

**PENGARUH KEBERADAAN OJEK TERHADAP
ANGKUTAN KOTA DI KOTA PINRANG**

OLEH
SYAMSUDDIN
45 99 042 063

UNIVERSITAS

BOGOWA



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
2006**

**PENGARUH KEBERADAAN OJEK TERHADAP
ANGKUTAN KOTA DI KOTA PINRANG**

OLEH
SYAMSUDDIN
45 99 042 063



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
2006**

HALAMAN PENERIMAAN

Berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas "45" Makassar Nomor : 065/SK/FT.U-45/IV/2006 Tentang Panitia dan Penguji Ujian Tugas Akhir maka :

Pada Hari/Tanggal : **Rabu / 03 Mei 2006**
Tugas Akhir Atas Nama : **SYAMSUDDIN**
Nomor Pokok : **45 99 042 063**

Telah diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Sarjana Negara Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar. Setelah dipertahankan di depan Tim Penguji Ujian Skripsi Sarjana Negara untuk memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana Negara jenjang Strata satu (S1). Pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota (Planologi) Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar.

PENGAWAS UMUM

Prof. Dr. H. ABU HAMID
Rektor Universitas "45" Makassar



Tim Penguji Tugas Akhir

Ketua	: Ir. AGUS SALIM, M.Si	(.....)
Sekretaris	: Ir. JAMALUDDIN JAHID, M.Si	(.....)
Anggota	: Ir. RUDI LATIEF, M.Si	(.....)
	: Ir. SYAFRI, M.Si	(.....)
	: Ir. NURSYAM AKSA M.Si	(.....)
	: Ir. JAMALUDDIN RAHIM, MSt.	(.....)
	: Ir. SYARIFUDDIN DEWA, M.Si	(.....)
	: Ir. A. TITIEN STIAWATY	(.....)

Disahkan
Rektor Universitas "45" Makassar


Prof. Dr. H. ABU HAMID

Diketahui
Ketua Jurusan Planologi
Universitas "45" Makassar

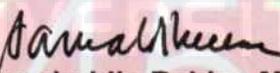

Ir. MUHAMMAD RIDWAN, M.Si

HALAMAN PENGESAHAN

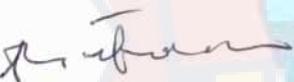
JUDUL SKRIPSI : PENGARUH KEBERADAAN OJEK TERHADAP
ANGKUTAN KOTA DI KOTA PINRANG
NAMA MAHASISWA : SYAMSUDDIN
NO. STAMBUK : 45 99 042 063
FAKULTAS : TEKNIK
JURUSAN : PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Disetujui Oleh Komisi Pembimbing
Untuk Ujian Meja

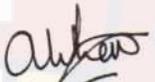
Pembimbing I


Ir. Jamaluddin Rahim, MStr.

Pembimbing II


Ir. Syarifuddin Dewa, M.Si

Pembimbing III


Ir. A. Titien Stiawaty

Mengetahui,

Dekan Fakultas Teknik
Universitas "45" Makassar


Ir. Muh. Natsir Abduh, M.Si

Ketua Jurusan
Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota


Ir. Muh. Ridwan, M.Si

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Allah SWT karena dengan Rahmat dan HidayahNya serta kesabaran yang diberikan sehingga skripsi ini dapat disusun.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Teknik (ST) pada Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas "45" Makassar, oleh karena itu penulis telah berupaya semaksimal mungkin untuk memenuhi segala persyaratan agar skripsi ini benar. Adapun judul skripsi yang dipilih adalah **"PENGARUH KEBERADAAN OJEK TERHADAP ANGKUTAN KOTA DI KOTA PINRANG"**.

Penulis yakin sebagai manusia biasa dan mempunyai keterbatasan, maka kami berharap saran – saran yang sifatnya membangun dalam rangka penyempurnaan skripsi ini.

Dan pada kesempatan ini pula penulis tak lupa mengucapkan banyak terima kasih tak terhingga dan penghargaan sebesar – besarnya kepada :

1. Bapak Ir. Jamaluddin Rahim selaku pembimbing I, Bapak Ir. Syarifuddin Dewa M. Si. selaku pembimbing II, dan Ibu Titien Stiawaty, ST. selaku pembimbing III, yang telah meluangkan waktu dan kesempatannya dalam membimbing, sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan oleh penulis.
2. Bapak Ir. M. Natsir Abduh, M. Si. selaku Dekan Fakultas Teknik serta seluruh Staf Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar.
3. Bapak Ir. Muh.Ridwan, M. Si. selaku Ketua Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar

4. Staf dosen pada Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah memberikan pengarahan dan bekal ilmu pengetahuan selama proses perkuliahan.
5. Bapak Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang serta seluruh Staf jajarannya. Dan Bapak kepala Badan Pusat Statistik Kabupaten Pinrang serta seluruh staf jajarannya.
6. Keluarga besar Kesatuan Pelajar Mahasiswa Pinrang (KPMP), khususnya KPMP Patampanua, KMP Univ. "45" , ASPURA KPMP (singa 55).
7. Keluarga besar Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, (99 tanpa terkecuali), khususnya Arif, Ami, Herun, Hatbar.
8. Darmawati SKSi yang sabar mendampingi dan banyak membantu serta tak pernah jenuh dalam memberikan dorongan, semangat, hingga kasih sayangnya selalu.
9. Khusus kepada Ayahanda/Ibunda, Adinda Sinar, Om Abullah sekeluarga, Om Yenis sekeluarga, Om H. Muin sekeluarga, Sukirman, SE sekeluarga. Penulis ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas segala pengorbanan yang telah diberikan baik Moril maupun spritual mulai dari proses perkuliahan sampai pada penyusunan tugas akhir ini. Berkat do'a dan restunya sehingga penulisan ini dapat terselesaikan.

Akhirnya, atas segala bantuan dan bimbingan yang telah diberikan kepada penulis oleh berbagai pihak sehingga skripsi ini dapat tersusun, sekali lagi penulis ucapkan banyak terima kasih dan semoga mendapat imbalan berlipat ganda dari ALLAH SWT. Dan mudah-mudahan penyajian skripsi ini yang sangat sederhana dapat memperoleh mamfaat bagi kita semua, terlebih lagi kepada penulis.

Makassar, Juni 2006

PENULIS

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR / PETA	x
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	4
1.3. Tujuan Penelitian	4
1.4. Ruang Lingkup Penelitian	5
1.5. Metodologi Penelitian	6
1.5.1. Waktu dan Tempat	6
1.5.2. Populasi dan Sampel	6
1.5.3. Jenis dan Sumber Data	7
1.5.4. Teknik Pengumpulan Data	8
1.5.5. Teknik Analisis Data	8
1.6. Defenisi Operasional	10
1.7. Sistimatika Pembahasan	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Transportasi	12
2.1.1. Ruang Lingkup Transportasi	12
2.1.2. Sistem Tata Guna Lahan Transportasi	13
2.1.3. Sistem Transportasi	14
2.1.4. Perencanaan Transportasi	15
2.2. Angkutan Umum	16
2.2.1. Pengertian Angkutan Umum	16
2.2.2. Peranan Angkutan Umum	17
2.2.3. Tingkat Permintaan Angkutan Umum	18

	2.2.4. Klasifikasi Angkutan Penumpang Angkutan Kota	19
	2.2.5. Manajemen Lalu Lintas angkutan Umum	21
	2.2.6. Pengertian Umum Model Pemilihan Moda	22
	2.2.7. Bangkitan dan Tarikan Pergerakan	23
	2.2.8. Volume Lalu Lintas	24
	2.2.9. Sistem Pengontrolan lalu Lintas	25
	2.2.10 Peramalan Kebutuhan Akan Perkotaan	26
	2.3. Kerangka Pemikiran	28
BAB III	GAMBARAN UMUM LOKASI STUDI	
	3.1. Sejarah Singkat Kabupaten Pinrang	29
	3.2. Tinjauan Umum Kabupaten Pinrang	30
	3.2.1. Aspek Kependudukan	33
	3.2.2. Aspek Penggunaan Lahan	35
	3.3. Aspek Prasarana dan Sarana Transportasi	38
	3.3.1. Moda Angkutan	38
	3.3.2. Jaringan Jalan	39
	3.4. Pola Pergerakan Masyarakat.....	42
	3.5. Kondisi Sistem Angkutan Umum di Kota Pinrang	42
	3.5.1 Ojek	42
	3.5.2 Angkuan Pete-pete	45
	3.6 Potensi Kabupaten Pinrang	48
BAB IV	ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
	4.1. Analisis Aspek Kependudukan	50
	4.2. Analisis Aspek Pola penggunaan Lahan.....	50
	4.3. Analisis Jaringan Jalan	51
	4.4. Analisis Sistem Transportasi di Kota Pinrang	52
	4.5. Analisis Pola Sirkulasi Pergerakan Kendaraan.....	53
	4.6. Analisis Pengaruh Ojek Terhadap Angkutan Pete-pete	54
	4.7. Analisis Tingkat Kemudahan Pelayanan	71
	4.8. Analisis Uji korelasi.....	72
	4.9. Konsep Penataan Angkuan Pete-pete dan Ojek di Kota Pinrang	63

