk tersebar rata dan tidak terkonsentrasi pada satu interval waktu saja. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.

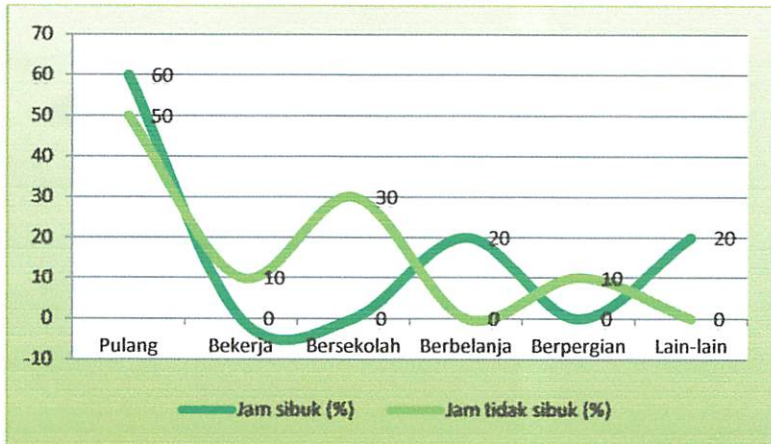
Tabel 5.14  
Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu  
Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk

No	Tujuan Pergerakan	Jam Sibuk		Jam Tidak Sibuk	
		Jumlah	%	Jumlah	%
1	Pulang	3	60	5	50
2	Bekerja	0	0	1	10
3	Bersekolah	0	0	3	30
4	Berbelanja	1	20	0	0
5	Berpergian	0	0	1	10
6	Lain-lain	1	20	0	0
<b>Jumlah</b>		5	100	10	100

Sumber: Hasil Analisa



**Diagram 5.10**  
**Prosentase Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu**  
**Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk**



Sumber: Hasil Analisa

Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk mempunyai jam puncak pada sore hari dengan maksud perjalanan pulang ke rumah, pun sama halnya pada jam tidak sibuk juga mempunyai tujuan perjalanan paling banyak pulang.

#### C. Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur

Pangkalan Ojek Lemahduwur mempunyai total perjalanan yang paling sedikit di banding pangkalan ojek yang lain di tempat studi. Dapat dilihat disini bahwa total perjalanan pada jam sibuk hanya dilakukan oleh 3 responden, dengan rincian tujuan pulang dari pasar sebanyak 2 responden atau 67% dan bekerja 1 responden. Sedangkan pada jam tidak sibuk terdapat 8 perjalanan, dengan rincian sebanyak 7 responden atau 87,5% melakukan perjalanan pulang dan 1 responden melakukan perjalanan bekerja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.

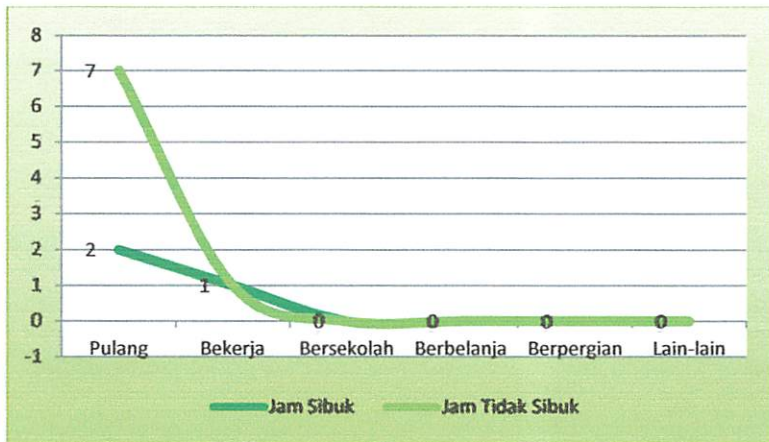
**Tabel 5.15**  
**Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu**  
**Pangkalan Ojek Lemahduwur**

No	Tujuan Pergerakan	Jam Sibuk		Jam Tidak Sibuk	
		Jumlah	%	Jumlah	%
1	Pulang	2	67	7	87,5
2	Bekerja	1	33	1	12,5
3	Bersekolah	0	0	0	0
4	Berbelanja	0	0	0	0

No	Tujuan Pergerakan	Jam Sibuk		Jam Tidak Sibuk	
		Jumlah	%	Jumlah	%
5	Berpergian	0	0	0	0
6	Lain-lain	0	0	0	0
<b>Jumlah</b>		3	100	8	100

Sumber: Hasil Analisa

Diagram 5.11  
Posentase Klasifikasi Tujuan Pergerakan Berdasarkan Waktu  
Pangkalan Ojek Lemahduwur



Sumber: Hasil Analisa

Pada pangkalan ojek Lemahduwur mempunyai waktu pergerakan yang berbeda dengan pangkalan ojek yang lainnya yang juga mempunyai karakter yang berbeda pula, dengan kecenderungan penggunaan ojek dengan tujuan pulang yang mendominasi pergerakan pada jam sibuk maupun pada jam tidak sibuk.

#### D. Pangkalan Ojek Kebonagung

Berbeda dengan pangkalan ojek yang lainnya, Pangkalan Ojek Kebonagung pada jam sibuknya melayani 5 responden atau 50% dengan pergerakan bersekolah, 3 responden atau 30% bekerja dan berbelanja sebanyak 2 responden atau 20% dengan total perjalanan sebanyak 10 responden. Sedangkan untuk jam tidak sibuk sebanyak 17 responden, dengan perjalanan paling banyak sebesar 13 responden atau 76% melakukan perjalanan pulang, 3 responden atau 18% perjalanan berpergian sedangkan

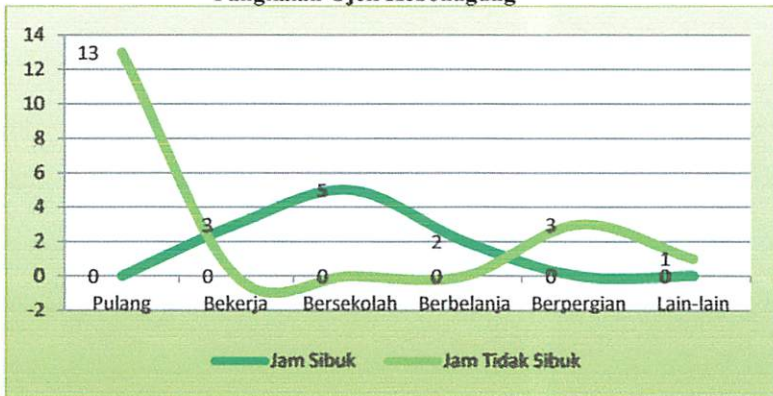
yang terakhir adalah 1 responden atau 6% perjalanan berkunjung. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut.

**Tabel 5.16**  
Klasifikasi Tujuan Perjalanan Berdasarkan Waktu  
Pangkalan Ojek Kebonagung

No	Tujuan Pergerakan	Jam Sibuk		Jam Tidak Sibuk	
		Jumlah	%	Jumlah	%
1	Pulang	0	0	13	76
2	Bekerja	3	30	0	0
3	Bersekolah	5	50	0	0
4	Berbelanja	2	20	0	0
5	Berpergian	0	0	3	18
6	Lain-lain	0	0	1	6
<b>Jumlah</b>		10	100	17	100

Sumber: Hasil Analisa

**Diagram 5.12**  
Prosentase Klasifikasi Tujuan Perjalanan Berdasarkan Waktu  
Pangkalan Ojek Kebonagung



Sumber: Hasil Analisa

Pangkalan ojek Kebonagung mempunyai jam puncak pada sore hari tujuan rumah, dengan maksud perjalanan pulang. Hal ini terjadi karena pada sore hari angkuta desa mulai jarang ditemukan sehingga mempunyai waktu tunggu angkot yang lama.

### **E. Kesimpulan**

Dari keempat pangkalan ojek yang dijadikan titik lokasi amatan, dapat diketahui bahwa dominasi perjalanan dilakukannya yang dilakukan pada jam tidak sibuk dengan tujuan perjalanan yaitu pulang, kebanyakan alasan yang didapatkan dari para pengguna ojek yaitu mereka enggan untuk menunggu angkutan umum lain karena angkutan yang lama untuk ngetem. Sedangkan pada pangkalan ojek Pasar Lemahduwur dan pangkalan ojek Tirtasari yang lokasi pelayanannya tidak terlayani angkutan umum, keberadaan ojek dirasa cukup membantu aktivitas yang akan dilakukan oleh para warga sekitar.

Namun dilihat dari jenis aktivitas yang dominan pada saat Jam Sibuk berbeda – beda tiap pangkalan ojeknya, pada pangkalan ojek Tirtasari pada saat jam sibuk rata – rata dominasi perjalanan adalah dengan tujuan untuk bersekolah. Sama halnya dengan pangkalan ojek Tirtasari, pangkalan ojek Kebonagung pada Jam Sibuknya melayani jenis aktivitas dengan tujuan bersekolah, hal ini disebabkan banyak dari para penumpang yang melakukan aktivitas untuk bersekolah pada Jam Sibuk karena sudah merupakan langganan. Sedangkan untuk pangkalan ojek Pasar Lemahduwur dan pangkalan ojek Pertigaan Kacuk pada Jam Sibuknya banyak melayani tujuan perjalanan pulang.

#### **5.1.2.3. Berdasarkan Tingkat Pendapatan**

Tingkat pendapatak merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosial – ekonomi. Atribut yang dimaksud adalah tingkat pendapatan. Pada penelitian kali ini, lokasi amatan berada di Kota dan Kabupaten Malang yang mempunyai nilai UMR yang berbeda, oleh karena itu untuk memudahkan analisa maka akan digunakan UMR Kota Malang sebagai batasannya, yaitu sebesar Rp. 1.587.000,-. Biasanya terdapat tiga tingkat pendapatan yaitu tinggi, menengah dan rendah, tetapi tingkatan tersebut dirasa kurang tegas pembagiannya. Oleh karena itu dalam penelitian ini akan pendapatan tinggi yaitu  $> \text{Rp. } 1.587.000$ ; menengah =  $\text{Rp. } 1.587.000$  serta rendah  $< 1.587.000$ .

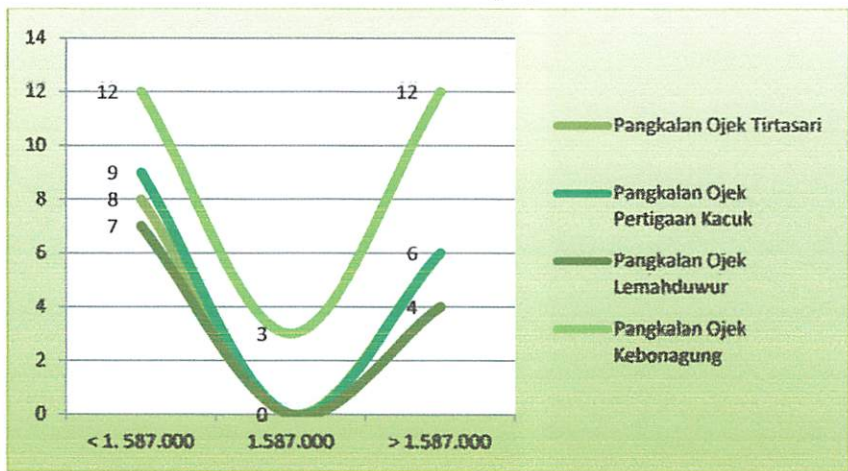
Pada keempat pangkalan ojek yang menjadi lokasi amatan sebanyak 36 responden atau 54% pengguna ojek paling banyak mempunyai tingkat pendapatan rendah yaitu lebih kecil dari UMR. Sedangkan sebanyak 28 responden atau 42% mempunyai pendapatan diatas UMR, hal ini disebabkan pekerjaannya yaitu pegawai swasta, wirasawasta, buruh atau PNS. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut ini.

Tabel 5.17  
Tingkat Pendapatan  
Pangkalan Ojek Tirtasari, Pertigaan Kacuk,  
Pasar Lemahduwur dan Kebonagung

No	Pendapatan	Pangkalan Ojek								Jumlah Total	
		Tirtasari		Pertigaan Kacuk		Pasar Lemahduwur		Kebonagung		$\Sigma$	%
		$\Sigma$	%	$\Sigma$	%	$\Sigma$	%	$\Sigma$	%		
1	< 1.587.000	8	57	9	60	7	64	12	44	36	54
2	1.587.000	0	0	0	0	0	0	3	11	3	4
3	> 1.587.000	6	43	6	40	4	36	12	44	28	42
<b>Jumlah</b>		<b>14</b>	<b>100</b>	<b>15</b>	<b>100</b>	<b>11</b>	<b>100</b>	<b>27</b>	<b>100</b>	<b>67</b>	<b>100</b>

Sumber: Hasil Analisa

Diagram 5.13  
Tingkat Pendapatan  
Pangkalan Ojek Tirtasari, Pertigaan Kacuk,  
Pasar Lemahduwur dan Kebonagung



Sumber: Hasil Analisa

Dari analisa yang telah dilakukan diatas, dapat diketahui bahwa rata – rata pengguna ojek pada keempat pangkalan ojek lokasi studi ini mempunyai pendapatan dibawah UMR Kota Malang, hal ini disebabkan rata – rata dominasi respondennya yang tidak lain adalah para pengguna ojek merupakan Ibu Rumah Tangga dan pelajar yang notabene tidak mempunyai pendapatan sendiri.

## 5.2. Analisa Pola Pergerakan Pelayanan Ojek

Ojek merupakan salah satu angkutan umum yang tersedia di Indonesia namun statusnya tidak formal karena bukan angkutan yang diakui secara resmi oleh pemerintah, selain itu ojek tidak mempunyai jalur khusus atau resmi dan tergantung kepada permintaan penumpangnya kemana tujuannya. Dalam analisa pola pergerakan pelayanan ojek dapat diketahui dengan metode asal – tujuan perjalanan menggunakan Matrik Asal Tujuan (MAT) dan penggambaran pada peta tata guna lahan yang sudah dizonasikan.