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan	76
5.2. Saran	77

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



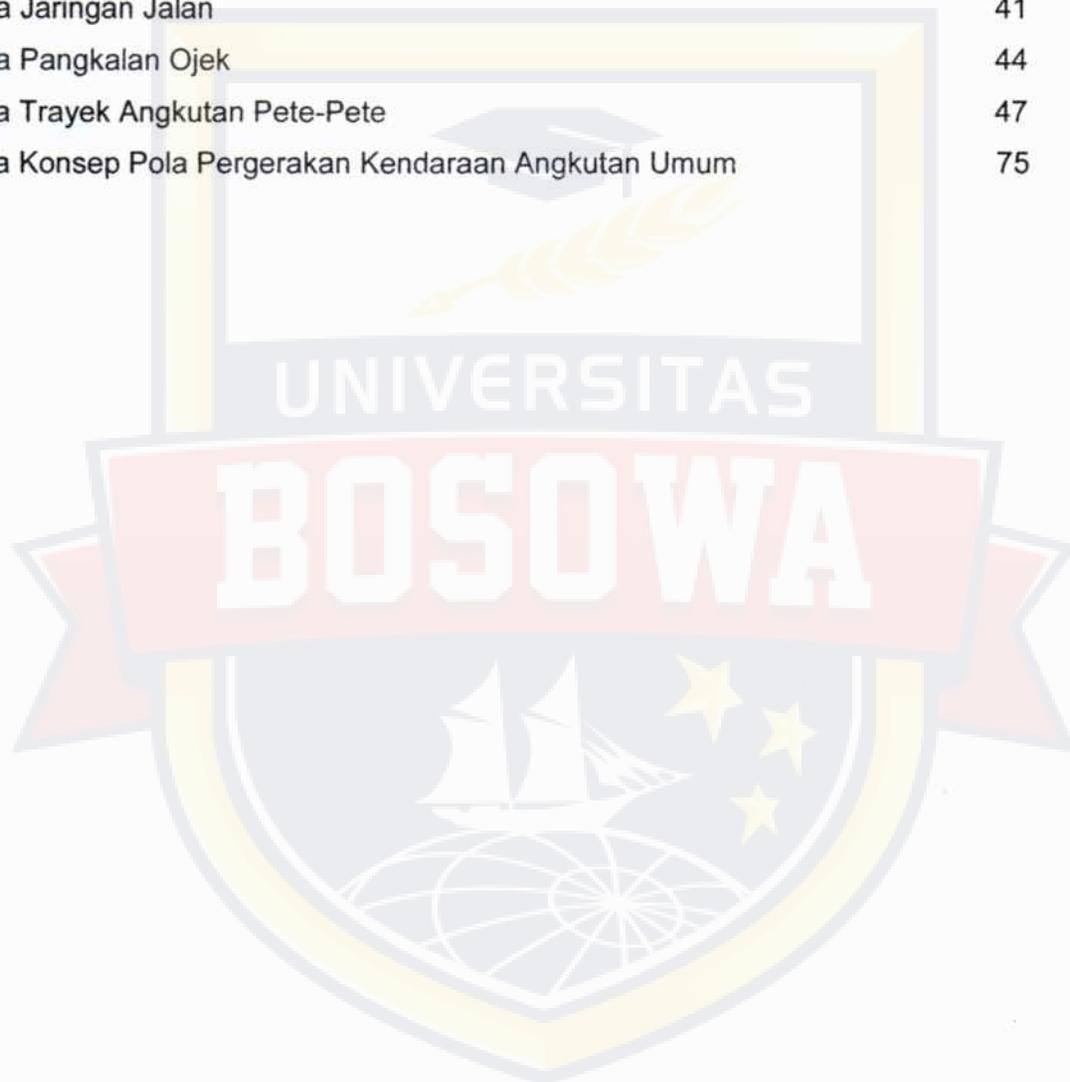
DAFTAR TABEL

No. Tabel	Judul Tabel	Halaman
III.1.	Jumlah Penduduk Kabupaten Pinrang Dirinci Tiap Kecamatan Tahun 2004	33
III.2.	Luas, Banyaknya Lingkungan, ORW dan ORT di Kecamatan Sawitto Tahun 2004	34
III. 3.	Luas, Banyaknya Lingkungan, ORW dan ORT di Kecamatan Paleteang Tahun 2004	35
III. 4.	Jumlah Penggunaan Lahan dan Luas Lahan di Kabupaten Pinrang Tahun 2004	36
III. 5.	Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar di Kabupaten Pinrang Menurut Jenisnya Tahun 2004	38
III. 6.	Perkembangan Panjang Jalan Dalam Kabupaten Pinrang Menurut Jenis Permukaan Tahun 2004	39
III. 7.	Data Ojek di Kabupaten Pinrang Tahun 2000-2004.....	43
III. 8.	Data Mikrolet (pete-pete/Angkot) di Kabupaten Pinrang Tahun 2000 - 2004	45
III. 9.	Jumlah Trayek Angkutan Pete-pete di Kabupaten Pinrang Tahun 2004	46
IV. 1.	Jenis Kelamin Responden	54
IV. 2.	Umur Responden	55
IV. 3.	Berdasarkan Tingkat Pendidikan	55
IV. 4.	Status Pekerjaan	56
IV. 5.	Status Kepemilikan Kendaraan	56
IV. 6.	Jam Kerja (jam Keluar)	57
IV.7.	Jam Kembali Kerumah (pulang kerja)	57
IV.8.	Lamanya Bekerja (masa kerja)	58
IV.9.	Pendapatan/Penghasilan perbulannya	58
IV.10	Pajak Retribusi yang dikeluarkan	59
IV. 11.	Berdasarkan Klasifikasi Umur	60
IV.12.	Tingkat Pendidikan Responden	60
IV.13.	Berdasarkan Status Pekerjaan	61

IV. 14.	Berdasarkan Status Kepemilikan Kendaraan	61
IV. 15.	Waktu Kerja (Keluar)	62
IV. 16.	Waktu Kembali	62
IV. 17.	Lamanya Bekerja	63
IV.18.	Jumlah Pendapatan Dalam Tiap Bulannya	63
IV.19.	Tingkat Pembayaran Pajak Retribusi Perhari	64
IV.20.	Pengaruh Ojek Terhadap Pete-Pete	64
IV. 21.	Besar Kerugian Pengaruh Ojek Terhadap Pete-Pete	65
IV. 22.	Jenis Kelamin	66
IV. 23.	Berdasarkan Klasifikasi umur.....	66
IV. 24.	Berdasarkan Tingkat Pendidikan	67
IV. 25.	Berdasarkan Jenis Pekerjaan	67
IV. 26.	Berdasarkan pemilihan Moda Angkutan	68
IV. 27.	Tingkat Perpindahan Moda	68
IV.28.	Jarak Tempat Tinggal	69
IV. 29.	Waktu Perjalanan (menit)	69
IV. 30.	Biaya Perjalanan	70
IV. 31.	Alasan Tingkat Pemilihan Moda Angkutan Pete-Pete dan Ojek...	70
IV. 32.	Analisis Terhadap Tingkat Pelayanan Angkutan Umum di Kota Pinrang	72
IV. 33.	Koefisien Tingkat Korelasi Variabel Yang Berpengaruh	73

DAFTAR GAMBAR

No	Judul Peta / Gambar	Hal
01	Peta Administrasi	32
02	Peta Penggunaan Lahan	37
03	Peta Jaringan Jalan	41
04	Peta Pangkalan Ojek	44
05	Peta Trayek Angkutan Pete-Pete	47
06	Peta Konsep Pola Pergerakan Kendaraan Angkutan Umum	75



BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Gagasan otonomi daerah yang melekat pada pelaksanaan Undang-undang No.32 tahun 2004, memiliki kaitan yang sangat erat dengan demokratisasi kehidupan politik dan pemerintahan baik tingkat lokal maupun nasional, olehnya itu kewenangan otonomi luas adalah keleluasan yang mencakup kewenangan semua bidang pemerintahan, kecuali kewenangan dibidang politik luar negeri, pertahanan keamanan, peradilan, agama dan kewenangan bidang lainnya yang akan di tetapkan peraturan pemerintah, reformasi yang telah memasuki suatu babak yang sangat penting dalam pelaksanaan pembangunan suatu wilayah dapat memberikan daya saing dari berbagai daerah kabupaten dalam mewujudkan kemakmuran dan kepuasan hidup masyarakat.

Pembangunan yang sedang di lakukan dewasa ini akan selalu disesuaikan dengan perkembangan dan perubahan yang merupakan perbaikan kearah tujuan yang hendak dicapai, serta mengacu kepada perkembangan aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat demi terwujudnya suatu masyarakat yang adil dan makmur. Dalam pelaksanaan pembangunan harus senantiasa diusahakan keseimbangan yang sesuai antara semua unsur, salah satu unsur terpenting adalah sistem transportasi, olehnya itu transportasi dibutuhkan untuk terlaksananya suatu pergerakan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan suatu teknologi yang sesuai untuk pemindahan barang dan manusia.

Transportasi merupakan salah satu sistem yang menjadi daya dukung terhadap proses pembangunan di suatu kota dan juga merupakan suatu

indikator kinerja sistem perkotaan, dalam hal ini peranan dari sistem jaringan transportasi sebagai prasarana perkotaan yang mempunyai dua tujuan utama yaitu: sebagai sarana pencapaian pembangunan perkotaan dan sebagai prasarana perkotaan bagi pergerakan orang dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah tersebut.

Transportasi bukanlah akhir tujuan (*trip end*) tetapi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) karena permintaan jasa transportasi timbul karena adanya kegiatan lain dari adanya kegiatan seseorang untuk melakukan pergerakan dari suatu tempat ke tempat yang lain guna memenuhi kebutuhannya. Dalam pergerakan tersebut terdapat komponen-komponen transportasi yang saling berkaitan dan membentuk sirkulasi pergerakan. Seiring dengan hal tersebut di atas, bahwa komponen utama dalam sistem transportasi yakni jalan dan terminal, kendaraan, sistem pengoperasian (yang mengatur manusia, kendaraan, jalan dan terminal), unsur-unsur tersebut saling terkait dalam memenuhi permintaan akan transportasi yang berasal dari manusia.