### 5.2.1. Analisa Asal – Tujuan Perjalanan

Analisa Matrik Asal – Tujuan (MAT) biasanya digunakan untuk mengetahui kebutuhan akan perjalanan pada masa yang akan datang atau biasa disebut proyeksi pergerakan. Namun pada penelitian ini MAT digunakan untuk gambaran awal guna memenggambarkan pola pergerakan pengguna ojek. Pada Analisa Asal – Tujuan perjalanan kali ini akan digunakan Matrik Asal Tujuan dengan bentuk sebagai berikut:

Tabel 5.18  
Bentuk Umum dari Matriks Asal – Tujuan (MAT)

Asal \ Tujuan	1	2	3	...	$O_i^k$
1					
2					
3					
...					
$D_d^k$					$T$

Sumber: Ofyar Z. Tamim (2000)

#### Keterangan :

- $O_i^k$  = Total pergerakan untuk setiap tujuan perjalanan komoditas  $k$  yang dibangkitkan oleh zona asal  $i$
- $D_d^k$  = Total pergerakan untuk setiap tujuan perjalanan atau komoditas  $k$  yang tertarik ke zona tujuan  $d$
- $T$  = Total pergerakan untuk semua pasangan antar zona di dalam daerah kajian

#### A. Pangkalan Ojek Tirtasari

Pada Pangkalan Ojek Tirtasari mempunyai total perjalanan sebanyak 15 responden. Dari ke 15 perjalanan tersebut diketahui bahwa asal perjalanan yang paling banyak yaitu berasal dari rumah sebanyak 5 perjalanan, sedangkan tujuan paling banyak menuju rumah juga sebanyak 8

perjalanan. Sedangkan jika dilihat dari asal – tujuan yang paling banyak terdapat pada perjalanan sekolah – rumah sebanyak 3 perjalanan. Untuk lebih tepatnya dapat dilihat pada tabel MAT berikut ini.

**Tabel 5.19**  
**Matrik Asal Tujuan (MAT)**  
**Pangkalan Ojek Tirtasari**

Tujuan Asal	Rumah	Sekolah/ Kampus	Tempat Kerja	Pasar	Terminal	Tempat Hiburan	Tempat Berkunjung	$O_i^+$
Rumah	0	2	2	0	0	0	1	5
Sekolah	3	0	0	0	0	0	0	3
Tempat Kerja	2	0	0	0	0	0	1	3
Pasar	1	0	0	0	0	0	0	1
Terminal	1	0	0	0	0	0	0	1
Tempat Hiburan	1	0	0	0	0	0	0	1
Tempat Berkunjung	0	0	0	0	0	0	0	0
$D_n^+$	8	2	2	0	0	0	2	14

Sumber: Hasil Analisa

Dapat dilihat dalam tabel matril asal tujuan di atas, tarikan paling banyak yaitu rumah, dengan asal atau bangkitan secara berturut – turut adalah sekolah; tempat kerja; pasar; terminal dan tempat hiburan. Apabila dilihat dari total pergerakan untuk setiap tujuan perjalanan paling banyak berasal dari rumah, dengan bangkitkan oleh zona tujuan sekolah/kampus; tempat kerja dan tempat berkunjung. Sedangkan pergerakan untuk setiap tujuan perjalanan paling banyak yaitu rumah yang tertarik dari zona asal sekolah/kampus; tempat kerja; pasar; terminal; dan tempat hiburan.

#### B. Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk

Pada Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk terdapat 15 responden dalam penelitian ini, asal dan tujuan yang paling banyak yaitu masing – masing 7 responden mempunyai perjalanan berbasis rumah. Sedangkan untuk asal – tujuan paling banyak perjalanan sekolah – rumah sebanyak 4 perjalanan, hal ini disebabkan banyak pelajar yang sudah capek untuk menunggu angkot yang *ngetem* di terminal bayangan pertigaan kacuk. Untuk lebih detailnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.20**  
**Matrik Asal – Tujuan (MAT)**  
**Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk**

Tujuan Asal	Rumah	Sekolah/ Kampus	Tempat Kerja	Pasar	Terminal	Tempat Hiburan	Tempat Berkunjung	$O_i^+$
Rumah	0	3	1	1	1	0	1	7
Sekolah	4	0	0	0	0	0	0	4
Tempat	2	0	0	0	0	0	1	3

Asal \ Tujuan	Rumah	Sekolah/ Kampus	Tempat Kerja	Pasar	Terminal	Tempat Hiburan	Tempat Berkunjung	$O_i^k$
Kerja								
Pasar	0	0	0	0	0	0	0	0
Terminal	1	0	0	0	0	0	0	1
Tempat Hiburan	0	0	0	0	0	0	0	0
Tempat Berkunjung	0	0	0	0	0	0	0	0
$D_i^k$	7	3	1	1	1	0	2	15

Sumber: Hasil Analisa

Pangkalan ojek Pertigaan Kacuk mempunyai asal – tujuan yang didominasi oleh pergerakan dari sekolah menuju rumah, pergerakan tersebut menjadi pergerakan paling sering dilakukan dengan menggunakan ojek. Apabila dilihat dari total pergerakan untuk setiap tujuan perjalanan paling banyak berasal dari rumah, dengan bangkitkan oleh zona tujuan sekolah/kampus; tempat kerja; pasar; terminal dan tempat berkunjung. Sedangkan pergerakan untuk setiap tujuan perjalanan paling banyak yaitu rumah yang tertarik dari zona asal sekolah/kampus; tempat kerja dan terminal.

### C. Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur

Pangkalan Lemahduwur merupakan pangkalan ojek yang cukup aktif di pagi hari, mengingat keberadaannya saling mendukung dengan aktivitas para warga yang mau ke pasar. Dapat dilihat dari asal perjalanan di dominasi dari perjalanan dari pasar sejumlah 5 perjalanan, sedangkan tujuan paling dominan adalah rumah dengan 9 perjalanan. Dilihat dari Matrik Asal Tujuan tersebut dibawah dengan jelas dapat diketahui bahwa asal – tujuan paling banyak adalah pasar – rumah sebanyak 5 perjalanan. Untuk lebih tepatnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5.21  
Matrik Asal – Tujuan (MAT)  
Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur

Asal \ Tujuan	Rumah	Sekolah/ Kampus	Tempat Kerja	Pasar	Terminal	Tempat Hiburan	Tempat Berkunjung	$O_i^k$
Rumah	0	0	2	0	0	0	0	2
Sekolah	2	0	0	0	0	0	0	2
Tempat Kerja	1	0	0	0	0	0	0	1
Pasar	5	0	0	0	0	0	0	5
Terminal	0	0	0	0	0	0	0	0
Tempat Hiburan	1	0	0	0	0	0	0	1
Tempat Berkunjung	0	0	0	0	0	0	0	0
$D_i^k$	9	0	2	0	0	0	0	11

Sumber: Hasil Analisa



Sesuai dengan lokasinya yang dekat dengan pasar, maka pergerakan yang banyak terjadi dilakukan oleh Ibu Rumah Tangga dari pasar menuju rumah yang lokasinya di Desa Mendalanwangi. Apabila dilihat dari total pergerakan untuk setiap tujuan perjalanan hanya berasal dari rumah, dengan bangkitkan oleh zona tujuan tempat kerja. Sedangkan pergerakan untuk setiap tujuan perjalanan paling banyak yaitu rumah yang tertarik dari zona asal sekolah, tempat kerja, pasar dan tempat hiburan.

#### D. Pangkalan Ojek Kebonagung

Pangkalan Ojek Kebonagung merupakan salah satu pangkalan ojek yang cukup bervariasi model perjalanannya, namun mempunyai pola yang hampir sama. Dapat terlihat dari jumlah asal paling banyak 14 perjalanan dan tujuan paling banyak juga ke rumah sebanyak 12 perjalanan. Pergerakan asal – tujuan dari Pangkalan Ojek Kebonagung yang paling banyak adalah rumah – sekolah / kampus sebanyak 5 perjalanan yang rata – rata sudah merupakan langganan, sekolah – rumah 4 perjalanan dan tempat kerja – rumah sebanyak 4 perjalanan dengan alasan sudah jarang angkutan desa GS (Gadang – Summersuko) di atas jam 5 sore. Sedangkan sisa pergerakan yang lainnya mempunyai asal – tujuan yang berbeda – beda. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5.22  
Matrik Asal – Tujuan (MAT)  
Pangkalan Ojek Kebonagung

Tujuan	Rumah	Sekolah/ Kampus	Tempat Kerja	Pasar	Terminal	Tempat Hiburan	Tempat Berkegiatan	$\sum O_j^k$
Asal								
Rumah	0	5	3	2	3	1	0	14
Sekolah	4	0	0	0	0	0	0	4
Tempat Kerja	4	0	0	0	1	0	0	5
Pasar	1	0	0	0	0	0	0	1
Terminal	1	0	0	0	0	0	0	1
Tempat Hiburan	0	0	0	0	0	0	0	0
Tempat Berkegiatan	2	0	0	0	0	0	0	2
$\sum O_i^k$	12	5	3	2	4	1	0	27

Sumber: Hasil Analisa

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa perjalanan paling banyak adalah dari rumah menuju sekolah atau kampus, hal ini disebabkan karena sudah ada beberapa pelajar yang sudah langganan ojek serta ongkos angkota yang mahal untuk jarak dekat. Apabila dilihat dari total pergerakan untuk setiap tujuan perjalanan paling banyak berasal dari rumah, dengan bangkitkan oleh zona tujuan sekolah/ kampus, tempat kerja, pasar, terminal dan tempat hiburan. Sedangkan pergerakan untuk setiap tujuan perjalanan

paling banyak yaitu rumah yang tertarik dari zona asal sekolah/ kampus, tempat kerja, pasar, terminal dan tempat berkunjung.

#### **E. Kesimpulan**

Matrik asal – tujuan di atas merupakan cara mudah yang dilakukan guna menentukan pola perjalanan angkutan ojek di lokasi studi. Dari hasil tabel Matrik Asal – Tujuan masing – masing pangkalan ojek lokasi studi, dapat diketahui bahwa pangkalan ojek Tirtasai, pangkalan ojek Pertigaan Kacuk dan pangkalan ojek Kebonagung mempunyai tarikan yaitu rumah, sedangkan pangkalan ojek Pasar Lemahduwur mempunyai lokasi tarikan yaitu pasar.

Sedangkan untuk lokasi bangkitan dari keempat pangkalan ojek di lokasi studi yaitu rumah, dengan tujuan yang paling banyak dituju adalah sekolah, tempat kerja, pasar, terminal tempat hiburan dan/atau tempat berkunjung (lokasi yang dituju penumpang untuk berkunjung)

### **5.2.2. Analisa Pola Pergerakan**

Pada lokasi studi terdapat 4 titik pangkalan ojek yang menjadi fokus amatan dengan tujuan, jarak serta biaya yang berbeda – beda. Pergerakan yang terjadi di lokasi studi mempunyai pola perjalanan internal – internal dan internal – eksternal. Perjalanan internal - internal yang dimaksud dalam hal ini adalah pergerakan yang terjadi di di dalam lokasi studi dengan batasan Kelurahan Kebonsari, Desa Sitirejo dan Desa Kebonagung. Sedangkan perjalanan internal – eksternal adalah semua pergerakan dari dalam wilayah studi ke luar wilayah studi.

Untuk memudahkan dalam membaca sebuah pola pergerakan maka akan dibuatkan zona sesuai dengan kelompok – kelompok perumahan yang telah di jabarkan pada bab metodologi penelitian. Kelurahan Kebonsari (A) dengan kode 1 karena berada di Kota Malang mempunyai 4 buah zona, Desa Sitirejo (C) mempunyai kode 2 karena berada di Kabupaten Malang juga mempunyai 4 buah zona dan yang terakhir adalah Desa Kebonagung (B) juga berada di Kabupaten Malang yang diberi kode 2 dengan total 5 zona.

#### **A. Pangkalan Ojek Tirtasari**

Berdasarkan analisa pola pergerakan didapatkan bahwa di Pangkalan Ojek Tirtasari terdapat 9 pergerakan internal – internal dan 5 pergerakan internal dan eksternal. Pergerakan pertama dilakukan oleh seorang ibu dengan umur 40 tahun yang bekerja sebagai buruh di Pabrik Rokok Bentoel, pergerakan setiap hari biasanya menggunakan kendaraan pribadi tetapi karena satu dan lain hal maka diputuskan untuk menggunakan ojek pada hari itu ketempat kerjanya guna menghemat waktu yang, pergerakan yang dilakukan ini masuk dalam pola pergerakan internal – eksternal ada dengan dikenakan tarif sebesar Rp 12.000. Untuk pergerakan yang kedua yaitu seorang ibu berusia 35 tahun yang mempunyai kesibukan sebagai Ibu

Rumah Tangga mempunyai tujuan ke rumah saudaranya di Jl. Aris Munandar di Kecamatan Klojen, alasan menggunakan ojek karena ibu tersebut gampang mabuk jika menaiki mobil. Tarif yang dikenakan yaitu sebesar Rp20.000 untuk menempuh jarak 5,8km dan masuk dalam pergerakan internal – eksternal. Pergerakan ketiga adalah seorang pelajar dengan umur 16 tahun yang menuju SMA Negeri 5 Malang yang sudah merupakan langganan ojek tersebut, pergerakan ini masuk internal – eksternal dengan jarak yang harus ditempuh 4,5 km. Perjalanan keempat dilakukan oleh pelajar dengan umur 14 tahun yang menuju SMP Negeri 12 yang mempunyai jarak 1,2 km dari pangkalan ojek asal, menaiki ojek tidak dilakukan secara rutin hanya beberapa kali saja, seperti halnya saat itu ojek digunakan karena sudah telat untuk masuk sekolah dan mengejar waktu. Sedangkan untuk pergerakan internal – eksternal selanjutnya yang dilakukan oleh seorang laki – laki pegawai swasta dengan umur 25 tahun yang menuju ke Bank BCA sukun dengan jarak yang harus ditempuh 2,4 km dan tarif yang dikenakan sebesar Rp 10.000, alasannya menggunakan ojek karena motor yang biasa digunakan sedang masuk bengkel.

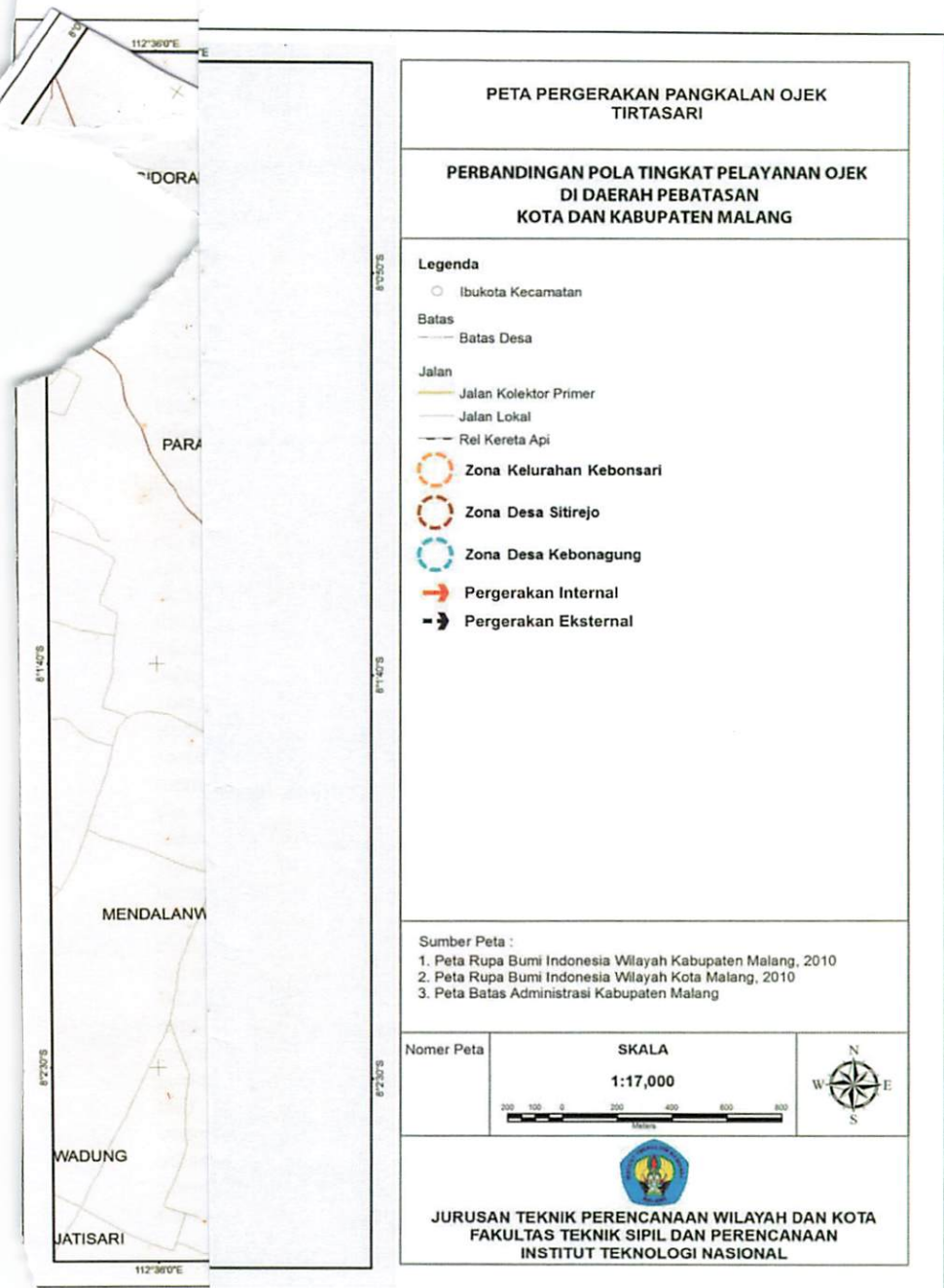
Selain perjalanan internal – eksternal yang sudah dijabarkan diatas sebanyak 5 perjalanan, juga terdapat perjalanan internal – internal. Pangkalan Ojek Tirtasari mempunyai 9 perjalanan internal – internal yang dominan menuju ke Desa Sitirejo sebanyak 6 perjalanan, serta 2 perjalanan ke Kelurahan Kebonsari dan 1 perjalanan ke Desa Kebonagung. Dapat Dilihat pada peta di bawah, bahwa pangkalan ojek Tirtasari berada di zona dengan kode A1.1. Dominasi pergerakan terlihat menuju ke zona C2.2 dengan alasan pergerakan karena wilayah tersebut tidak dilayani angkutan umum formal, sedangkan kontur jalan yang naik turun dengan kemiringan sampai dengan 30<sup>o</sup> dianggap menyulitkan serta melelahkan jika ditempuh dengan jalan kaki, mengingat pula rata – rata jarak yang harus ditempuh sepanjang 1km. Sama halnya dengan pergerakan ke zona C2.1 dan A2.4 mempunyai alasan yang sama. Sedangkan untuk pergerakan ke zona B2.1 yaitu seorang yang bekerja di sekitar Pangkalan Ojek Tirtasari yang akan pergi ke rumah saudaranya di wilayah Kebonagung, untuk pergi kesana jika menaiki angkutan umum maka harus oper sebanyak 2 kali, demi efisiensi maka pegawai swasta dengan usia 45 ini lebih memilih ojek sebagai MODA transportasinya. Untuk lebih jelas mengenai analisa yang telah dipaparkan tersebut diatas dapat dilihat pada tabel 5.22 yang dengan jelas mencantumkan pola pergerakan, tujuan, jarak, tarif serta Kelurahan dan Kecamatan lokasi tujuan.

Tabel 5.23  
Pola Pergerakan  
Pangkalan Ojek Tirtasari

No	Pergerakan	Tujuan	Kelurahan - Kecamatan	Jarak	Tarif	Tarif / Jarak
1	internal - eksternal	Pabrik Rokok Bentoel	Ciptomulyo - Sukun	3,2	12000	3750
2	internal - eksternal	Jl. Aries Munandar	Kiduldalem - Klojen	5,8	15000	2586
3	internal - eksternal	SMA Negeri 5	Kasin - Klojen	4,5	8000	1778
4	internal - eksternal	SMP Negeri 12	Bandungrejosari - Sukun	1,2	5000	4167
5	internal - internal	Dusun Buwek	Sitirejo - Wagir	0,5	2000	4000
6	internal - eksternal	Bank BCA Sukun	Sukun - Sukun	2,4	8000	3333
7	internal - internal	Tirtasari residence	Kebonsari - Sukun	0,7	2500	3571
8	internal - internal	Kebonagung gg 4	Kebonagung - Pakisaji	1,2	6000	5000
9	internal - internal	Dusun Mbuwek	Sitirejo - Wagir	0,6	3000	5000
10	internal - internal	Dusun Temu	Sitirejo - Wagir	0,8	3500	4375
11	internal - internal	Dusun Temu	Sitirejo - Wagir	1	4000	4000
12	internal - internal	Dusun Mbuwek	Sitirejo - Wagir	0,6	3000	5000
13	internal - internal	Dusun Temu	Sitirejo - Wagir	1	4000	4000
14	internal - internal	Tirtasari residence	Kebonsari - Sukun	0,7	3500	5000
<b>Rata - rata</b>						<b>3969</b>

Sumber: Hasil Analisa

Dalam sebuah penggunaan jasa transportasi ojek, tarif yang digunakan selalu bervariasi tergantung kepada jarak serta kesepatan antara penumpang serta pengemudi ojek. Di pangkalan ojek Tirtasari sendiri dapat diketahui bahwa tarif rata - rata dari 14 penumpang / responden per kilometer (km) adalah sebesar Rp3.969,- . Hal ini didapatkan dari jumlah pembagian tarif dan jarak yang kemudian di bagi angka responden 14 orang. Dari deskripsi serta tabel yang telah tercantum diatas maka akan lebih mudah jika diimplementasikan kedalam sebuah **Peta 5.3. Pola Pergerakan Pangkalan Ojek Tirtasari** berikut ini.



Tabel 5.24  
Pola Pergerakan  
Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk

Pergerakan	Tujuan	Kelurahan - Kecamatan	Jarak	Tarif	Tarif Jarak
internal	SMK Negeri 7	Kebonsari - Sukun	0,7	3000	4286
internal	Pabrik Rokok Penamas	Kebonagung - Pakisaji	2	6000	3000
eksternal	Terminal Gadang	Gadang - Sukun	1,2	4000	3333
internal - eksternal	Universitas Kanjuruhan	Bandungrejosari - Sukun	1,6	8000	5000
internal - eksternal	Pasar Induk Gadang	Gadang - Sukun	1,2	4000	3333
internal - eksternal	SMK Negeri 4	Kasin - Klojen	5	15000	3000
internal - internal	Kebonagung gg 3	Kebonagung - Pakisaji	1	4000	4000
8 internal - eksternal	RST	Sukun - Sukun	3,4	8000	2353
9 internal - internal	Dusun Temu	Sitirejo - Wagir	1,2	5000	4167
10 internal - internal	Kebonagung gg 3	Kebonagung - Pakisaji	0,9	4000	4444
11 internal - internal	Sonosari	Kebonagung - Pakisaji	2	6000	3000
12 internal - internal	Kebonagung gg 4	Kebonagung - Pakisaji	0,8	4000	5000
13 internal - internal	Jl. Lece	Kebonagung - Pakisaji	1,4	5000	3571
14 internal - eksternal	Jl. Kolonel Sugiono gg 9	Ciptomulyo - Sukun	4,2	12000	2857
15 internal - internal	Kebonagung gg 3	Kebonagung - Pakisaji	0,9	4000	4444
<b>Rata - rata</b>					<b>3719</b>

Sumber : Hasil Analisa

Dari tabel 5.23 diatas dapat diketahui bahwa tarif rata – rata per kilometer (km) di pangkalan ojek Pertigaan Kacuk adalah Rp 3.719,-. Nominal tersebut didapatkan dari rata – rata penjumlahan tarif di bagi jarak tiap – tiap pergerakan di bagi 15 yang merupakan jumlah sample perjalanan di pangkalan ojek Pertigaan Kacuk. Dari deskripsi serta tabel yang telah tercantum diatas maka akan lebih mudah jika diimplementasikan kedalam sebuah **Peta 5.4. Pola Pergerakan Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk** dibawah ini.



**PETA PERGERAKAN PANGKALAN OJEK  
PERTIGAAN KACUK**

**PERBANDINGAN POLA TINGKAT PELAYANAN OJEK  
DI DAERAH PEBATASAN  
KOTA DAN KABUPATEN MALANG**

**Legenda**

- Ibukota Kecamatan
- Batas
  - Batas Desa
- Jalan
  - Jalan Kolektor Primer
  - Jalan Lokal
  - Rel Kereta Api
- Zona Kelurahan Kebonsari
- Zona Desa Sitirejo
- Zona Desa Keronagung
- Pergerakan Internal
- Pergerakan Eksternal

**Sumber Peta :**

1. Peta Rupa Bumi Indonesia Wilayah Kabupaten Malang, 2010
2. Peta Rupa Bumi Indonesia Wilayah Kota Malang, 2010
3. Peta Batas Administrasi Kabupaten Malang

Nomer Peta

SKALA

1:17,000



**JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL**

### C. Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur

Sama halnya dengan pangkalan ojek yang lain, juga terdapat pergerakan internal – eksternal dan internal – internal di pangkalan ojek ini. Semua perjalanan internal – eksternal sebanyak 6 perjalanan menuju arah yang sama yaitu Desa Mendalanwangi – Kecamatan Wagir. Banyak orang menggunakan ojek setelah berbelanja dari Pasar Lemahduwur dan Pasar Mendalanwangi yang letaknya berseberangan, dengan jarak tujuan lebih dari 0,5 km dan barang bawaan yang tidak sedikit serta cuaca yang panas, membuat orang lebih memilih menaiki ojek ketika pulang dari pasar.

Untuk pergerakan internal – internal terjadi pada 5 perjalanan dengan rincian, sebanyak 2 perjalanan menuju tempat kerja yaitu Pabrik Rokok Penamas dan Pabrik Gula Kebonagung sama – sama berada di Desa Kebonagung dengan alasan menggunakan ojek karena dirasa lebih cepat dalam menempuh perjalanan dibanding harus menunggu angkota GS untuk lewat, mengingat jumlah angkutan desa ini cukup terbatas dan tidak lewat setiap 5 – 10 menit selayaknya angkutan lainnya. Sedangkan untuk perjalanan ke zona C2.3 sebanyak 3 perjalanan dengan alasan yang berbeda – beda, yaitu satu orang mengungkapkan bahwa memang tidak ada angkutan untuk menuju ke arah rumahnya, lebih efisien menggunakan ojek dan seorang lagi menyatakan malas untuk menunggu angkot. Untuk lebih detailnya dapat dilihat pada tabel dan peta berikut ini.