Kota merupakan kawasan yang sangat kompleks dengan komunitas yang beraneka ragam yang kehidupan sosial, ekonomi, politik, tumbuh dan berkembang secara dinamis sebagaimana layaknya organisme yang hidup, dalam komunitas tersebut berinteraksi kuat (*Strong interaction*) dengan komponen lain dan lingkungan sekitarnya. Dalam mewadahi aktivitas tersebut membutuhkan sarana maupun prasarana transportasi untuk melakukan pergerakan dari daerah asal (*origin*) ke daerah tujuan (*destination*).

Angkutan Kota adalah sebagai bagian integral dari sistem transportasi perkotaan dan menjadi kebutuhan utama masyarakat kota dengan berbagai strata sosial baik kota kecil maupun kota metropolitan dengan tujuan yang berbeda dan beragam, yang membutuhkan pengaturan/penataan yang sedemikian rupa sehingga dapat memenuhi permintaan transportasi secara

baik. Disisi lain lancarnya angkutan kota akan dapat mempengaruhi tingkat percepatan pertumbuhan ekonomi. Dengan demikian, fakta, issu dan masalah transportasi menjadi salah satu bagian yang melanda negara berkembang seperti yang dialami oleh kota yang ada di Indonesia, sebagaimana yang terjadi di Kota Pinrang. Percepatan pertumbuhan penduduk di kota dan arus urbanisasi yang semakin meningkat, berpengaruh besar terhadap perkembangan transportasi di kota, terbukti bahwa semakin tinggi tingkat urbanisasi pada gilirannya akan menimbulkan beberapa permasalahan perkotaan, khususnya pada sektor bidang transportasi.

Transportasi di Kota Pinrang khususnya roda dua (motor) yang selalu mengalami penambahan tiap tahunnya, kemudian melahirkan sebuah perubahan pola pikir masyarakat yang dulunya menganggap kendaraan roda dua adalah kendaraan pribadi, menjadi kendaraan umum yang di sebut sebagai ojek, hingga hal ini dapat membantu kebutuhan dalam sehari-harinya bagi sebahagian masyarakat, dan bahkan ada yang menjadikan sebagai sumber mata pencaharian utama masyarakat dalam memenuhi kebutuhan hidup keluarganya.

Sistem transportasi yang terjadi di Kota Pinrang pada tahun 2003 hingga 2005, khususnya transportasi ojek itu dengan sangat jelas menunjukkan peningkatan yang begitu nampak dilihat secara kasat mata pada tiap tahunnya, salah satu bukti yaitu bertambahnya pangkalan ojek di sepanjang jalan (khususnya pada persimpangan jalan-jalan utama).

Sistem transportasi angkutan kota/desa (pete-pete) dalam hal ini dapat kita lihat/amati dalam kehidupan sehari-harinya banyak mengambil penumpang di sepanjang jalan utama, hal ini disebabkan dengan hadirnya salah satu sarana angkutan umum, yang pada dasarnya kendaraan tersebut dulunya hanya sebagai sarana angkutan pribadi, kemudian dijadikan sebagai angkutan umum di Kota Pinrang, yang mengakibatkan tingkat persaingan dalam mendapatkan penumpang, hingga sebagian dari angkutan kota harus

menunggu para penumpang pada tempat-tempat tertentu di luar areal terminal.

Faktor indikasi berkurangnya masyarakat untuk memilih angkutan kota/desa (pete-pete) adalah mudahnya transportasi ojek ditemukan oleh penumpang, dan ketika penumpang membutuhkan waktu yang cepat untuk sampai pada tempat tujuan akhir perjalanan maka cenderung mereka lebih memilih ojek, serta pelayanan ojek yang juga dapat menjangkau semua arah hingga sampai pada titik akhir perjalanan (sampai pada depan pintu/tangga penumpang).

Sepeda motor yang dulunya merupakan salah satu sarana angkutan pribadi di Kota Pinrang, kemudian menjadi sarana angkutan umum yang disebut sebagai ojek, hal tersebut merupakan salah satu polemik terjadinya perubahan sistem transportasi yang ada di Kabupaten Pinrang. Olehnya itu, mengingat pentingnya pelayanan angkutan umum perkotaan di Kota Pinrang, serta dapat mengetahui dan memahami kondisi dari kehadiran ojek yang menjadi sarana angkutan umum di Kota Pinrang, maka penulis tertarik melakukan suatu penelitian dengan judul "**Pengaruh keberadaan ojek terhadap angkutan kota di Kota Pinrang**".

1.2 Rumusan Masalah

Mengacu dari uraian latar belakang, maka substansi masalahnya yaitu bagaimana pengaruh keberadaan ojek terhadap angkutan kota di Kota Pinrang.

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana pengaruh yang ditimbulkan oleh hadirnya ojek sebagai angkutan umum di Kota Pinrang terhadap angkutan kota di Kota Pinrang.

Kegunaan dari penelitian ini, yaitu :

1. Salah satu sarana dalam pemantauan dan mengenali bagaimana sistem transportasi yang terjadi di Kota Pinrang, dengan hadirnya ojek sebagai salah satu dari angkutan umum yang dulunya angkutan pribadi.
2. Bahan masukan/bahan pertimbangan bagi pengambil keputusan/kebijakan perencanaan dan pengembangan wilayah yang berkaitan dengan sistim transportasi yang ada di Kota Pinrang.
3. Sebagai salah satu prasyarat dalam mencapai gelar Sarjana Teknik (ST) pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas "45" Makassar.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian pengaruh keberadaan ojek terhadap angkutan kota di Kota Pinrang yang di lakukan dalam 3 (tiga) bagian, yakni ruang lingkup wilayah, ruang lingkup materi dan ruang lingkup kedalaman pembahasan.

1. Ruang Lingkup Wilayah.

Ruang lingkup wilayah penelitian yaitu Kecamatan Paleteang dan Kecamatan Watang Sawitto, dan secara administratif merupakan bagian dari Kota Pinrang, ke 2 (dua) Kecamatan tersebut merupakan titik sentral kegiatan di Kota Pinrang (batas administratif Kota Pinrang).

2. Ruang Lingkup Materi.

Dalam penelitian ini akan membahas tentang bagaimana sistem transportasi ojek dan angkutan Kota yang ada di Kota Pinrang.

3. Kedalamam Pembahasan.

Mengawali kajian ini di lakukan dengan mengidentifikasi bagaimana sistem transportasi di Kota Pinrang, hingga mampu

mengenali titik temu dari ke 2 (dua) sistim transportasi angkutan kota yang ada di Kota Pinrang.

1.5 Metode Penelitian

1.5.1. Waktu dan Tempat

Penelitian ini di lakukan pada bulan Mei sampai bulan Juli 2005, di Kecamatan Paleteang dan Kecamatan Watang Sawitto (batas administratif Kota Pinrang), yang merupakan bagian dari wilayah Kabupaten Pinrang.

1.5.2. Populasi dan Sampel

1.5.2.1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan subyek penelitian. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengojek dan sopir angkutan kota yang ada di Kabupaten Pinrang, termasuk dalam lingkup wilayah Kota Pinrang, yaitu pada Kecamatan Watang Sawitto dan Kecamatan Paleteang, sebanyak 706 pengojek, 438 sopir angkutan Kota dan 572 orang penumpang. Penelitian ini di asumsikan bahwa jumlah ojek dan angkutan kota = jumlah penduduk yang menggunakan moda transportasi ojek dan angkutan kota perharinya, (1 moda transportasi ojek dan angkutan kota untuk 1 pelaku perjalanan).

1.5.2.2. Sampel

Sampel adalah himpunan bagian dari populasi, atau sebagian / wakil dari populasi yang di teliti. Teknik penarikan sampel dalam penelitian ini adalah penarikan sampel secara Purposive Random Sampling yaitu :

- a. Purposive Sampling digunakan untuk memilih wilayah sampel yang menjadi populasi. Kriteria yang digunakan untuk memilih wilayah sampel ialah wilayah yang

memiliki jumlah ojek dan angkutan Kota paling banyak. Dengan demikian di peroleh 2 (dua) Kecamatan sebagai wilayah sampel yaitu Kecamatan Watang Sawitto dan Kecamatan Paleteang yang termasuk dalam lingkup Wilayah Kota Pinrang.

- b. Random Sampling yaitu di gunakan untuk memilih sampel penelitian secara acak dari 2 (dua) Wilayah penelitian.

Besar sampel (S) yang di ambil dari populasi (N) sebanyak 1716 responden, yang di pilih berdasarkan Tabel Morgan (Lampiran 1), yaitu 313 sampel (S), masing-masing 104 pengojek dan 103 sopir angkutan Kota dan 103 penumpang yang tersebar di 2(dua) Kecamatan, yaitu Kecamatan Paletean dan Kecamatan Watang Sawitto.

1.5.3. Jenis dan Sumber Data

Data yang di gunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder, yaitu sebagai berikut:

- a. Data primer adalah data yang di peroleh langsung dari responden atau objek yang diteliti, serta hal-hal mempunyai keterkaitan dengan objek penelitian. Hasil pengamatan yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian dan sejumlah responden yang terpilih.
- b. Data sekunder adalah data yang terlebih dulu di kumpulkan dan dilaporkan oleh Instansi di luar dari penelitian ini, walaupun data yang di kumpulkan itu sesungguhnya data asli.

Data skunder ini di peroleh dari:

- Kantor BPS Kabupaten Pinrang dan Propinsi Sulawesi Selatan.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang dan Propinsi Sulawesi Selatan.
- Organda Kabupaten Pinrang.

1.5.4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini di lakukan dengan berbagai cara, yaitu sebagai berikut :

- a. Observasi lapangan, yaitu salah satu teknis penyaringan data melalui pengamatan langsung di lapangan, untuk memahami kendala-kendala yang ada di lapangan.
- b. Observasi pada instansi terkait, yaitu salah satu teknis penyaringan data melalui pengamatan pada instansi yang terkait guna mengetahui data kuantitatif dan kualitatif objek penelitian (data skunder).
- c. Menggunakan quisioner bagi penumpang umum, sopir angkutan Kota dan ojek sebagai bahan perbandingan.
- d. Kepustakaan adalah cara pengumpulan data dan informasi dengan jalan membaca atau mengambil literatur, tugas akhir, bahan-bahan seminar dan lain sebagainya.

1.5.5. Teknik Analisis Data

Untuk dapat mengetahui masalah, titik temu suatu persoalan yang terjadi serta *out-put* dari sistem transportasi yang terjadi di Kota Pinrang, maka di gunakan teknik analisis sebagai berikut :

1. Analisis Kualitatif, adalah metode yang bersifat deskriptif yang di lakukan sesuai dengan tujuan penelitian dengan menggambarkan atau menguraikan secara jelas apa yang ada di lapangan yang di

sertai dengan perbandingan–perbandingan dalam mencari titik temu suatu persoalan dan pemecahannya, berdasarkan sampel yang tersedia.

2. Analisis Ekstrapolasi (Analisis Kependudukan), yaitu analisis yang di gunakan untuk mengetahui perkembangan jumlah penduduk yang mengalami perkembangan tidak merata, dengan rumus sebagai berikut :

$$P_n = P_t + f(\theta) \quad (\text{Said, 1995})$$

Keterangan P_n : Jumlah Penduduk Tahun Proyeksi

P_t : Jumlah penduduk Tahun dasar

θ : Selisih Tahun P_n dengan P_t

f : Rata-rata pertambahan Penduduk / tahun

3. Analisis uji korelasi, yaitu analisis yang digunakan untuk mengetahui besar pengaruh yang di timbulkan dari keberadaan ojek terhadap angkutan kota di Kota Pinrang, dengan rumus sebagai berikut :

$$r_{x|y} = \frac{n \sum x|y - \sum x|x \sum y}{\sqrt{n \sum x|x - (\sum x|x)^2} \sqrt{n \sum y - (\sum y)^2}} \quad (\text{Arikunto, 2002})$$

Keterangan :

X = Faktor yang berpengaruh

Y = Faktor yang dipengaruhi

n = Tahun

r = Besar pengaruh

1.5.6. Definisi Operasional

- a. Pengaruh adalah suatu sebab yang menyebabkan perubahan sesuatu hal (terjadi suatu proses perubahan sistem).
- b. Kata ojek merupakan istilah yang digunakan bagi masyarakat Pinrang pada khususnya untuk menamai kendaraan bermotor yang digunakan sebagai angkutan umum.
- c. Ojek merupakan sarana angkutan roda dua yang beroperasi sebagai sarana angkutan penumpang umum yang tidak mempunyai jalur khusus, atau sarana angkutan umum berupa kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum yang memberikan sejumlah biaya atau ongkos tertentu sebagai bayaran terhadap layanan jasanya atas kesepakatan bersama.
- d. Becak adalah kendaraan roda 3 (tiga), yang hanya menggunakan tenaga manusia untuk dapat beroperasi, dan juga digunakan sebagai sarana angkutan umum di Kota Pinrang.
- e. Angkutan kota yaitu sarana angkutan roda empat yang beroperasi pada jalur tertentu (baik angkutan pedesaan maupun perkotaan) yang ada di Kota Pinrang.
- f. Biaya perjalanan adalah biaya yang dikeluarkan oleh pelaku perjalanan untuk membayar moda yang digunakan dalam satu kali perjalanan di hitung dalam satuan uang (rupiah).
- g. Keamanan dan kenyamanan adalah faktor kualitatif yang dimiliki ojek dan angkutan pete-pete yang dapat dirasakan oleh pelaku perjalanan sebagai pengguna moda transportasi.

1.5.7. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penelitian ini disusun sebagai berikut :

- Bab I : Pendahuluan, yang membahas tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, ruang lingkup penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, populasi dan sampel, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, definisi operasional, sistematika pembahasan, dan kerangka pikir penelitian.
- Bab II: Tinjauan pustaka, yang membahas tentang transportasi, ruang lingkup transportasi, sistem tata guna lahan transportasi, sistem transportasi, perencanaan transportasi, angkutan umum, pengertian angkutan umum, peranan angkutan umum, tingkat permintaan angkutan umum, klasifikasi angkutan penumpang angkutan kota, manajemen lalu lintas angkutan umum, pengetahuan umum model pemilihan moda, bangkitan dan tarikan pergerakan, volume lalu lintas, sistem pengontrolan lalu lintas, peramalan kebutuhan akan perkotaan, dan kerangka pikir.
- Bab III: Gambaran umum lokasi studi, membahas tentang sejarah singkat Kabupaten Pinrang, tinjauan umum Kabupaten Pinrang, aspek kependudukan, aspek penggunaan lahan, aspek prasarana dan sarana transportasi, moda angkutan, jaringan jalan, pola pergerakan masyarakat, kondisi sistem angkutan umum di Kota Pinrang, ojek, angkutan pete-pete, potensi Kabupaten Pinrang.
- BAB IV: Analisis dan pembahasan, yang membahas tentang analisis kependudukan, analisis pola penggunaan lahan, analisis jaringan jalan, analisis sistem transportasi di Kota Pinrang, analisis pola sirkulasi pergerakan kendaraan, analisis pengaruh ojek terhadap angkutan pete-pete.
- BABV : Kesimpulan, yang membahas tentang hasil akhir penelitian, saran-saran bagi pengambil keputusan/kebijaksanaan, dan sebagai bahan perbandingan bagi penelitian yang sejenis dimasa yang akan datang.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Transportasi

2.1.1. Ruang Lingkup Transportasi

a). Sejarah pertumbuhan transportasi

Sejak dahulu kala transportasi digunakan dalam kehidupan masyarakat, hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti saat sekarang ini, melainkan tenaga manusia, hewan, dan sumber tenaga dari alam.

b). Pengertian Transportasi

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi.

Dalam transportasi terdapat 2 (dua) kategori, yaitu :

Pertama : Pemindahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.

Kedua : Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.
(Salim, 2003 : 6)

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

c). Faktor ekstern yang mempengaruhi transportasi

Untuk pengelolaan transportasi, banyak faktor-faktor ekstern yang bisa mempengaruhi jalannya kegiatan perusahaan antara lain:

- Undang – Undang / Peraturan Pemerintah – UU/PP.
Undang - Undang dan kebijakan pemerintah merupakan faktor yang dominan mempengaruhi pengelolaan usaha transportasi.
- Kebijaksanaan/pengaturan pihak pemerintah pusat dan daerah
kebijakan pemerintah yang ikut mempengaruhi atas usaha transportasi adalah kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah mengenai pengadaan bis untuk umum (ada merek, jenis-jenis yang

ditentukan oleh pemerintah yang bisa dipakai untuk umum) selain itu ada Undang-Undang yang mengatur mengenai transportasi.

- Pengaruh Pemakai Jasa (*demand*)

Perusahaan angkutan dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa-jasa angkutan, agar dapat memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada pengguna jasa.

Bagi pemakai jasa yang diutamakan dalam soal pengangkutan ialah aman, teratur, tertib, memuaskan, cepat, serta menyenangkan. (Salim 2002 : 9).

2.1.2. Sistem Tata Guna Lahan Transportasi

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas seperti bekerja, belanja, sekolah, dan lain-lain. Aktivitas-aktivitas ini berlokasi pada sebidang tanah (kantor, pertokoan, pabrik, rumah dan lain-lain). Sebidang tanah ini disebut dengan tata guna lahan.

Dalam pemenuhan kebutuhan, manusia melakukan perjalanan antara tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem (berjalan kaki atau naik kendaraan). Hal ini akan menyebabkan timbulnya pergerakan arus manusia, barang dan kendaraan. Pergerakan arus manusia, barang dan penumpang akan mengakibatkan berbagai macam interaksi. Akan tetapi interaksi antar pekerja dan tempat mereka kerja, antara ibu rumah tangga dan pasar, antara belajar dengan sekolah dan antara publik dan lokasi mentah dan pasar.

Secara umum perencanaan transportasi adalah membuat interaksi menjadi semudah dan seefisien mungkin. Suatu cara perencanaan transportasi untuk mendapatkan sasaran umum yang ingin dicapai antara lain dengan menempatkan kebijakan tentang hal berikut ini :

- a. Sistem kegiatan, rencana tata guna lahan yang baik (lokasi toko, sekolah, perumahan, pekerjaan, pasar, dan lain-lain yang benar) dapat

mengurangi akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi menjadi lebih mudah.

- b. Sistem jaringan, hal ini dapat dilakukan dengan meningkatkan kapasitas pelayanan yang ada, misalnya dengan penambahan jalan baru.
- c. Sistem pergerakan, hal ini dapat dilakukan antara lain mengatur teknik dan manajemen lalu lintas, fasilitas angkutan umum yang lebih baik atau pembangunan jalan.