**Tabel 5.25**  
**Pola Pergerakan**  
**Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur**

No	Pergerakan	Tujuan	Kelurahan - Kecamatan	Jarak	Tarif	Tarif Jarak
1	internal - internal	Dusun Reco	Sitirejo - Wagir	1	3000	3000
2	internal - eksternal	Dusun Mendalanwangi	Mendalanwangi - Wagir	0,5	4000	5000
3	internal - eksternal	Dusun Mendalanwangi	Mendalanwangi - Wagir	0,5	4000	5000
4	internal - internal	Dusun Lemahduwur	Sitirejo - Wagir	0,5	3000	6000
5	internal - internal	Pabrik Rokok Penamas	Kebonagung - Pakisaji	2,2	5000	2273
6	internal - internal	Pabrik Gula Kebonagung	Kebonagung - Pakisaji	1,3	4000	3077
7	internal - internal	Dusun Lemahduwur	Sitirejo - Wagir	0,5	3000	5000
8	internal - eksternal	Dusun Mendalanwangi	Mendalanwangi - Wagir	0,5	4000	5000
9	internal - eksternal	Dusun Mendalanwangi	Mendalanwangi - Wagir	0,8	4000	5000
10	internal - eksternal	Dusun Mendalanwangi	Mendalanwangi - Wagir	0,9	4000	4444
11	internal - eksternal	Dusun Mendalanwangi	Mendalanwangi - Wagir	0,5	4000	5000
<b>Rata - rata</b>						<b>3981</b>

Sumber: Hasil Analisa

Dari tabel 5.25 di atas dapat diketahui bahwa tarif rata – rata tarif di pangkalan ojek Pasar Lemahduwur per kilometernya (km) adalah sebesar Rp3981,-. Nominal tersebut didapatkan dari penjumlahan total tarif per



jarak di bagi 11, di mana angka 11 adalah banyaknya sample perjalanan di pangkalan ojek ini. Yang dimaksud di sini adalah, rata – rata tarif yang dikenakan kepada para pengguna ojek. Dari deskripsi serta tabel yang telah tercantum diatas maka akan lebih mudah jika diimplementasikan kedalam sebuah Peta 5.3. **Pola Pergerakan Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur** dibawah ini.

112°36'0"E

SIDORAHAYU

PARANGARGO

MENDALANWANGI

B2.4

WADUNG

GE

JATISARI

112°36'0"E

## PETA PERGERAKAN PANGKALAN OJEK PASAR LEMAH DUWUR

### PERBANDINGAN POLA TINGKAT PELAYANAN OJEK DI DAERAH PEBATASAN KOTA DAN KABUPATEN MALANG

#### Legenda

○ Ibukota Kecamatan

Batas

— Batas Desa

Jalan

— Jalan Kolektor Primer

— Jalan Lokal

— Rel Kereta Api

○ Zona Kelurahan Kebonsari

○ Zona Desa Sitirejo

○ Zona Desa Kebonagung

→ Pergerakan Internal

→ Pergerakan Eksternal

Sumber Peta :

1. Peta Rupa Bumi Indonesia Wilayah Kabupaten Malang, 2010
2. Peta Rupa Bumi Indonesia Wilayah Kota Malang, 2010
3. Peta Batas Administrasi Kabupaten Malang

Nomer Peta

SKALA

1:17,000



JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL

#### D. Pangkalan Ojek Kebonagung

Pangkalan Ojek Kebonagung, merupakan salah satu sample pangkalan ojek yang mempunyai pergerakan paling banyak diantara sample pangkalan ojek yang lainnya. Terdapat dua jenis pergerakan di pangkalan ini yaitu pergerakan internal dan pergerakan eksternal, dengan kecenderungan pergerakan internal – internal dan internal – eksternal. Pangkalan ojek Kebonagung ini berada di zona B2.1 yang melayani pergerakan internal – internal di dalam lokasi amatan yang dibatasi oleh 3 Desa / Kelurahan saja yaitu kelurahan Kebonsari; Desa Kebonagung dan Desa Sitirejo.

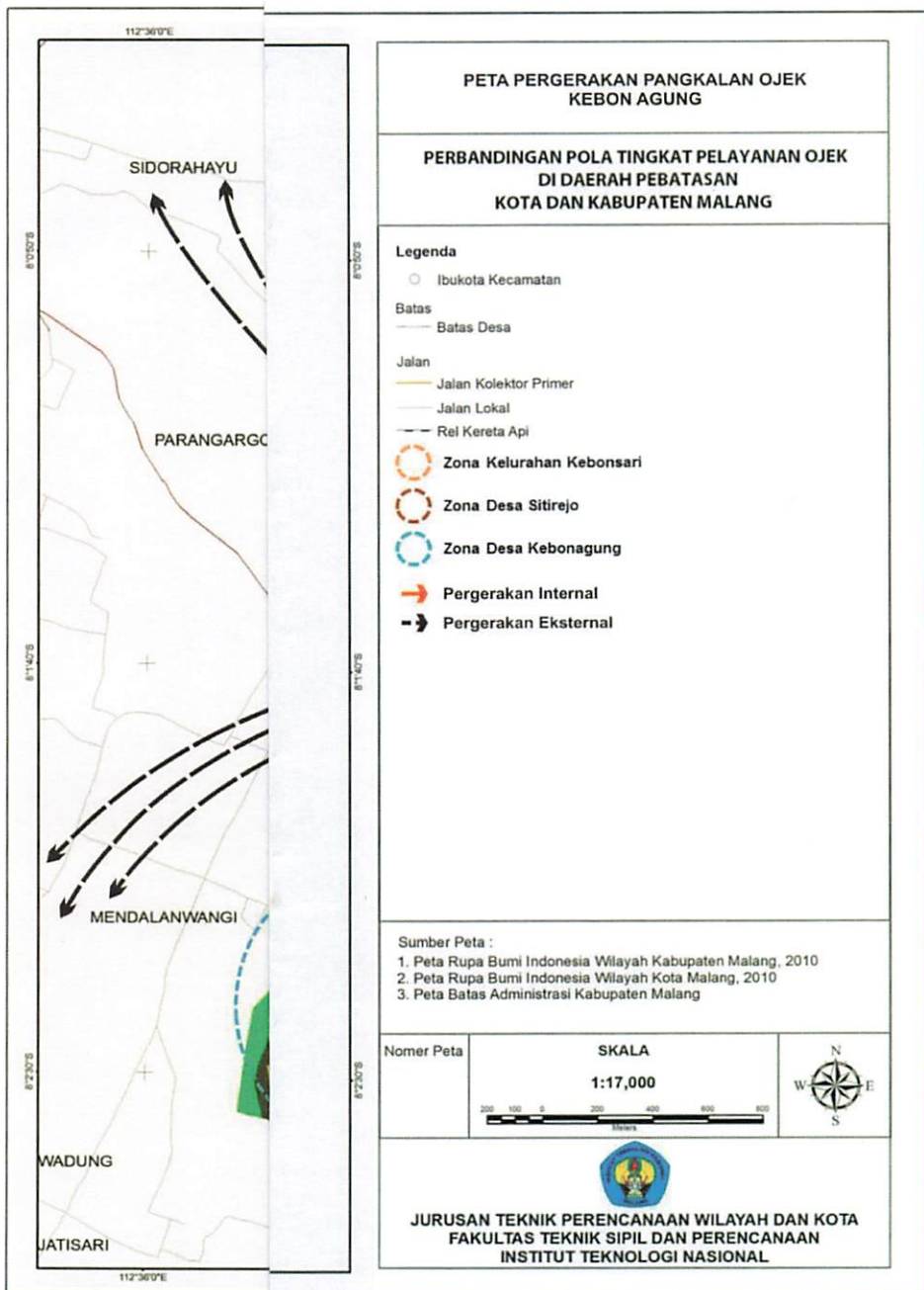
Pergerakan internal – internal yang pertama yaitu dari zona B2.1 menuju zona C2.3 sebanyak 6 perjalanan yang merupakan pergerakan inter zona terbanyak, pergerakan yang dilakukan oleh penumpang ojek menuju ke rumahnya masing – masing di desa Sitirejo. Ojek dipilih karena tidak ada angkutan yang melayani desa Sitirejo, angkutan desa hanya melewati jalan besar saja yang menyebabkan mereka tetap harus berjalan kaki menuju rumahnya, sehingga pemilihan ojek sebagai MODA transportasi dirasa sudah sangat efektif dan efisien. Selanjutnya ada pergerakan di dalam zona itu sendiri, yaitu zona B2.1 dengan jumlah 3 perjalanan, pergerakan yang dilakukan kebanyakan mempunyai alasan malas untuk menunggu angkutan desa yang lama untuk “ngetem” di pangkalan bayangan Pertigaan Kacuk, sehingga jarak yang dekat menghabiskan waktu yang lama, namun berbeda jika menggunakan ojek yang hanya membutuhkan waktu yang sangat singkat. Sama dengan alasan pada penumpang yang menuju zona B2.1, pada zona B2.2 dan B2.5 para penumpang enggan untuk menunggu angkutan desa yang lama ngetem di terminal bayangan Pertigaan Kacuk, selain itu waktu tempuh yang cukup singkat merupakan salah satu alasan bagi para penumpang. Untuk pergerakan internal – internal yang berikutnya dilakukan penumpang dari zona asal yaitu B2.1 menuju zona A1.2 sebanyak 2 pergerakan dengan tujuan satu orang penumpang menuju SD Negeri Kobansari yaitu seorang pelajar yang sudah menjadi pelanggan, serta satu orang menuju pabrik rokok Kompas yang juga merupakan seorang pelanggan, kemudian satu orang penumpang menuju zona A1.3 yaitu seorang pelajar yang sudah kesiangan sehingga membutuhkan ojek guna menempuh perjalanan dalam waktu yang lebih singkat. Selanjutnya ada beberapa pergerakan internal – eksternal di pangkalan ojek Kebonagung ini, dengan total jumlah 12 pergerakan yaitu 3 pergerakan menuju Gadang di Kecamatan Sukun, SMP Negeri 12 dan SMK 11 – Kelurahan Bandungrejosari, Desa Sidorahayu – Kec. Wagir, Mall Ramayana di Kelurahan Kiduldalem, Mendalanwangi 3 pergerakan serta 2 pergerakan ke Desa Lemahduwur dengan tarif yang berbeda – beda. Pada Pangkalan Ojek Kebonagung mempunyai tarif rata – rata per kolometer (km) yaitu Rp3466,-. Untuk lebih

jelasan dapat dilihat pada Tabel 5.26 dan Peta 5.6. Pola Pergerakan Pangkalan Ojek Kebonagung di bawah ini.

Tabel 5.26  
Tabel Pola Pergerakan  
Pangkalan Ojek Kebonagung

No	Pergerakan	Tujuan	Kelurahan - Kecamatan	Jarak	Tarif	Tarif Jarak
1	internal - internal	SD Kebonsari	Kebonsari - Sukun	1	4000	4000
2	internal - internal	SMK Negeri 7	Kebonsari - Sukun	1,5	5000	3333
3	internal - internal	Penamas	Kebonagung - Pakisaji	1	3000	3000
4	internal - internal	Penamas	Kebonagung - Pakisaji	1	3000	3000
5	internal - eksternal	Gadang	Gadang - Sukun	2	5000	2500
6	internal - eksternal	SMP 12	Bandungrejosari - Sukun	2,5	10000	4000
7	internal - eksternal	Sidorahayu	Sidorahayu - Wagir	3	12000	4000
8	internal - eksternal	Gadang	Gadang - Sukun	2	5000	2500
9	internal - internal	Sonosari	Kebonagung - Pakisaji	1,2	4000	3333
10	internal - eksternal	SMK Negeri 11	Bandungrejosari - Sukun	2,9	10000	3448
11	internal - internal	SD Kebonagung 5	Kebonagung - Pakisaji	0,6	3000	5000
12	internal - internal	Kompas	Kebonsari - Sukun	0,9	3000	3333
13	internal - internal	Psr.Lemahduwur	Sitirejo - Wagir	1,2	4000	3333
14	internal - internal	Reco	Sitirejo - Wagir	2,6	9000	3462
15	internal - internal	Sonotengah	Kebonagung - Pakisaji	1,7	5000	2941
16	internal - eksternal	Mendalanwangi	Mendalanwangi - Wagir	1,6	6000	3750
17	internal - internal	Lemahduwur	Sitirejo - Wagir	0,8	4000	5000
18	internal - eksternal	Ramayana	Kiduldalem - Klojen	5,4	20.000	3704
19	internal - internal	Lemahduwur	Sitirejo - Wagir	0,8	4000	5000
20	internal - internal	Lemahduwur	Sitirejo - Wagir	1,3	4000	3077
21	internal - eksternal	Mendalanwangi	Mendalanwangi - Wagir	1,9	5000	2632
22	internal - eksternal	Parangargo	Parangargo - Wagir	2,9	10000	3448
23	internal - eksternal	Abd. Saleh	Pakisjajar - Pakis	25,7	60000	2335
24	internal - eksternal	Mendalanwangi	Mendalanwangi - Wagir	1,5	5000	3333
25	internal - eksternal	Gadang	Gadang - Sukun	2	6000	3000
26	internal - internal	Lemahduwur	Sitirejo - Wagir	1	4000	4000
27	internal - internal	Sonosari	Kebonagung - Pakisaji	1,6	5000	3125
<b>Rata - rata</b>						<b>3466</b>

Sumber: Hasil Analisa



### **E. Kesimpulan**

Dalam menentukan pola pergerakan di masing-masing pangkalan ojek yang dijasikan titik lokasi amatan, dapat ditemukan bahwa ada 2 (dua) jenis perjalanan, yaitu perjalanan internal – eksternal dan internal – internal. Dari keempat pangkalan ojek yang dijadikan lokasi amatan, ketiga pangkalan ojek didominasi dengan perjalanan internal – internal perjalanan masih dalam zona amatan yaitu Kelurahan Kebonsari, Desa Sitirejo dan Desa Kebonagung. Sedangkan pangkalan ojek Pasar Lemahduwur lebih banyak melayani perjalanan internal – eksternal, yaitu menuju ke Desa Mendalanwangi di Kecamatan Wagir.

Untuk tarif rata – rata dilihat dari tarif dibagi jarak yang kemudian dibagi lagi jumlah responden masing – masing pangkalan ojek, dapat diketahui pada keempat pangkalan ojek tarif rata – ratanya antara Rp. 3.000 sampai dengan Rp.4.000 per kilometernya.

### **5.3. Analisa Tingkat Pelayanan**

Pada sub bab ini akan diketahuin mengenai analisa tingkat pelayanan masing – masing pangkalan ojek di lokasi studi dengan menggunakan sistem pembobotan dan kemudian akan di buat indeks. Ada beberapa indikator yang menjadi penentu tingkat pelayanan ojek di lokasi studi saat ini. Menurut Ofryar Z. Tamim, Indikator dari sebuah tingkat pelayanan adalah keselamatan, kenyamanan, kemudahan, keandalan, perbandingan biaya serta efisiensi. Dari setiap indikator tersebut mempunyai parameter tersendiri. Keselamatan dan kenyamanan dalam menaiki ojek merupakan salah satu faktor yang menjadi pertimbangan penumpang ojek, dalam hal ini keselamatan adalah kondisi dimana penumpang yang menaiki ojek selamat sampai tujuan tanpa mengalami luka, sedangkan kenyamanan adalah perasaan penumpang yang merasa tidak terganggu akan fisika pengemudi ojek misal kebersihan tubuhnya serta tidak mengendarai motor secara ugal – ugalan, kemudian kondisi motor yang prima juga merupakan salah satu faktor pendukungnya. Indikator kemudahan dilihat waktu yang dibutuhkan dalam menempuh menunggu sebuah ojek serta cara mendapatkannya, apakah langsung di pangkalan ojek ataukah bisa ditelepon untuk menjemput di posisi asalnya. Sedangkan indikator yang keempat adalah keandalan dalam penelitian ini dilihat dari alasan menggunakan ojek, jika tidak ada angkutan yang melayani merupakan salah satu faktor penentu bagi penumpang untuk menggunakan ojek. Indikator yang kelima adalah perbandingan biaya yang sudah pasti berbungan dengan tarif yang harus dibayar. Indikator yang terakhir adalah efisiensi yang dilihat dari berapa jarak yang harus ditempuh membutuhkan waktu berapa lama, karena saat ini ketepatan waktu sudah menjadi kebutuhan utama bagi semua orang. Dari semua indikator tersebut akan diberi bobot 5 pada parameter biaya serta waktu tempuh yang menjadi pertimbangan pertama seseorang sebelum

memilih angkutan umum apa yang harus digunakan yang kemudian akan diproses sehingga mendapatkan sebuah nilai interval untuk mengetahui apakah pelayanan di lokasi studi baik, sedang atau buruk.

**Tabel 5.27**  
**Parameter Tingkat Pelayanan Ojek**

No	Parameter	Bobot	Nilai	B x N	Keterangan
1	Tarif	7			
	< 3000		5	35	MAX
	3000 - 6000		4	28	
	6100 - 9000		3	21	
	9100 - 12000		2	14	
>12000	1	7	MIN		
2	Waktu Tempuh	6			
	< 5 menit		5	30	MAX
	5 - 10 menit		4	24	
	11 - 15 menit		3	18	
	16 - 20 menit		2	12	
> 20 menit	1	6	MIN		
3	Alasan menggunakan ojek	5			
	Tidak ada angkutan umum lain yang melayani		6	30	MAX
	Lebih cepat dalam menempuh perjalanan		5	25	
	Lebih mudah dan efisien		4	20	
	Capck untuk menunggu angkutan umum		3	15	
Mabuk darat jika menggunakan angkutan umum	2	10			
Motor bermasalah	1	5	MIN		
4	Tingkat Keselamatan	4			
	Baik		3	12	MAX
	Cukup baik		2	8	
Tidak baik	1	4	MIN		
5	Tingkat kenyamanan	3			
	Baik		3	9	MAX
	Cukup baik		2	6	
Tidak baik	1	3	MIN		
6	Lama menunggu ojek	2			
	< 5 menit		3	6	MAX
	5 - 10 menit		2	4	
> 10 menit	1	2	MIN		
7	Cara mendapat ojek	1			
	Di pangkalan Ojek		3	3	MAX
	Menunggu Depan Rumah		2	2	
	Dihubungi Lewat Telepon		1	1	MIN

Sumber: Hasil Analisa

Catatan:

MAX : Maksimal

MIN : Minimal

Nilai total Max =  $35 + 30 + 35 + 12 + 9 + 6 + 3 = 125$

Nilai total Min =  $7 + 6 + 5 + 4 + 3 + 2 + 1 = 28$

$$\text{Interval} = \frac{125-28}{3} = \frac{97}{3} = 32$$

Range

- Baik = 94 - 126
- Sedang = 61 - 93
- Buruk = 28 - 60

Setelah diketahui nilai range baik, sedang, buruk maka pertama – tama dari tiap pangkalan ojek yang telah didapatkan dari kuisioner dan wawancara akan ditabelkan sehingga diketahui nilai yang paling tinggi dari tiap variabel yang kemudian nilainya diklasifikasikan mempunyai bobot dan nilai yang dapat diketahui dari Tabel 5.25 Parameter tingkat pelayanan.

Tabel 5.28  
Tingkat Pelayanan Ojek

Pangkalan Ojek	Variabel	Hasil Kuisioner	Bobot	Nilai
Tirtasari	Tarif	tarif 3000 - 6000 sebesar 71%, 6100 - 9000 sebanyak 14%, 9100 - 12000 7% dan > 12000 sebanyak 7%	7	4
	Waktu tempuh	Waktu yang dibutuhkan untuk menempuh jarak dari pangkalan ojek menuju dominasi tujuan rumah sangat bervariasi tergantung jarak, yaitu < 5 menit 50%, 16 - 20 menit 21%, 5 - 10 menit 14%, 11 - menit dan > 20 menit masing-masing 7%	6	5
	Alasan menggunakan ojek	Dengan rata-rata dominasi bangkitan perjalanan menuju rumah, masing-masing penumpang mempunyai beragam alasan dalam memilih ojek, antara lain tidak ada angkutan lain 43%, lebih cepat 21%, lebih efisien 2%. mabuk darat kalo naik mobil dan motor rusak masing - masing 7%	5	7
	Tingkat keselamatan	aman 12 responden dan cukup aman 2 responden	4	3
	Tingkat	semua responden menyatakan aman	3	3



Pangkalan Ojek	Variabel	Hasil Kusioner	Bobot	Nilai
	kenyamanan Lama menunggu	< 5 menit 93% dan 5 - 10 menit 7%	2	3
	Cara mendapat ojek	Untuk rata-rata dominasi melakukan jenis kegiatan sosial dengan tujuan perjalanan menuju rumah, sebanyak 93% penumpang bisa langsung mendapatkan langsung di pangkalan ojek	1	3
Pertigaan Kacuk	Tarif	tarif 3000 - 6000 sebesar 73%, 6100 - 9000 sebanyak 13%, 9100 - 12000 7% dan > 12000 sebanyak 7%	7	4
	Waktu tempuh	Waktu yang dibutuhkan untuk menempuh jarak dari pangkalan ojek menuju dominasi tujuan rumah sangat bervariasi tergantung jarak, yaitu 5 - 10 menit 67%, 11 - 15 menit 13% dan < 5 menit 20%	6	4
	Alasan menggunakan ojek	Dengan rata-rata dominasi bangkitan perjalanan menuju rumah, masing-masing penumpang mempunyai beragam alasan dalam memilih ojek, antara lain capek menunggu angkot 33%, lebih efisien dan lebih cepat masing - masing 20%, tidak ada angkutan lain 13%, dan mabuk darat kalau naik mobil masing - masing 7%	5	4
	Tingkat keselamatan	aman 11 responden dan cukup man 4 responden	4	3
	Tingkat kenyamanan	nyaman 12 responden dan cukup nyaman 3 responden	3	3
	Lama menunggu	< 5 menit 87% dan 5 - 10 menit 13%	2	3
	Cara mendapat ojek	Untuk rata - rata dominasi aktivitas sosial dan pendidikan merupakan merupakan jenis kegiatan yang dilakukan oleh 93% orang yang langsung mendapatkan ojek di pangkalan	1	3
Pasar Lemahduwur	Tarif	100% tarif 3000 - 6000	7	4
	Waktu tempuh	Waktu yang dibutuhkan untuk menempuh jarak dari pangkalan ojek menuju dominasi tujuan rumah sangat bervariasi tergantung jarak, yaitu < 5 menit 55% dan 5 - 10 menit 45%	6	5
	Alasan menggunakan ojek	Dengan rata-rata dominasi bangkitan perjalanan menuju rumah, masing-masing penumpang mempunyai	5	7

Pangkalan Ojek	Variabel	Hasil Kusisioner	Bobot	Nilai
Kebonagung		beragam alasan dalam memilih ojek, antara lain tidak ada angkutan lain 64%, lebih efisien 18%, lebih cepat dan capek menunggu angkot masing - masing 9%		
	Tingkat keselamatan	aman 8 responden dan cukup aman 3 responden	4	3
	Tingkat kenyamanan	nyaman 6 responden dan cukup nyaman 5 responden	3	3
	Lama menunggu	< 5 menit 9% dan 5 - 10 meni 2%	2	3
	Cara mendapat ojek	Dengan mayoritas penumpang yang melakukan kegiatan di pasar dan akan pulang menuju rumah sebanyak 100% penumpang mendapatkan ojek langsung di pangkalan.	1	3
	Tarif	tarif 3000 - 6000 74%, 6100 - 9000 4%, 9100 - 12000 15%, >12000 7%	7	4
	Waktu tempuh	Waktu yang dibutuhkan untuk menempuh jarak dari pangkalan ojek menuju dominasi tujuan rumah sangat bervariasi tergantung jarak, yaitu 5 - 10 menit 56%, <5 menit 37% dan > 20 menit 7%	6	4
	Alasan menggunakan ojek	Dengan rata-rata dominasi bangkitan perjalanan menuju rumah, masing-masing penumpang mempunyai beragam alasan dalam memilih ojek, antara lain capek menunggu angkota 30%, dan lebih cepat 22%, tidak ada angkutan lain 19% dan mabuk darat kalau naik mobil 7%	5	4
	Tingkat keselamatan	aman 22 responden dan cukup aman 5 responden	4	3
	Tingkat kenyamanan	nyaman 18 responden dan cukup nyaman 9 responden	3	3
Lama menunggu	100% waktu tunggu < 5 menit	2	3	
Cara mendapat ojek	Dengan dominasi rata - rata jenis aktivitas sosial pada jam biasa dan dengan jam puncak pada pk 06.00 - 06.59 permintaan ojek untuk melakukan kegiatan bersekolah dan bekerja, para penumpang dengan jumlah 100% langsung mendapat ojek di pangkalan ojek	1	3	

Sumber : Hasil Analisa

Setelah dilakukan klasifikasi dan pengelompokan variabel dan hasil kuisioner dengan jumlah yang paling banyak diberikan jawabannya oleh para responden, maka bobot dan nilai tersebut akan dikalikan, hasil dari perkalian masing – masing variabel di tiap pangkalan ojek kemudian dijumlahkan dan di bagi 4. Angka 4 ini dipatkan dari jumlah pangkalan ojek yang jadi amatan dalam penelitian kali ini, hasil yang didapat dari pembagian itu merupakan nilai rata – rata yang bila ditotalkan didapatkan nilai tingkat pelayanan ojek.

**Tabel 5.29**  
**Nilai Rata-rata Tingkat Pelayanan Ojek**

Variabel Tingkat Pelayanan	Pangkalan Ojek				Total	Rata - rata
	Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwur	Kebonagung		
	B x N	B x N	B x N	B x N		
Tarif	28	28	28	28	112	28
Waktu tempuh	30	24	30	24	108	27
Alasan menggunakan ojek	35	20	35	20	110	27,5
Tingkat keselamatan	12	12	12	12	48	12
Tingkat kenyamanan	9	9	9	9	36	9
Lama menunggu	6	6	6	6	24	6
Cara mendapat ojek	3	3	3	3	12	3
<b>Total</b>	<b>123</b>	<b>102</b>	<b>123</b>	<b>102</b>	<b>450</b>	<b>112,5</b>

Sumber: Hasil Analisa

Berdasarkan tabel yang telah dicantumkan diatas total rata – rata nilai yang didapatkan adalah 112, 5, merujuk pada nilai interval range baik, sedang dan buruk yang telah tercantum diatas dapat diketahui bahwa nilai Tingkat Pelayanan di lokasi studi adalah Baik. Klasifikasi baik adalah yang tarifnya Rp3000 - Rp6000, waktu tempuh kurang dari 5 menit, tingkat keselamatan dan kenyamanan juga yang baik. Sedangkan rata – rata pengguna ojek adalah akan menuju wilayah yang tidak ada angkutan umumnya serta tidak mau menunggu lebih dari 5 menit.