Sebaran geografis antara tata guna lahan (sistem kegiatan) serta kapasitas dan lokasi fasilitas transportasi (sistem jaringan) digabungkan akan mendapatkan arus dan pola pergerakan lalu lintas (sistem pergerakan). Besarnya arus dan pola pergerakan lalu lintas akan dapat memberikan umpan balik lokasi tata guna lahan yang tentu membutuhkan prasarana baru yang pula.

2.1.3. Sistem Transportasi

Sistem merupakan gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam sistem transportasi ada yang disebut sistem transportasi makro dan mikro

Sistem transportasi makro merupakan sistem transportasi secara menyeluruh, sedangkan sistem transportasi mikro merupakan bagian dari sistem transportasi makro yang lebih kecil. (Tamin, 2000 : 27)

Sistem transportasi mikro terdiri dari:

- a. Sistem kegiatan
- b. Sistem jaringan prasarana transportasi.
- c. Sistem pergerakan lalulintas.
- d. Sistem kelembagaan.

Sistem tersebut merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat

pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut. (Tamin, 2000 : 28)

2.1.4. Perencanaan Transportasi

Dalam Perencanaan transportasi, model transportasi merupakan hal yang sangat penting, model merupakan sesuatu yang dapat menggambarkan keadaan yang ada di lapangan.

Model memiliki berbagai macam jenis sesuai yang dikemukakan oleh Munawar (2005:71) yaitu :

- a. Model verbal, yakni model yang menggambarkan keadaan yang ada dalam bentuk kalimat.
- b. Model fisik, yakni model yang menggambarkan keadaan yang ada dengan ukuran yang lebih kecil.
- c. Model matematis, yaitu model yang menggambarkan keadaan yang ada dalam bentuk persamaan-persamaan matematis.

Konsep perencanaan transportasi juga terdapat beberapa model perencanaan yang membahas tentang hal yang berkaitan dengan pergerakan, bangkitan dan tarikan pergerakan.

1. Defenisi Pergerakan

Pergerakan adalah aktivitas yang kita lakukan sehari-hari, kita bergerak setiap hari untuk berbagai macam alasan dan tujuan seperti belajar, olahraga, belanja, hiburan dan rekreasi. Jarak perjalanan juga sangat beragam dari perjalanan yang sangat panjang sampai perjalanan yang sangat pendek.

Pergerakan merupakan perjalanan dari satu zona ke zona tujuan, termasuk bergerak berjalan kaki. (Tamin 2003 : 103)

2. Klasifikasi pergerakan

Pergerakan dibedakan berdasarkan tujuan pergerakan yang sering digunakan antara lain :

- a. Berdasarkan tujuan pergerakan, dibedakan terdapat lima kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan antara lain :

- Pergerakan ke tempat kerja.
- Pergerakan ke sekolah atau universitas (pergerakan dengan tujuan pendidikan).
- Pergerakan ke tempat belanja.
- Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi, dan Lain-lain.

Tujuan pergerakan poin pertama dan kedua disebut tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan setiap orang setiap hari, sedang tujuan pergerakan lain sifatnya hanya pilihan dan tidak dilakukan.

- Berdasarkan waktu, pergerakan biasanya dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan pada jam tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan pergerakan sangat bervariasi sepanjang hari.
- Berdasarkan jenis orang, hal ini merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh kondisi sosial ekonomi.

Alasan yang menyebabkan manusia dan barang bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain, dijelaskan dalam tiga kondisi yaitu :

- Komplementaritas, yaitu daya tarik relatif antara dua atau lebih tempat tujuan.
- Keinginan untuk mengatasi kendala jarak, di istilahkan sebagai *transferabilitas*, diukur dari waktu dan uang yang dibutuhkan serta teknologi terbaik yang dibutuhkan untuk mencapainya.
- Pesaingan antar beberapa korelasi untuk memenuhi permintaan dan penawaran. (Khisty dan Lall 2005 : 9)

2.2. Angkutan Umum

2.2.1. Pengertian Angkutan Umum

Angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang/barang dari suatu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan, sementara kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk

digunakan oleh umum dengan dipungut bayar. Kendaraan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar. Mobil penumpang yang digunakan untuk mengangkut penumpang umum disebut dengan mobil penumpang umum (MPU). (Munawar, 2005:45)

Berdasarkan wilayah pelayanannya, angkutan penumpang umum terdiri atas angkutan antar kota, angkutan kota, angkutan pedesaan, dan angkutan lintas batas negara.

Berdasarkan operasi pelayanannya angkutan penumpang umum dapat dilaksanakan dalam trayek tetap dan teratur, serta tidak dalam trayek. Pembagian trayek tetap dan teratur adalah sebagai berikut :

- a. Trayek antar kota antara propinsi (AKAP) dan lintas batas negara, trayek yang wilayah pelayanannya lebih dari satu propinsi
- b. Trayek antar kota dalam propinsi (AKDP), trayek yang wilayah pelayanannya melebihi satu wilayah kabupaten/kota namun masih dalam satu propinsi.
- c. Trayek perkotaan dan pedesaan.

Pelayanan angkutan penumpang umum yang tidak dalam trayek terdiri dari:

- a. Pengangkutan dengan taksi
- b. Dengan cara sewa
- c. Pengangkutan pariwisata. (Munawar, 2005:46)

2.2.2. Peranan Angkutan Umum

Pada umumnya kota yang pesat perkembangannya adalah berada pada jalur sistem angkutan. Perubahan gaya hidup, pola perkembangan kota dan penambahan kepemilikan kendaraan dapat mengurangi sumbangan angkutan umum bagi mobilitas suatu kota, namun angkutan umum tersebut masih memainkan peranan yang amat penting dalam kehidupan kota maupun hubungan antar kota.

Usaha untuk meningkatkan mutu pelayanan angkutan umum penumpang dilakukan dengan berbagai cara, termasuk kebijaksanaan yang lebih

mengistimewakan angkutan umum penumpang seperti penerapan lajur khusus bus, pembatasan atau larangan kendaraan pribadi dalam kawasan tertentu. Hal ini termasuk mendorong orang untuk lebih mengutamakan menggunakan angkutan umum penumpang dengan tujuan membantu melancarkan arus lalu lintas.

Wilayah pelayanan angkutan penumpang umum perlu ditetapkan untuk merencanakan sistem angkutan penumpang umum serta menetapkan kewenangan penyediaan, pengelolaan dan mengatur pelayanan angkutan penumpang umum. (Munawar, 2005 : 47)

Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimalkan. (Munawar, 2005 : 47)

2.2.3. Tingkat Permintaan Angkutan Umum

Permintaan akan jasa transportasi diturunkan dari keinginan seseorang untuk mengikuti kegiatan yang berada di luar tempat tinggal mereka. Dalam memperkirakan kebutuhan perjalanan antara dua tempat harus mempertimbangkan maksud perjalanan, karakteristik daerah asal yang akan mempengaruhi jumlah perjalanan total yang dibangkitkan, karakteristik tempat tujuan yang akan mempengaruhi jumlah perjalanan total yang tertarik untuk maksud perjalanan, dan harga serta tingkat pelayanan secara menyeluruh untuk hubungan transportasi antara kedua tempat.

Pada dasarnya terdapat dua jenis model permintaan perjalanan, yaitu model permintaan berurut dan model permintaan langsung. Model permintaan langsung terdiri dari persamaan tunggal, sedangkan model permintaan berurut menyelesaikan bagian-bagian dari masalah estimasi permintaan total secara sendiri-sendiri dan terlihat pada model-model yang banyak digunakan untuk peramalan perjalanan di perkotaan, antara lain termasuk estimasi dan pola tata guna lahan, pembangkit perjalanan,

distribusi perjalanan, pemilihan moda, dan pemilihan rute (Hobbs dalam Wahyuddin 2000 : 33).

2.2.4. Klasifikasi Angkutan Penumpang Angkutan Kota

Angkutan adalah usaha memindahkan orang dan barang dari suatu tempat dan tempat lain. Pada dasarnya, dalam mengadakan dan melangsungkan angkutan harus ada jaminan bahwa penumpang atau barang yang diangkut akan sampai pada tempat tujuan dalam keadaan baik, seperti pada keadaan awal diangkut. Jaminan ini tidak mungkin dapat dipenuhi tanpa diketahui lebih dahulu ciri penumpang dan barang serta kondisi dan konstruksi prasarana pelaksanaan angkutan (Warfani, 1990 :5).

Angkutan penumpang dapat dilihat dari beberapa segi yaitu :

- a. Pengangkutan penumpang antar kota dengan kendaraan.
- b. Alat pengangkutan yang digunakan adalah ; Bus, mobil sedan, angkutan kereta api, menggunakan kapal, dan pengangkutan dengan pesawat udara.
- c. Selain itu, pengangkutan penumpang penyebaran secara geografis yaitu transmigrasi. (Salim, 2003 : 34)

Peranan utama angkutan umum adalah melayani kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan kegiatannya, baik kegiatan sehari-hari yang berjarak pendek atau menengah yaitu; angkutan perkotaan, pedesaan, angkutan antar kota dalam provinsi maupun kegiatan sewaktu-waktu yaitu; Provinsi, antar kota antar provinsi (Warfani 2002 :49).

Sistem angkutan umum dapat dikategorikan menjadi sistem angkutan penumpang dan sistem angkutan barang. Selanjutnya sistem angkutan penumpang sendiri bisa dikelompokkan menurut penggunaannya dan cara pengoperasiannya, yaitu :

- a. Angkutan pribadi, yaitu angkutan yang memiliki dan dioperasikan untuk keperluan pribadi pemiliknya dengan menggunakan prasarana pribadi maupun prasarana umum.

- b. Angkutan umum, yaitu angkutan yang dimiliki oleh operator yang biasa digunakan untuk kepentingan umum dengan persyaratan tertentu.

Terdapat 2 (dua) sistem angkutan umum menurut penggunaannya dan cara pengoperasiannya. Angkutan yang dimiliki dan dioperasikan oleh operator yang digunakan umum dengan persyaratan tertentu, yaitu:

- a. Sistem sewa (*demand responsive system*), yaitu kendaraan yang dapat dioperasikan baik oleh operator maupun penyewa, dalam hal ini tidak ada rute maupun jadwal tertentu yang harus diikuti oleh pemakai, selain itu penggunaannya juga tergantung pada adanya permintaan, contoh sistem ini adalah taksi.
- b. Sistem penggunaan bersama (*transit system*), yaitu kendaraan yang dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal tetap, pada sistem ini terdapat 2(dua) macam sistem yaitu :
 - *Para transit*, yaitu tidak ada jadwal yang pasti dan kendaraan yang dapat berhenti (menaikkan dan menurungkan penumpang) disepanjang rute. Contohnya adalah angkutan kota.
 - *Mass transit*, yaitu jadwal yang ada tempat perhentianya pasti. Contohnya adalah bus kota.

Ojek merupakan alternatif transportasi kota besar yang memberikan keunggulan dari segi waktu tempuh, terutama pada kota besar yang di landa macet tidak berujung. Ojek utamanya menggunakan kendaraan bermotor roda dua, atau singkatnya sepeda motor. Ojek dapat dipilih dalam kondisi berikut ini :

- a. Lalu lintas sepanjang jalan menuju tujuan yang di inginkan terkenal sebagai jalan yang tidak pernah legang. Dengan kata lain, hanya motor yang bisa menembus jalan itu dengan waktu singkat.
- b. Cuaca relatif cerah dan tidak hujan. Pengojek sudah terbiasa untuk berkendara di tengah hujan, tapi mungkin tidak bagi penumpang.

- c. Penumpang tidak rentang masuk angin. Perjalanan dengan sepeda motor membuat penumpang terekspos dengan angin yang lumayan kencang akibat berkendara pada kecepatan tertentu. Jika tidak terbiasa, maka penumpang harus menyiapkan diri dengan jaket yang nyaman.
- d. Penumpang butuh waktu yang sangat singkat untuk tiba di tempat tujuan. Misalnya, sang penumpang ojek butuh tiba di lokasi tertentu di tengah kota Jakarta dalam waktu 10 menit, dengan jarak tempuh 10 Km. Maka ojek merupakan pilihan yang tepat. Karena kecepatan tempuh rata-rata di Kota Jakarta (terutama daerah macet) berkisar antara 10 – 20 Km/Jam.
- e. Tidak masalah dengan kenyamanan. Penumpang ojek beresiko lututnya tersenggol kendaraan lain, mendapati wajah yang tak bersahabat dari pengemudi kendaraan yang tersenggol spion atau bempunya, pantat yang tepos karena jok motor yang seadanya, getaran kuat pada motor bermesin 4-tak, resiko rem mendadak sehingga harus menempel dan berpengangan erat pada tukang ojek, menikmati asap kanalpot, sehingga kepanasan karena terik matahari yang langsung menerjang kepala tanpa halangan. (http://id.wikibooks.org/wiki/Tahu_sama_tahu/Lalu_lintas/Kendaraan_umum/ojek).

2.2.5. Manajemen Lalu Lintas Angkutan Umum

Tugas penting dalam manajemen adalah peningkatan pelayanan angkutan umum. Tujuan utama strategi perencanaan transportasi adalah mendorong peningkatan pemakaian angkutan umum, dan dapat dicapai dengan membatasi pemakaian kendaraan pribadi dan peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum (Hobbs dalam kartini 2004 : 6).

Manajemen lalu lintas adalah meningkatkan pelayanan angkutan umum. Tujuan utama strategi pelayanan transportasi saat ini adalah mendorong

peningkatan pemakaian angkutan umum, hal ini dapat dicapai dengan pembatasan pemakaian kendaraan pribadi dan peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum (Hobbs dalam wahyuddin 2002 : 20).

2.2.6. Pengertian Umum Model Pemilihan Moda

Model adalah sebagai bentuk penyederhana dari suatu realita (Dunia nyata sebenarnya). Bruto (1985) mendefinisikan pemilihan moda sebagai bagian secara proporsional dari semua orang yang melakukan perjalanan terhadap sarana transportasi yang ada, yang dapat dinyatakan dalam bentuk fraksi, rasio atau persentase terhadap jumlah total perjalanan.

Walaupun penyederhanaan model tersebut bisa saja sangat kompleks dan membutuhkan data yang sangat banyak dan waktu penyelesaian yang sangat lama. Beberapa keuntungan dalam pemakaian model matematis dalam perencanaan transportasi adalah bahwa sewaktu-waktu pembuatan formulasi, kalibrasi serta penggunaannya, pada perencanaan dapat belajar banyak melalui eksperimen.

Menurut Tamin (1993) waktu tempuh merupakan salah satu faktor paling utama yang harus diperhatikan dalam transportasi. Hal itu karena waktu tempuh merupakan daya tarik utama dalam pemilihan moda transportasi yang akan digunakan oleh pelaku perjalanan (manusia dan barang). Artinya bertambahnya waktu tempuh perjalanan suatu moda angkutan dengan sendirinya akan menurunkan tingkat kepopuleran moda tersebut. Sehingga menyebabkan menyebabkan penurunan tingkat pendapatannya, akibat yang lebih jauh lagi adalah kepercayaan masyarakat pengguna terhadap moda transportasi tersebut, sehingga jika ada alternatif moda transportasi lain yang lebih baik maka konsumen akan beralih dan memilih moda transportasi alternatif tersebut.

Sedangkan menurut Jinca dalam Surya (2004:17) bahwa pemilihan moda angkutan ditentukan oleh tiga karakteristik, yaitu:

- a. Karakteristik perjalanan yang meliputi panjang waktu dan tujuan perjalanan.
- b. Karakteristik orang dalam melakukan perjalanan meliputi beberapa variabel, seperti, pendapatan kepemilikan kendaraan, jumlah dan susunan keluarga, kepadatan tempat tinggal, jenis pekerjaan dan lokasi tempat kerja.
- c. Karakteristik sistem transportasi tingkat pelayanan ditawarkan sistem transportasi khusus. Moda angkutan umum juga merupakan salah satu faktor penting dalam pemilihan moda angkutan, sedangkan waktu perjalanan komparatif dan biaya yang dikeluarkan untuk fasilitas angkutan umum, juga pemilihan sarana angkutan.

2.2.7. Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Bangkitan pergerakan adalah tahapan pemodelan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke zona atau tata guna lahan. Tujuan dari bangkitan pergerakan adalah menghasilkan model hubungan yang mengaitkan tata guna lahan dengan jumlah pergerakan yang menuju ke suatu zona atau jumlah pergerakan yang meninggalkan suatu zona. (Tamin, 2003 : 102)

Beberapa definisi dasar mengenai model bangkitan pergerakan antara lain sebagai berikut :

- a. Perjalanan yaitu pergerakan satu arah dari zona asal ke zona tujuan, termasuk pergerakan berjalan kaki.
- b. Pergerakan berbasis rumah yaitu pergerakan yang salah satu atau ke dua zona (asal dan tujuan) pergerakan tersebut.
- c. Pergerakan berbasis bukan rumah yaitu pergerakan yang baik asal maupun tujuan pergerakan adalah bukan rumah.
- d. Bangkitan pergerakan, digunakan untuk suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan tujuan adalah rumah atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan yang bukan berbasis rumah.

- e. Tarikan pergerakan, digunakan untuk suatu pergerakan yang berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan / tujuan bukan rumah.
- f. Tahapan bangkitan pergerakan, sering digunakan untuk menempatkan besarnya bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh rumah tangga (baik untuk pergerakan rumah maupun berbasis bukan rumah) pada selang waktu perjam atau perhari. (Tamin, 2003 : 103)

2.2.8. Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melalui satu titik pada suatu jalan dalam satu satuan waktu, karena itu biasanya diukur dalam unit satuan kendaraan persatuan waktu. Studi-studi volume lalu lintas pada dasarnya bertujuan untuk menetapkan, nilai kepentingan relatif suatu rute, frekuensi dalam arus, distribusi lalu lintas pada sebuah sistem jalan dan kecenderungan pemakai jalan (Hobbs dalam wahyuddin 2002 : 26).

Arus lalu lintas terdiri dari beberapa jenis kendaraan, disetiap jenis kendaraan mempunyai karakteristik tersendiri oleh karena itu diperlukan suatu perbandingan. Setiap jenis kendaraan diklasifikasikan berdasarkan nilai ekuivalen jenis kendaraan terhadap satuan mobil penumpang. Daftar satuan mobil penumpang dapat dilihat dari tabel II.1 berikut :

Tabel II.1
Daftar Satuan Mobil Penumpang Tahun 2004

No	Kelas Kendaraan	Nilai Ekuivalen SMP
1	Kendaraan Ringan (Mikrolet, sedan, jeep, pic up)	1,0
2	Kendaraan Berat (Bus, Truk)	1,2
3	Sepeda Motor	0,8
4	Kendaraan tak Bermotor (Becak, Sepeda)	0,3

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang Tahun 2005

Kegunaan dari angka penyesuaian setiap jenis untuk menunjukkan nilai hambatan yang ditimbulkan oleh tiap-tiap jenis kendaraan terhadap arus lalu lintas.