### 5.3.1. Perbandingan Pelayanan Pangkalan Ojek

Dalam melihat tingkat pelayanan ojek di lokasi amatan dengan sample sebanyak 4 pangkalan ojek, yaitu Pangkalan Ojek Tirtasari; Pangkalan Ojek Pertigaan Kacuk; Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur dan yang terakhir Pangkalan Ojek Kebonagung. Dari keempat pangkalan ojek tersebut terdapat tentu saja mempunyai karakter yang berbeda, untuk mengetahui perbandingan dari masing – masing aspek pendukung tingkat pelayanan pada tiap pangkalan ojek, maka dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 5.30  
Perbandingan Tingkat Pelayanan Pelayanan Ojek

No.	Variabel	Pangkalan Ojek				Kesimpulan
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwur	Kebonagung	
1	Jenis Aktivitas	Dari 5 jenis aktivitas, Aktivitas yang dilakukan penumpang di pangkalan ojek tirtasari adalah sosial, ekonomi dan pendidikan, dengan dominasi pergerakannya adalah aktivitas sosial yang dilakukan oleh penumpangnya. Dalam hal ini kegiatan sosial berupa pulang ke rumah serta aktivitas mengunjungi rumah saudara.	Dari 5 jenis aktivitas yang biasa dilakukan menggunakan ojek, dari sample yang telah didapatkan diketahui bahwa pangkalan ojek Pertigaan Kacuk melayani 4 jenis aktivitas, yaitu sosial, ekonomi, pendidikan serta rekreasi dan hiburan. Aktivitas sosial merupakan jenis kegiatan yang paling banyak dilayani oleh pangkalan ojek Pertigaan Kacuk, yaitu pulang ke rumah serta menjenguk orang	Dari sebelas responden yang ada, di Pangkalan ojek Lemahduwur mayoritas melakukan aktivitas sosial dan sisanya melakukan aktivitas ekonomi. Sama halnya dengan pangkalan ojek Tirtasari, di wilayah pelayanan pangkalan ojek Lemahduwur tidak dilewati oleh angkutan umum formal, sehingga keberadaan ojek cukup membantu aktivitas para warga	Pangkalan ojek Kebonagung mempunyai jumlah pergerakan yang paling banyak sehingga berpengaruh kepada banyaknya jumlah responden. Jumlah responden yang melakukan aktivitas sosial sebanyak 14 orang diikuti berturut-turut aktivitas ekonomi 5 responden, pendidikan 5 responden dan rekreasi dan hiburan 3 responden. Kegiatan sosial merupakan aktivitas yang banyak dilakukan oleh para pengguna ojek, seperti pulang ke rumah atupun membesuk	Aktivitas sosial, ekonomi, pendidikan, budaya serta rekreasi dan hiburan merupakan jenis aktivitas yang biasa dilakukan oleh para pengguna jasa angkutan. Pada amatan yang telah dilakukan 3 pangkalan ojek, seperti pangkalan ojek Tirtasari, Pertigaan Kacuk dan Kebonagung melayani 4 jenis aktivitas kecuali aktivitas budaya. Sedangkan untuk pangkalan ojek Pasar Lemahduwur hanya melayani aktivitas sosial dan ekonomi saja. Dari keempat pangkalan ojek yang dijadikan lokasi amatan, dapat diketahui bahwa dilihat dari prosentase pergerakan

No.	Variabel	Pangkalan Ojek			Kesimpulan	
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwur		Kebonagung
			yang sakit.		orang yang sakit.	penumpang sesuai dengan jenis aktivitas, pangkalan ojek Kebonagung merupakan pangkalan ojek yang mempunyai prosentase hampir merata melayani semua aktivitas kecuali aktivitas budaya. Hal tersebut menandakan bahwa pangkalan ojek Kebonagung cukup menjadi pilihan bagi masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya.
2	Profil Perjalanan	Ada beberapa tujuan orang dalam melakukan perjalanan menggunakan ojek. Di pangkalan Ojek Tirtasari secara garis besar terdapat 4 tujuan orang yaitu pulang ke rumah; bersosialisasi seperti berkunjung ke	Tujuan perjalanan di pangkalan ojek Pertigaan Kacuk ada berbagai macam, seperti berbelanja; pulang; bersekolah serta berkunjung ke rumah saudara. Dari kesemua maksud atau profil perjalanan tersebut, pulang merupakan	Dari 11 responden yang melakukan perjalanan dengan menggunakan ojek dari pangkalan ojek Lemah Duwur, 9 diantaranya melakukan perjalanan dengan tujuan pulang sedangkan 2	Dari 6 pilihan tujuan melakukan perjalanan seperti pulang; bekerja; bersekolah; berbelanja; bepergian dan tamasya. Pangkalan ojek Kebonagung terlihat melayani semuanya, dengan rincian bahwa perjalanan pulang merupakan kegiatan	Dari keempat pangkalan ojek yang dijadikan amatan dalam penyusunan skripsi kali ini, dapat diketahui bahwa terdapat 5 jenis profil perjalanan yang dilakukan oleh para pengguna ojek, antara lain adalah pulang; bekerja; bersekolah; berbelanja; bepergian atau melakukan perjalanan dengan

No.	Variabel	Pangkalan Ojek			Kesimpulan
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwur	
	rumah saudara; pergi ke tempat kerja serta menuju sekolah. Tujuan perjalanan pulang kerumah merupakan profil perjalanan yang paling banyak dilakukan. Penggunaan ojek untuk menuju wilayah internal pangkalan ojek Tirtasari disebabkan karena wilayah tersebut tidak dilalui oleh angkutan umum formal serta mempunyai kemiringan lahan yang cukup jalan. Sehingga keberadaan ojek dirasa cukup membantu pergerakan bagi	kegiatan yang paling banyak dilakukan oleh para penumpang. Pangkalan ojek ini sebenarnya terletak di dekat terminal bayangan, keberadaannya cukup dibutuhkan karena banyak dari warga yang enggan untuk menunggu angkutan desa yang sedang "ngetem" demi melanjutkan perjalanannya, sehingga dipilihlah ojek sebagai MODA penggantinya.	responden lainnya melakukan perjalanan dengan tujuan untuk bekerja. Rata - rata perjalanan pulang yang dilakukan oleh penumpang yang berasal dari pasar lemahduwur guna menuju rumah yang berada di Desa Mendalanwangi. Desa Mendalanwangi merupakan salah satu desa di Kecamatan Wagir yang cukup banyak permintaan menggunakan ojek karena daerah tersebut	yang paling banyak dilakukan oleh penumpang dengan menggunakan ojek. Banyak alasan dari para penumpang untuk menentukan pemilihan angkutan dengan menggunakan ojek, salah satunya adalah; angkutan desa yang sering penuh sehingga berpengaruh kepada waktu tunggu yang cukup lama; selain itu keifisienan ojek dalam menjelajah lokasi yang tidak terlayani angkutan umum atau lokasi yang mempunyai jalan yang terjal sehingga cukup menguras tenaga jika ditempuh dengan berjalan kaki. Selain pulang ada	melanjutkan menggunakan angkutan lain; serta yang terakhir adalah hiburan dan rekreasi. Dari 6 jenis profil perjalanan yang ada tersebut, dapat diketahui bahwa pulang merupakan jenis kegiatan atau profil perjalanan yang paling banyak dilakukan oleh para pengguna ojek, hal ini disebabkan karena orang sudah cukup capek setelah melakukan aktifitas, sehingga sudah malas untuk menunggu angkutan umum dan ingin ceat sampai di lokasi tujuan.. Bersekolah merupakan salah satu profil perjalanan yang paling banyak dilakukan oleh penumpang ojek karena ada beberapa penumpang yang sudah langganan atau karena

No.	Variabel	Pangkalan Ojek			Kesimpulan	
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwur		
	<p>masyarakat yang belum bisa mengendarai kendaraan bermotor, tidak punya kendaraan bermotor serta mempunyai alasan – alasan tertentu lainnya.</p>			<p>tidak terlayani angkutan umum.</p>	<p>beberapa jenis perjalanan selain pulang yang dilakukan oleh para penumpang, yaitu bekerja; bersekolah; berbelanja; bepergian serta hiburan dan rekreasi.</p>	<p>untuk mengejar waktu di pagi hari. Sama halnya dengan bersekolah, penumpang menggunakan ojek untuk bekerja demi efisien waktu agar sampai dengan tepat waktu. setelah itu berturut – turut diikuti oleh bekerja, bepergian, hiburan dan rekreasi serta berbelanja. Ada beberapa alasan yang dikemukakan oleh para penumpang dalam menentukan penggunaan ojek, yaitu tidak ada angkutan umum yang melayani lokasi tujuan perjalanan, lebih cepat dalam menempuh perjalanan, lebih mudah dan efisien, capek untuk menunggu angkutan umum, mabuk darat jika menggunakan mobil atau bus, sudah langganan</p>

No.	Variabel	Pangkalan Ojek			Kesimpulan	
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwur		Kebonagung
					menggunakan ojek serta ada salah satu penumpang yang motornya rusak sehingga terpaksa menggunakan ojek demi menghemat waktu.	
3	Waktu	Di pangkalan ojek Tirtasari ada 2 rentan waktu saat penumpang banyak menggunakan ojek, yaitu pada pagi hari pada pk. 06.00 – 06.59 pada saat orang mulai banyak memulai aktifitas, seperti bersekolah, bekerja, serta pergi ke pasar. Sedangkan pada sore harinya yaitu pada pk.16.00 – 16.59 saat orang akan mengakhiri aktifitasnya dengan pulang menuju rumah masing –	Pangkalan ojek kali ini tepat berada di Pertigaan Kacuk yang digunakan sebagai prasarana penghubung kegiatan penduduk Kota dan Kabupaten Malang. Penggunaan ojek di pangkalan ini cenderung digunakan dari Kota menuju Kabupaten Malang yang mana itu untuk kegiatan pulang,	Keberadaan pangkalan ojek yang bersanding dengan pasar lemahduwur dan pasar Mendalanwangi, membuat pangkalan ojek ini cukup aktif di pagi hari. Dapat dilihat kecenderungan pergerakan pada satu hari amatan terjadi pada pk.06.00-08.59 dengan jam sibuk atau jam paling banyak terjadi	Pada pagi hari saat akan memulai kegiatan untuk bekerja, bersekolah dan berbelanja. Kecenderungan warga masyarakat untuk melakukan pergerakan di pagi hari menyebabkan kebutuhan akan angkutan meningkat. pun hal itu berpengaruh kepada tingkat kebutuhan akan ojek di pagi hari sehingga waktu puncak terjadinya kegiatan pada rentan waktu pk.06.00-06.59.	Jika dilihat dari kecenderungan waktu pergerakan, dapat dilihat bahwa 3 pangkalan ojek yaitu pangkalan ojek Tirtasari, pangkalan ojek Pasar Lemahduwur dan pangkalan ojek Kebonagung mendominasi dengan mempunyai waktu puncak pada rentan wktu pk.06.00-06.59, dengan dominasi maksud perjalanan adalah bekerja, bersekolah, berbelanja, dll. Alasan yang banyak dikemukakan pengguna ojek adalah demi efisiensi waktu pada pagi hari. Sedangkan pangkalan ojek



No.	Variabel	Pangkalan Ojek				Kesimpulan
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwur	Kebonagung	
		masing.	yang mana hal tersebut banyak terjadi di sore hari yaitu pada rentan waktu pk.16.00-16.59. Kecenderungan pergerakan di pangkalan ojek ini memang terjadi dari siang yaitu pk.12.00 sampai dengan sore hari pk.18.00, namun juga terdapat sedikit pergerakan pada pagi hari pada rentan waktu pk.06.00-06.59 dengan tujuan bekerja dan bersekolah.	pergerakan dengan ojek pada pk.06.00-06.59. Mayoritas pengguna ojek perjalanan pulang pada pagi hari, setelah melakukan kegiatan di pasar.	Pada rentan waktu pk.08.00-11.59 tidak ada pergerakan yang terjadi dan mulai secara rutin terjadi pergerakan tiap waktu dengan intensitas rendah pada pk.12.00-20.00, dengan dominasi tujuan pergerakan yaitu pulang ke rumah masing-masing setelah melakukan kegiatan.	Pertigaan Kacuk dengan karakternya lokasi yang berbeda mempunyai waktu puncak yang berbeda yaitu terjadi pada sore hari dengan rentan waktu pada pk.16.00-16.59 saat orang menggunakan ojek untuk pulang dengan alasan terbanyak yaitu malas menunggu angkutan desa di terminal bayangan.
4	Jarak	Pada pangkalan ojek ini rentan jarak yang banyak ditempuh oleh para penumpang yaitu sekitar 0,1 – 1 km.	Berbeda dengan pangkalan ojek sebelumnya, jarak paling banyak ditempuh oleh pengguna ojek yaitu	Pada pangkalan ojek Pasar Lemahduwur hanya dapat ditemukan 3 interval jarak yang	Interval jarak paling banyak dilewati yaitu pada jarak 1,1 – 2 km dengan variasi pergerakan internal – internal dan internal –	Jarak tempuh adalah berapa kilometer yang harus dilewati oleh penumpang untuk menuju lokasi tujuannya. Jarak yang ditempuh pun

No.	Variabel	Pangkalan Ojek			Kesimpulan	
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwur		Kebonagung
		jarak yang ditempuh juga cukup variatif pada tiap klasifikasi jarak sampai lebih dari 5km.	pada rentan jarak 1,1 – 2 km, dengan pergerakan mayoritas internal – eksternal. Sedangkan jarak paling banyak ditempuh selanjutnya yaitu pada interval jarak 0,1 – 1 km yang mempunyai pergerakan internal – internal.	ditempuh. Jarak paling banyak ditemukan pada interval jarak 0,1 – 1 km, selanjutnya paling jauh jarak yang ditempuh sejauh 2 km saja dengan pergerakan paling banyak internal – eksternal.	eksternal. Selanjutnya jarak paling banyak dilewati sebanyak 0,1 – 1 km dan 2, 1 – 3 km, selain itu di pangkalan ojek Kebonagung juga terdapat 2 pergerakan yang ditempuh dengan jarak lebih dari 5 km, yaitu masing – masing 5,4 km dan 25,7 km dengan tujuan perjalanan ke Bandar Udara Abd. Rachman Saleh.	bervariasi, dalam hal ini diintervalkan dengan masing – masing jarak sejauh 900 meter atau 0,9 km. Dari keempat pangkalan ojek itu, 2 pangkalan ojek yang mempunyai interval jarak pada 0,1 – 1 km yaitu pangkalan ojek Tirtasari dan pangkalan ojek Pasar Lemahduwur, sedangkan 2 pangkalan ojek Pertigaan Kacuk dan pangkalan ojek Kebonagung mempunyai pergerakan paling banyak pada interval jarak 1,1 – 2km.
5	Tarif	Pada pangkalan ojek Tirtasari, penumpangnya mempunyai tarif yang cukup bervariasi, antara <3000 sampai dengan > 12.000,	Kisaran tarif ojek pada harga 3000 – 6000 merupakan interval tarif terbanyak pada pangkalan ojek ini, dan yang lainnya tersebar pada	Pangkalan ojek Lemahduwur hanya mempunyai 2 kisaran tarif, yaitu < 3000 dan kisaran 3100 – 6000. Dengan tarif paling	Tarif dalam menumpang ojek di pangkalan ojek Kebonagung dalam 1 perjalanan berkisar pada interval harga 3000 - >12.000, dengan tarif paling	Tarif yang berlaku pada angkutan ojek bergantung kepada jarak serta kesepakatan antara kedua belah pihak, yaitu penumpang dan supir ojek, sehingga tidak ada tarif resmi. Variasi kisaran tarif

No.	Variabel	Pangkalan Ojek			Kesimpulan	
		Tirtasari	Pertigaan Kacuk	Pasar Lemahduwur		Kebonagung
		tetapi tarif paling banyak ada pada kisaran 3000 – 6000 dalam satu perjalanan.	kisaran harga 6100 - >12.000 dalam satu kali perjalanan.	banyak ada pada kisaran 3100 – 6000.	banyak ditemukan pada kisaran tarif 3000 -6000 sebanyak 74% dari total semua sample perjalanan. Mengingat ada jarak yang cukup jauh yang ditempuh pada pangkalan ojek ini, tarif paling mahal ditemukan pada harga 60.000	yang dikenakan pada penumpang di empat pangkalan ojek tersebut yaitu sekitar harga 3000 – 6000, dengan jarak yang ditempuh tidak cukup jauh.