2.2.9 Sistem Pengontrolan Lalu Lintas

Kebijakan transportasi perkotaan dikembangkan dan diarahkan dalam kerangka tertentu, yakni dengan mempertahankan kualitas lingkungan serta dengan mengembangkan manajemen lalu lintas, yakni dengan cara mengoptimalkan fasilitas yang ada dengan perbaikan-perbaikan pengaturan lalu lintas serta menghindari pembangunan fisik seperti pembangunan jalan baru atau pelebaran jalan.

Sistem pengontrolan lalu lintas merupakan pengaturan lalu lintas yang berupa perintah atau larangan. Perintah atau larangan tersebut dapat berupa lampu lalu lintas, rambu-rambu lalu lintas atau marka jalan.

Sistem pengontrolan lalu lintas meliputi:

- a. Pada persimpangan jalan :
 - Optimalisasi lampu lalu lintas
 - Pemasangan / pemindahan lampu lalu lintas
 - Prioritas kepada bus kota pada persimpangan dengan lampu lalu lintas.
 - Koordinasi lampu lalu lintas.
- b. Pada jalan masuk atau keluar dari persimpangan :
 - Jalan satu arah
 - Kekiri boleh terus pada lampu merah.
 - Larangan belok.
- c. Penggunaan jalur :
 - Larangan untuk mobil kurang dari tiga penumpang.
 - Jalur yang dapat dibalik arah.
- d. Jalur khusus untuk angkutan umum. Pengaturan kecepatan kendaraan dengan cara pembatasan kecepatan maksimum/minimum yang akan berpengaruh terhadap kapasitas maupun keamanan jalan.

e. Parkir :

- Parkir khusus untuk angkutan umum.
- Pembatasan waktu parkir.
- Pengontrolan tempat parkir. (Munawar, 2005 : 33)

2.2.10. Peramalan Kebutuhan akan Perkotaan

Suatu jaringan transportasi yang baik adalah mampu mengantisipasi, harus direncanakan tidak hanya untuk saat ini melainkan juga untuk kondisi sampai akhir masa perencanaannya. Dapat dikatakan bahwa peramalan kondisi yang terjadi pada masa mendatang menjadi hal penting oleh perencanaan jaringan transportasi. Peramalan kebutuhan pergerakan ini pada dasarnya menganalisis seluruh data serta identifikasi yang dilakukan pada tahap sebelumnya.

Teori, metoda dan mode dalam tahap peramalan bertujuan untuk menyediakan keluaran (*out put*) sehingga dengan banyaknya jumlah permintaan potensi pemakaian dalam horizon waktu perencanaan. Peramalan (*forecasting*) dalam transportasi dilakukan terhadap besaran yang dapat menjelaskan kecenderungan pertumbuhan permintaan transportasi di masa depan. Ini biasanya mencakup besaran populasi penduduk, pendapatan dan kepemilikan kendaraan (Lubis dan Korsaman 1997 : 22).

Berbicara mengenai dan pemecahan persoalan transportasi, berarti bagaimana kita dapat melakukan perencanaan sistem transportasi kearah yang lebih baik dimasa mendatang. Karena menyangkut perencanaan, tentu kita tak lepas dari proses. Proses adalah urutan-urutan dalam kurun waktu yang harus dilewati. Dengan demikian kebijaksanaan dibidang transportasi memiliki dimensi waktu berupa perencanaan jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang.

a) Perencanaan Jangka pendek.

Kebijakan transportasi kota yang bersifat perencanaan pendek merupakan tindakan yang diambil hanya untuk keperluan sementara

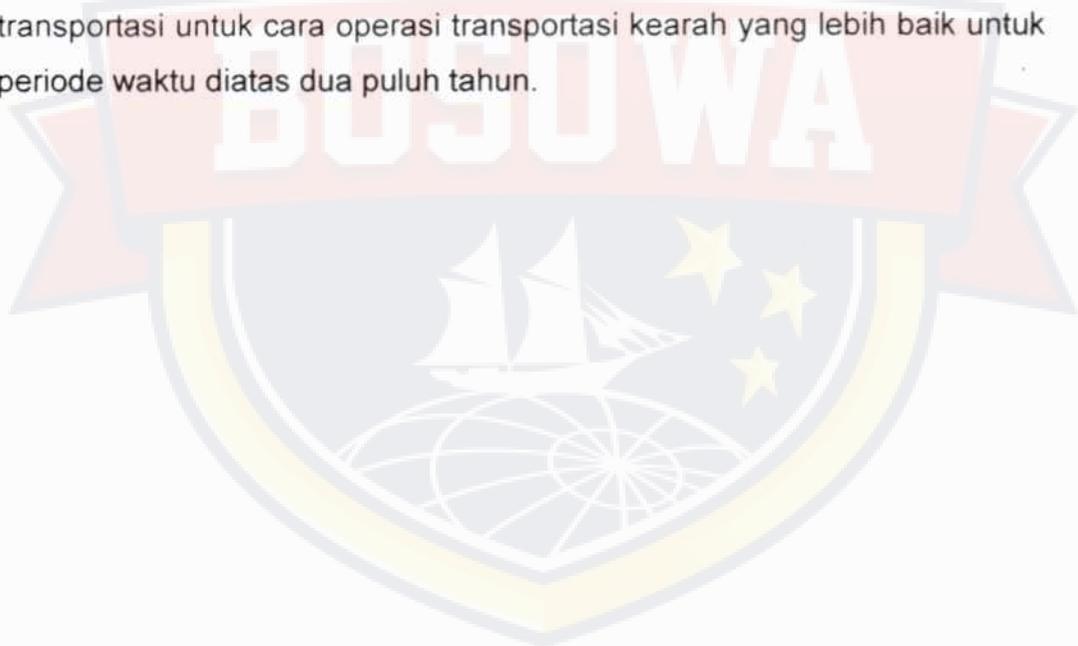
waktu dalam mencari jalan keluar demi masalah transportasi kota (sifatnya tabel silang) dan diperlukan hanya pada saat itu saja. Kebijakan jangka pendek biasanya diterapkan pada sistem pergerakan untuk mengatur pola lalu lintas di perkotaan agar kemacetan dapat diatasi untuk sementara.

b) Perencanaan Jangka Menengah

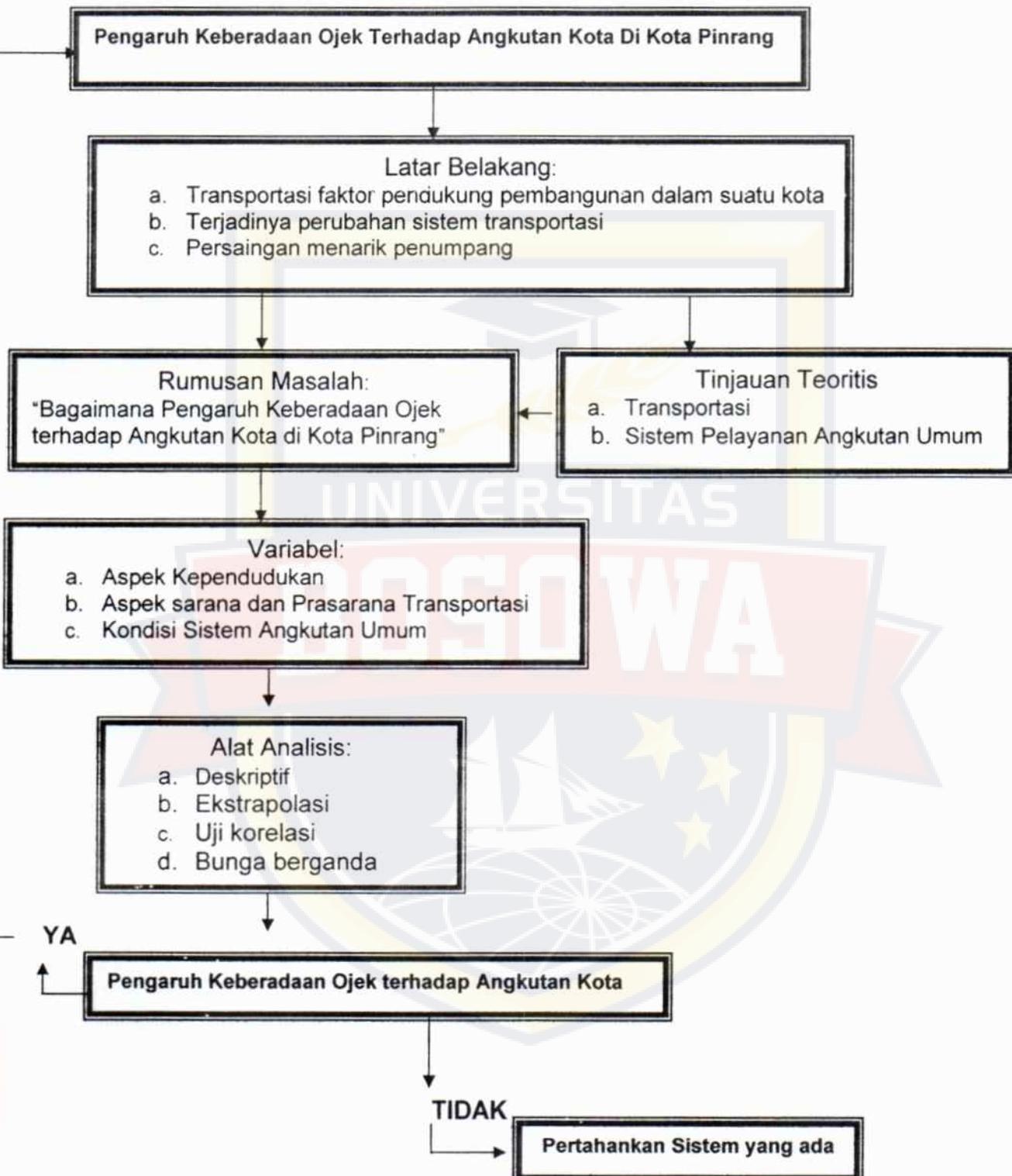
Perencanaan transportasi kota jangka menengah sudah mengarah kepada perbaikan sistem transportasi berupa sarana (alat ukur) seperti pengadaan dan perubahan armada, perencanaan armada dan dalam kurun waktu yang diperlukan berkisar antara lima tahun sampai dua puluh tahun.

c) Perencanaan Jangka Panjang

Perencanaan transportasi jangka panjang, terfokus pada perbaikan infrastruktur sistem transportasi dan penetapan kebijaksanaan transportasi untuk cara operasi transportasi kearah yang lebih baik untuk periode waktu diatas dua puluh tahun.