Sumber: Hasil Analisa

### 5.3.2. Perbandingan Tingkat Pelayanan Ojek di Kota dan Kabupaten Malang

Dari hasil perbandingan tingkat pelayanan ojek dapat diketahui bahwa tingkat pelayanan ojek di Kota Malang dilihat dari tarif, waktu tempuh, alasan menggunakan ojek, tingkat keselamatan, tingkat kenyamanan dan lama menunggu mempunyai kriteria yang Baik. Hal ini dapat dilihat dari nilai rata – rata tingkat pelayanan di Pangkalan Ojek Tirtasari dan Pertigaan Kacuk yang ada di Kota Malang masuk klasifikasi BAIK yaitu rata – rata 112,5. Sedangkan untuk tingkat pelayanan ojek di Kabupaten Malang dengan indikator yang sama juga mempunyai rata – rata tingkat pelayanan Pangkalan Ojek Pasar Lemahduwur dan Pangkalan Ojek Kebonagung juga masuk pada klasifikasi BAIK. Dari hasil tersebut maka kesimpulannya adalah pangkalan ojek di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang mempunyai pola tingkat pelayanan ojek yang sama. Hal tersebut disebabkan karena penduduk, ojek dan demografi lahan yang ada mempunyai karakter yang yang sama

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

Pada bab ini akan membahas tentang kesimpulan dan rekomendasi setelah selesai menyusun hasil dari penelitian ini. Dimana isi dari kesimpulan adalah untuk menjawab sasaran atau output yang sudah ditetapkan di Bab I, selanjutnya rekomendasi adalah untuk tindak lanjut setelah selesainya penelitian ini.

#### **6.1. Kesimpulan**

Setelah dilakukan analisis tingkat permintaan, pola pelayanan serta tingkat pelayanan ojek maka hasil yang didapatkan adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan kesimpulan yang didapat dari analisa yang telah dilakukan, rata – rata penggunaan ojek adalah Ibu Rumah Tangga serta pelajar di bawah umur 17 tahun dengan penghasilan kurang dari UMR Kota Malang. Jam sibuk yang terjadi pada pagi hari pk. 06.00 – 06.59 dimana banyak orang menggunakan ojek untuk bersekolah atau bekerja. Ojek banyak dipilih karena kendaraan roda dua tersebut mempunyai daya jelajah yang cukup fleksibel sehingga dirasa dapat banyak menghemat waktu. Sedangkan jika dilihat dari tujuan serta maksud pergerakan dari pengguna ojek, dominasi perjalanan dengan maksud pulang menuju rumah. Pergerakan pulang ini tidak mempunyai jam puncak karena dapat terjadi kapanpun, namun pekerja dan pelajar rata – rata pulang pada pk. 16.00 – 16.59.
2. Dapat diketahui bahwa pergerakan yang ditimbulkan ojek mempunyai pola tertentu yaitu internal – internal atau pergerakan dalam ruang lingkup studi antar zona, maupun pergerakan internal – eksternal yaitu pergerakan dari dalam zona ruang lingkup menuju daerah lainnya. Setiap pangkalan ojek mempunyai pola pergerakan yang berbeda – beda, seperti di pangkalan ojek Tirtasari yang berada di Kelurahan Kebonsari banyak melayani pergerakan antar zona, yaitu kawasan permukiman di Desa Sitirejo. Pergerakan tersebut terjadi disebabkan karena pangkalan ojek ini berada di jalan menuju Desa Sitirejo yang daerahnya mempunyai kemiringan sampai dengan 30<sup>0</sup> dan tidak terlayani oleh angkutan. Pola pergerakan pangkalan ojek pertigaan kacuk didominasi oleh perjalanan antar zona, yaitu zona permukiman di daerah Desa Kebonagung. Pergerakan ini terjadi dikarenakan banyak warga yang harus berganti angkutan kota ke angkutan desa tetapi tidak berkenan untuk lama menunggu angkot penuh dengan penumpang. Berbeda dengan pangkalan ojek lain yang didominasi pergerakan internal – internal, pangkalan ojek pasar

lemahduwur banyak melayani perjalanan menuju desa Mendalanwangi yang terletak di luar wilayah studi dengan alasan tidak ada angkutan yang melayani desa tersebut. Pangkalan ojek Kebonagung mempunyai daya jangkau yang cukup luas dengan jumlah pergerakan yang paling banyak dibanding dengan pangkalan ojek lainnya. Area pelayanan pangkalan ojek ini paling banyak untuk wilayah Kecamatan Wagir, disebabkan angkutan GS yang merupakan satu – satunya angkutan yang melayani wilayah tersebut kinerjanya kurang optimal sehingga memakan waktu perjalanan yang lebih lama.

3. Dari analisa yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa tingkat pelayanan ojek di perbatasan Kota dan Kabupaten Malang yaitu pangkalan ojek Tirtasari, Pertigaan Kacuk, Pasar Lemahduwur dan Kebonagung mempunyai nilai yang BAIK. Hal tersebut dilihat pembobotan nilai variabel tingkat pelayanan, yang terdiri atas tingkat kenyamanan, keamanan, kemudahan, keandalan, tarif dan efisiensi. Hal tersebut disebabkan karena penduduk, ojek dan bentukan fisik mempunyai karakteristik yang sama.

## **6.2. Rekomendasi**

Pada penelitian ini akan ditulis beberapa rekomendasi terhadap beberapa pihak terkait, yaitu rekomendasi terhadap pemerintah / dinas terkait, terhadap masyarakat serta terhadap mahasiswa / peneliti.

### **6.2.1. Rekomendasi Terhadap Pemerintah / Dinas Terkait**

1. Perlu adanya keterlibatan pemerintah dalam mengkoordinasi keberadaan ojek agar tidak merugikan penggunaanya, mengingat ojek sangat membantu kegiatan masyarakat.
2. Perlunya ada peninjauan terhadap keberadaan angkutan ojek sebagai angkutan informal, sehingga keberadaannya tidak terkesan ilegal.
3. Perlu adanya regulasi yang mengatur keberadaan ojek, agar memiliki standart dalam pelayanan dan keamanan penggunaanya.

### **6.2.2. Rekomendasi Terhadap Mahasiswa / Peneliti**

1. Penelitian ini mempunyai beberapa kekurangan, seperti belum adanya penelitian bangkitan – tarikan yang melibatkan semua pengguna ojek, karena pada penelitian ini hanya menggunakan sample sebagai bahan penelitiannya, namun tingkat akurasinya sebesar 90%. Maka diharapkan dapat dilakukan penelitian lebih

- lanjut terhadap pola pergerakan ojek supaya mempunyai hasil yang terperinci.
2. Sebagai bahan masukan untuk penelitian selanjutnya yang kurang tuntas dibahas pada penelitian ini seperti penelitian mengenai regulasi keberadaan ojek.
  3. Penelitian ini diharapkan juga dapat dijadikan referensi dalam penyusunan penelitian selanjutnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Tamim, Ofyar Z. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung : ITB
- Miro, Fidel. (2005). *Perencanaan Transportasi*. Jakarta : Penerbit Erlangga
- Warpani, S. (2003). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB
- Bintarto, R. (1989). *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Munawar, Ahmad. (2005). *Dasar – Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta : Beta Offset
- Pena, Tim Prima, (2005). *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Jakarta: Gitamedia Press
- Engelberthus, Anggoman, Johan Paul. (2007). *Tesis Studi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum DAMRI di kota Manado* . Semarang : Universitas Dinopegoro
- Sjafruddin, Ade ;Harun Al Rasyid Sorah Lubis ; Bambang Setiawan. (2007). *Tesis Model Pemilihan Moda Angkutan Penumpang Pesawat Terbang dan Kapal Cepat dengan Data SP (Stated Preference)*, Bandung : Jurnal ITB
- Nugraha, Ficky Aditia. (2003). *Tugas Akhir Analisa Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Karakteristik Pergerakan Penduduk Kecamatan Kaliwungu Kota Kudus*. Semarang : Universitas Diponegoro
- Wardhana, Gatot. (2007). *Tugas akhir studi tingkat pelayanan angkutan ojek berdasarkan karakteristik penumpang*. Malang : Institut Teknologi Malang
- <http://deneelavend.blogspot.com/2009/11/interaksi-wilayah-desa-kota.html>

# LAMPIRAN





UJIAN AKHIR  
Jurusan Teknik Planologi  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
Jl. Bencengun Sigeun-gura No. 2 Malang Telp. (0341) 567134

4. Bagaimana cara Anda mendapatkan ojek?  
a. Memanggil di depan rumah  
b. Melalui telepon  
 c. Langsung di panggilan ojek
5. Berapa lama waktu tempuh Anda menunggu ojek?  
 a. < 5 menit  
b. 6 - 10 menit  
 c. 11 - 20 menit  
d. > 20 menit
6. Berapa tarif yang dikenakan saat Anda menggunakan ojek?  
a. < Rp. 3.000  
b. Rp. 3.100 - Rp. 6.000  
c. Rp. 6.100 - Rp. 9.000  
 d. Rp. 9.100 - Rp. 12.000  
e. > Rp. 12.000  
Berapa nominalnya? 12.000
7. Berapa waktu tunggu Anda sebelum menggunakan ojek?  
 a. < 5 menit  
b. 6 - 10 menit  
c. > 11 menit
8. Bagaimana tingkat keselamatan dalam menggunakan ojek?  
 a. Baik  
b. Cukup Baik  
c. Tidak Baik  
Apa Alasannya? Tdk mengalami tindak kriminal
9. Bagaimana tingkat kenyamanan menggunakan ojek?  
 a. Baik  
b. Cukup Baik  
c. Tidak Baik  
Apa Alasannya? tdk udal - udalan
10. Jam berapa Anda menggunakan ojek?  
06.00 - 06.59



#### FORM KUESIONER

Kuesioner ini dibuat dengan maksud untuk memperoleh data mengenai Tingkat Pelayanan Ojek pada Kelurahan Kebonsari dan Desa Kebonagung yang Berada di Wilayah Administrasi Kota dan Kabupaten Malang. Sehingga dapat diketahui apakah pelayanan ojek di lokasi studi sudah sesuai dengan standar pelayanan angkutan umum.

Kuesioner ini murni untuk kebutuhan penelitian guna menelusuri dalam penyusunan Tugas Akhir dan tidak ada kepentingan politik maupun SARA. Untuk itu, disampaikan kepada para responden agar dapat menjawab semua pertanyaan sesuai dengan kenyataan dan keadaan di lapangan, sehingga diperoleh hasil penelitian yang akurat."

#### Petunjuk Pensisian Kuesioner

Langkahlah poin yang anda anggap tepat menurut anda pada pertanyaan yang memiliki poin-poin pilihan (a/b/c/d) dan isilah jawaban anda pada titik-titik yang disediakan pada pertanyaan-pertanyaan di bawah ini.

#### I. Identitas Responden

Nama : Iri Astutik  
Umur : 40 Tahun  
Jenis Kelamin :  Laki-laki  Perempuan  
Alamat : Dsn. Temu

#### II. Pertanyaan

- Apakah pekerjaan anda serah ini?  
a. PNS  b. Swasta  Lainnya... Buruh
- Terapa penghasilan Anda per-bulan (menurut standar UMR Kota Malang 2014)?  
a. Dibawah standar UMR < Rp. 1.587.000  
b. Sesuai standar UMR = Rp. 1.587.000  
c. Diatas standar UMR > Rp. 1.587.000
- Apakah tujuan Anda menggunakan ojek?  
a. Sekolah  
b.  Jemput Kerja  
c. Pasar  
d. Rumah  
e. Terminal  
f. Lainnya.....



JURUSAN TEHNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
Jl. Bendungan Sigura – Gura No 2 Malang – Jawa Timur  
Telp/ Fax : (0341) 567154

BERITA ACARA SEMINAR HASIL

Nama : Agista Ayu Triasputri  
Nim : 06 24 054  
Hari/Tanggal : Rabu, 7 Juli 2015  
Judul : Perbandingan Pola Tingkat Pelayanan Ojek di Daerah  
Perbatasan Kota dan Kabupaten Malang (Studi Kasus:  
Kelurahan Kebonsari, Desa Kebonagung dan Desa Sitirejo)

Dosen Penguji	Pertanyaan & Masukan	Tanggapan	Tanda Tangan
Agung Witjaksono, ST, MT	1. Tata tulis <ul style="list-style-type: none"><li>• Peletakan nomor halaman</li><li>• Daftar pustaka</li></ul> 2. Pengelompokan kegiatan dan aktivitas 3. Proses penentuan indikator pelayanan 4. Hubungan antara sasaran 1, sasaran 2 dan sasaran 3	1. Akan diperbaiki 2. Akan diperbaiki 3. Akan diperjelas 4. Akan diperjelas	
Mira Setiawati, ST, MT	1. Tata tulis <ul style="list-style-type: none"><li>• Bulleted numbering dirubah ke indikasi</li><li>• Hanging inden</li></ul> 2. Sebutkan indikator variabel apakah kualitatif atau justifikasi 3. Penetapan nilai dan bobot apa variabelnya 4. Konsistensi sasaran 3	1. Akan diperbaiki 2. Akan diperbaiki dan diperjelas 3. Akan diperjelas 4. Akan diperbaiki	

Mengetahui

Pembimbing I

Ir. H. Agestina Nurul H., MT

Pembimbing II

Endang Dadi S., ST, MT

**DAFTAR HADIR UJIAN SEMINAR HASIL  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI/PWK  
PERIODE II 2015  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**


1. Nama Mahasiswa      **AGISTA AYU TRAIISPUTRI**
2. N I m                      **06.24.054**
3. Jurusan                  **Teknik PWK/Planologi**
4. Hari / Tanggal         **RABU, 7 JULI 2015**
5. Waktu                    **09.00 – 11.00 WIB**
6. Ruang                    **r. WILAYAH**
7. Judul Tugas Akhir     **PERBANDINGAN POLA TINGKAT PELAYANAN  
OJEK DI DAERAH PERBATASAN KOTA DAN  
KABUPATEN MALANG**

NO	NAMA DOSEN PEMBAHAS	TANDA TANGAN
1	ENDRATNO BUDI S, ST, MT	
2	AGUNG WITIAKSONO, ST, MT	
3	MIRA SETIAWATI A, ST, MT	

Malang, 7 JULI 2015  
Mengetahui  
Ketua Jurusan T. Planologi

  
Ida Soewarni, ST, MT  
NIP. Y. 1039600293

Panitia Pelaksana Tugas Akhir  
Koordinator

  
Adief Setiawan, ST, MT  
NIP. Y 1036100369

DAFTAR ABSENSI MENGIKUTI  
**UJIAN SKRIPSI / SIDANG KOMPREHENSIF**  
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI / PWK



Tempat Mahasiswa

NAM







NO	NAMA MAHASISWA & NIM	JUDUL SKRIPSI	TDPENGGU
1	Amma Azzahrotul Lailiyah 0624020	Sejarah dan Perkembangan Perencanaan Wilayah dan Kota di Indonesia	1
2	Amma Azzahrotul Lailiyah 0624020	Perencanaan Wilayah dan Kota di Indonesia	2
3	Amma Azzahrotul Lailiyah 0624020	Perencanaan Wilayah dan Kota di Indonesia	3
4	Amma Azzahrotul Lailiyah 0624020	Perencanaan Wilayah dan Kota di Indonesia	4
5	Amma Azzahrotul Lailiyah 0624020	Perencanaan Wilayah dan Kota di Indonesia	5
6	Amma Azzahrotul Lailiyah 0624020	Perencanaan Wilayah dan Kota di Indonesia	6
7	Amma Azzahrotul Lailiyah 0624020	Perencanaan Wilayah dan Kota di Indonesia	7
8	Amma Azzahrotul Lailiyah 0624020	Perencanaan Wilayah dan Kota di Indonesia	8
9	Amma Azzahrotul Lailiyah 0624020	Perencanaan Wilayah dan Kota di Indonesia	9
10	Amma Azzahrotul Lailiyah 0624020	Perencanaan Wilayah dan Kota di Indonesia	10

Mengertahi  
 Sekretaris Jurusan

Prof. Selwyn M. M.P.

**DAFTAR HADIR UJIAN SEMINAR BAHAS  
JURUSAN TEKNIK PWK/PLANOLOGI  
PERIODE II 2015  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

1. Nama Mahasiswa      **AGISTA AYU TRAISPUTRI**  
 2. NIM                      **06.24.054**  
 3. Jurusan                **Teknik PWK/Planologi**  
 4. Hari / Tanggal        **RABU, 7 JULI 2015**  
 5. Waktu                  **09.00 – 11.00 WIB**  
 6. Ruang                 **r. WILAYAH**  
 7. Judul Tugas Akhir    **PERBANDINGAN POLA TINGKAT PELAYANAN  
OJEK DI DAERAH PERBATASAN KOTA DAN  
KABUPATEN MALANG**

NO	NAMA MAHASISWA	NIM	TANDA TANGAN
1	Ferry Wibowo	07.24.008	
2	Fajar Putra Sutrisa	09.24.011	
3	Patricia	11.24.023	
4	Marcos Velantim JDX.	07.24.021	
5	Jeffy M. Haris	08.24.050	
6	Armas Saktianto T.	07.24.019	

Malang, 7 JULI 2015  
Mengetahui  
Ketua Jurusan T. Planologi

  
Ida Soewarni, ST, MT

Panitia Pelaksana Tugas Akhir  
Koordinator

  
Anaf Setiyawan, ST, MT





## PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam Seminar Hasil tingkat Sarjana Jurusan Teknik Planologi / Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : RABU

Tanggal : 8 JULI 2015

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : AGISTA AYU TRIASPUTRI

NIM : 06.24.054

Perbaikan tersebut meliputi:

1. data tabel hasil, tabel, daftar pustaka, lampiran dll.
2. pengalokasian kegiatan/aktivitas di kabupaten Indragiri
3. pengalokasian dalam menggunakan gis (kolaborasi?)  
Tabel 40
4. indikator pelayanan T. 2.2 → T. 5.7.  
prosesnya bagaimana?
5. penempatan grafik?
6. ~~data~~ tabel, diagram 3. Gambar 3  
proses analisis?

Dosen Penguji

Agista Ayu Triasputri et al





## PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam Seminar Hasil tingkat Sarjana Jurusan Teknik Planologi / Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : RABU  
Tanggal : 8 JULI 2015

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : AGISTA AYU TRIASPUTRI  
NIM : 06.24.054

Perbaikan tersebut meliputi :

- 1. Tata letak : halaman, lebar, kelengkapan kotak, titik, dan jarak
- 2. Lembar 1, 2 & 3 kurang nyambung!
  - dikoreksi
- 3. Elemen Materi
  - Berikan kegiatan & metode pengaliran
  - Cetak pada 2 & 3 tipe baru!
  - alomasi masalah open!
  - Perbandingan antar sumbu utara - tipe baru!
  - Tingkat kelengkapan berserta lokasi!
    - Kaitkan dgn tema: perencanaan kota - kampung
  - Diberikan penomoran bobot!
    - cara menghitung !!
  - Modelkan variabel feedback!
- 4. Aturan main!
  - Nilai x Frekuensi! → c. hitungan rinci!!
  - Perbandingan tingkat kelengkapan
  - Manfaatkan paparan foto foto!

Dosen Pembimbing

DR. H. ...

**CIMB NIAGA**  
MALANG

TELAH DIPERIKSA  
Sesuatu dengan  
tanggal 20/1/14

No. 65091982

tanggal 4 Februari 2014

Pengirim  
Penerima No. 035.01.01226.001  
Atas nama : INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL  
Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2  
MALANG

Setoran Tunai  Debet Rekening kami  Setoran Cek/BG B. Niaga

Nama : Agista Ayu Triastuti Jurusan : I. Biologi  
No. Mhs / Pendaf : CE-14.004 Semester : ganap

Jumlah Setoran : Rp. 200.000

Terbilang : dua ratus ribu rupiah

Perincian	1. Uang pendaftaran ulang _____	Rp. _____
	2. Uang sumbangan _____	Rp. _____
	3. Uang kuliah _____	Rp. _____
	4. Uang praktikum/kredit _____	Rp. _____
	5. <u>Ujian Skripsi</u> _____	Rp. <u>200.000</u>
	6. _____	Rp. _____

CUSTOMER COPY

Buku Transaksi : 140204 1155 0100 01P 0101TLR001 1101 050 CA/SA Cash Deposit 11:19:59  
035-01-01226-00-1 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL IDR \*200.000,00 CF

Tanda Tangan Penyetor,

Agista  
( Agista )

**LANGUAGE LABORATORY**  
**NATIONAL INSTITUTE OF TECHNOLOGY MALANG**

Bendungan Sigura-gura Street No. 2 Malang, Phone (0341) 551431 Ext. 261

*Certificate Of Achievement*

**TOEFL**



This certifies that

**AGISTA AYU TRIASPUTRI**

has taken

**TOEFL - PREDICTION TEST**

Administered

by **ITN LANGUAGE LABORATORY**

November 28, 2012

**TOEFL-PREDICTION SCORE RECORD**

Section 1	Section 2	Section 3	Total Score
43	48	46	456

SCALED SCORES



Head of Language Laboratory

*[Signature]*  
**Drs. Addy Utomo, M.Pd**  
NIP. Y.102 87 00162



PT. DN. PERSERO. MALANG  
BANK. NAGAMALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**  
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus 1 : J. Bendungan Sigura-gura No. 2, Telp. (0341) 561451 (Hunting), Fax. (0341) 653019 Malang 65145  
Kampus 2 : J. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417638 Fax. (0341) 417634 Malang

Nomor : ITN -854/LTA/4/2012  
Lampiran : -  
Perihal : **Pembimbing Tugas Akhir**  
Kepada Yth : **Bapak . Endratno Budi S, ST,**  
Dosen Institut Teknologi Nasional

14 Desember 2012

Di -  
**MALANG.**

Dengan Hormat,

Kami dari Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang sedang mengembangkan perencanaan dari semua aspek, tidak hanya dari sisi pandang teknis, tetapi juga dari aspek lain, seperti : perilaku, budaya, sejarah, ekonomi dan sebagainya. Untuk itu kami mohon kesediaan Ibu / Bapak untuk membimbing Mahasiswa kami :

Nama : **Agista Ayu Triasputri.**

NIM : **06.24.054**

Judul TA :

***" Tingkat Pelayanan Ojek di Desa Kebon Agung Kabupaten Malang Yang berbatasan Langsung Dengan Kota Malang."***

Sejak Tanggal : ..... 2012 s/d .....2012

(Maksimum 6 bulan). Dalam masa pembimbingan tersebut, Ibu / Bapak didampingi oleh Pembimbing I dari Jurusan kami, yaitu :

***Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP.*** untuk memudahkan penyamanan persepsi dalam penyusunan materi TA tersebut.

Besar harapan, Bapak / Ibu dapat menerima permohonan kami. Atas perhatian serta bantuannya kami ucapkan banyak terima kasih.

a.n. D e k a n  
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan  
Ub. Ketua Jurusan Teknik Perencanaan  
Wilayah dan Kota

DR. Ir. Ibnu Sasonoko, MTA.



PT. BIN (PERSERO) MALANG  
(SAWA NAGA MALANG)

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : J. Bendungan Sigurgurga No. 2 Telp. (0341) 551431 Hujung, Fax. (0341) 553715 Malang 65145  
Kampus II : J. Raya Klatenpa Km 2 Telp. (0341) 417838 Fax. (0341) 417834 Malang

Nomor : ITN-853/I.TA/4/2012  
Lampiran : -  
Perihal : **Pembimbing Tugas Akhir**

14 Desember 2012

Kepada Yth : **Ibu. Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP.**  
Dosen Institut Teknologi Nasional

Di -  
**MALANG.**

Dengan Hormat,

Kami dari Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang sedang mengembangkan perencanaan dari semua aspek, tidak hanya dari sisi pandang teknis, tetapi juga dari aspek lain, seperti : perilaku, budaya, sejarah, ekonomi dan sebagainya. Untuk itu kami mohon kesediaan Ibu / Bapak untuk membimbing Mahasiswa kami :

Nama : **Agista Ayu Triasputri**  
NIM : **06.24.054.**  
Judul TA :

**"Tingkat Pelayanan Ojek di Desa Kebonugung Kabupaten Malang Yang Berbatasan Langsung Dengan Kota Malang."**

Sejak Tanggal : ..... 2012 s/d ..... 2012

(Maksimum 6 bulan). Dalam masa pembimbingan tersebut, Ibu / Bapak didampingi oleh Pembimbing II dari Jurusan kami, yaitu :

**Endratno Budi S, ST.** untuk memudahkan penyamanan persepsi dalam penyusunan materi TA tersebut.

Besar harapan, Bapak / Ibu dapat menerima permohonan kami. Atas perhatian serta bantuannya kami ucapkan banyak terima kasih.

a.n. Dekan  
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan  
Ub. Ketua Jurusan Teknik Perencanaan  
Wilayah dan Kota

**DR. Ir. Ihsu Sasonoko, MTA.**



Lembar  
Persembahkan  
Skripsi

Puji syukur kehadiran Allah SWT serta junjungan Nabi Besar Muhammad saw, karena dengan rahmat dan hidayatnya maka pada akhirnya dapat

terselenggarakan skripsi ini.

Sebagai tanda bakti, hormat, dan rasa terima kasih yang tiada terhingga mempersembahkan karya kecil ini kepada Ayah, Mama, Mbah Kung, Mbah Uti, alm. Eyangkung, alm. Eyangti serta Ayah dan Mama mertua, mbah yuni, mas budi, mbak vivi, mas deni dan keponakan, sepupu, tante dan om tercinta maaf ya semua skripsinya lama selesainya

Terima Kasih juga buat **suamiku tercinta**, akhirnya skripsi yang gak selesai - selesai ini, akhirnya jadi juga sayaaaang Terima Kasih juga yang tak terhingga buat teman - teman seperjuangan di Planologi 2006, terutama kloter terakhir di angkatan **Dhana, Ira, Wempy, Ayo**. Juga buat **Arie** dan **Hery** duo Sulawesi yang selalu kerja skripsi bareng suami juga, dan mbak **Angki** yang setia mendengar keluh kesah saya dan kak arfan yang telah membantu peta saya. Gak lupa juga buat my best friend, the one and only **Dhanar Citra Hardy** yang selalu memberikan semangat dan menyirami dengan segala welangannya.

Yang terakhir dan terpenting untuk Dosen

Pemfimbing I **Ir.Hj.Agustina Nurul Hidayati, MT**. yang selalu dengan sabar membimbing serta mau

meluangkan waktu istirahatnya sampai larut malam untuk saya asistensi. Terima kasih yang tak terhingga juga untuk Dosen Pemfimbing II **Bpk. Endratno Budi Sentosa, ST.MT.** yang selalu membantu saya dalam

menyusun skripsi ini. Juga tak lupa terima kasih untuk semua Dosen **Planologi ITN** Malang yang memberikan semua ilmunya