2.3. Kerangka Pikir



BAB III GAMBARAN UMUM LOKASI STUDI

3.1. Sejarah Singkat Kabupaten Pinrang

Asal muasal dari berdirinya atau terbentuknya Kabupaten Pinrang dimulai dengan dua peristiwa yaitu :

Peristiwa pertama yaitu dimulai dengan peperangan antara kerajaan Sawitto dengan kerajaan Gowa sekitar tahun 1840-an dikala Pemerintahan Lapaletang Raja IV kerajaan Sawitto. Peperangan ini terjadi karena Gowa sebagai kerajaan besar waktu itu, berusaha menguasai Sawitto yang kondisi dan potensi yang menjanjikan harapan. Berbagai usaha yang telah dilakukan Gowa untuk mewujudkan impiannya namun tidak berhasil, maka jalan terakhir yang ditempuh Gowa adalah agresi/perang.

Kekuatan yang tidak seimbang, maka peperangan berkesudahan dengan kekalahan Sawitto, dengan kekalahan itu Raja Lapaletang bersama sang permaisuri ditawan dan dibawa ke Gowa sebagai bukti kemenangan Gowa atas Sawitto. Untuk membebaskan Raja Lapaletang dan permaisuri, oleh pihak kerajaan Sawitto menunjuk dua tobarani (orang berani), yaitu Tolego dan Topika. Tugas yang diemban oleh mereka ternyata tidak sia-sia, Raja Lapaletang dan permaisuri dibawa kembali ke Sawitto, kedatangan dua tobarani beserta raja dan permaisuri disambut rakyat dengan luapan kegembiraan dan dielun-elunkan sepanjang jalan menuju istana. Dibalik kegembiraan itu, rakyat merasa terharu melihat/menyaksikan kondisi wajah dan badan sang Raja mengalami banyak perubahan seraya mengatakan *Pinra Kana'ni Tappana Datu'e Pole Rigowa* yang artinya wajah raja mengalami perubahan daro kerajaan Gowa, kata-kata inilah terlontar dari orang-orang yang menyertai Raja, sehingga ketika Raja istirahat sejenak sebelum tiba di istana dipesankanlah sang Raja kepada pengantarnya namaka tempat ini *pinra* (ada perubahan).

Menurut sumber lain (pristiwa kedua) mengatakan bahwa kondisdi pemukiman disekitar Kota Pinrang sekarang selalu tergenang air karena rawa-rawa sehingga masyarakat senantiasa berpindah-pindah mencari Wilayah pemukiman yang bebas genangan air, berpindah-pindah atau berubah-ubah pemukiman dalam bahasa bugis disebut *Pinra-pinra onroang* setelah kelompok masyarakat menemukan tempat pemukiman yang baik (Kota Pinrang sekarang), maka oleh mereka diberinya tempat tersebut ini *Pinra-pinra*.

Dari kedua peristiwa yang berbeda itu melahirkan istilah yang sama, yaitu *pinra* kemudian kata itu dalam perkembangannya dipengaruhi oleh intonasi dan dialetika Bahasa Bugis, sehingga menjadi Pinrang. Dalam proses perjalanan dan perkembangannya Kabupaten Pinrang telah mengalami kemajuan yang sangat pesat, sejak awal terbentuknya Kabupaten Pinrang hanya terdiri dari 8 (delapan) kecamatan, kamudian mengalami perkembangan sampai tahun 2005 menjadi 12 kecamatan.

3.2. Tinjauan Umum Kabupaten Pinrang

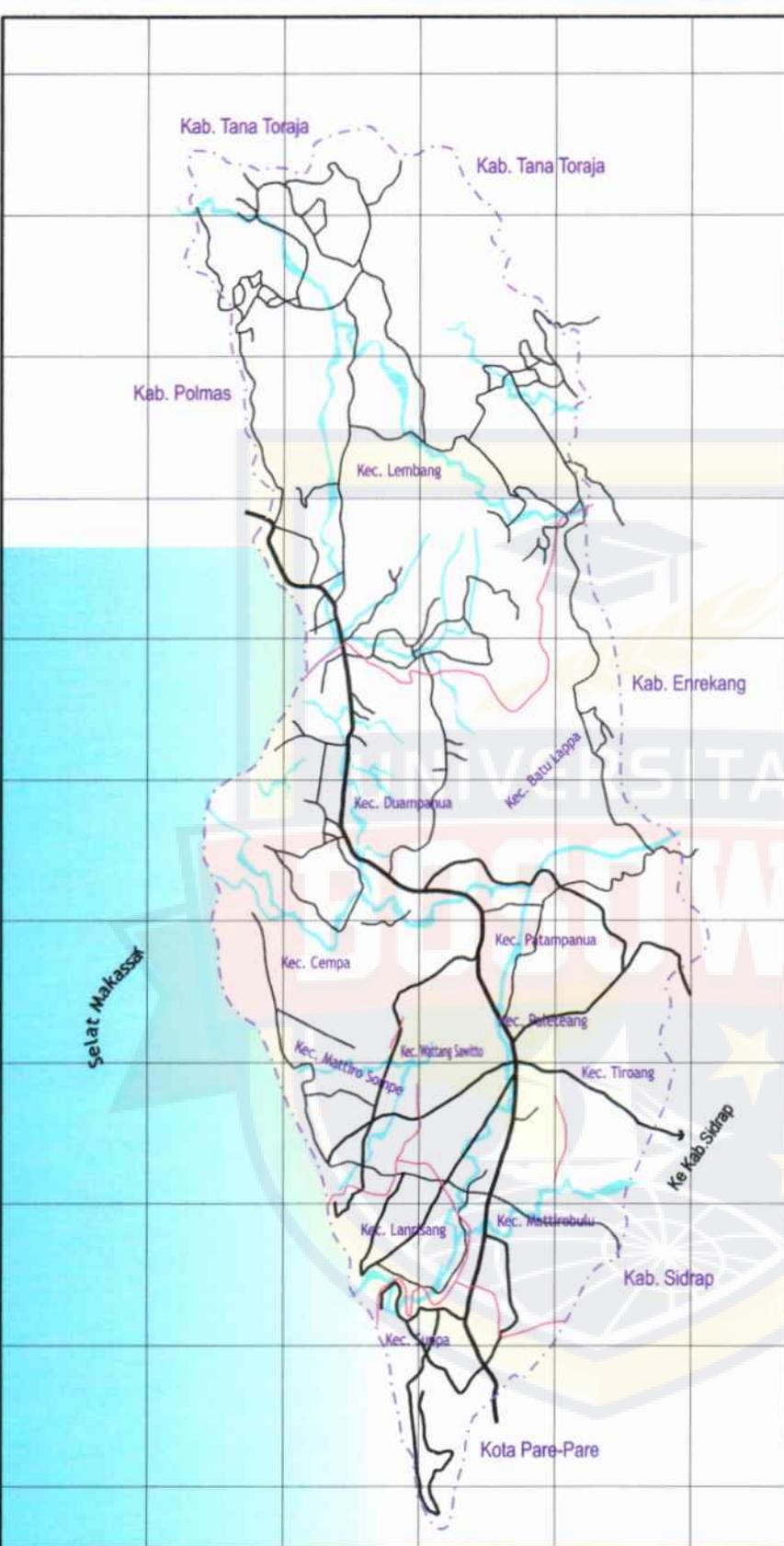
Kabupaten Pinrang merupakan wilayah Propinsi Sulawesi Selatan yang secara geografis Kabupaten Pinrang terletak di jasiarah utara Provinsi Sulawesi Selatan. Daerah ini ibu kotanya Pinrang, sekitar 183 Km dari Kota Makassar, terletak pada koordinat antara 4 derajat 10' 30' derajat 19' 13' lintang selatan dan 119 derajat 26' 30' – 119 derajat 47' 20' bujur timur, yang berbatasan dengan :

- Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Tana toraja
- Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Enrekang dan Sidrap.
- Sebelah selatan berbatasan dengan Kota Pare-pare
- Sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Polmas (Sul-Bar).

Kabupaten Pinrang terletak dibagian tengah Propinsi Sulawesi Selatan dengan luas wilayah sebesar 1.961,77' km² dan merupakam jalur lalu lintas darat yang meghubungkan antara Propinsi Sulawesi Selatan, Kalimantan Timur

dan Sulawesi Tengah melalui Kabupaten Mamuju (Sul-Bar). Untuk lebih jelasnya dapat kita lihat sebagaimana pada tampilan Gambar 01 berikut:





Judul Skripsi :
PENGARUH KEBERADAAN OJEK TERHADAP ANGKUTAN KOTA DI KOTA PINRANG

Judul Peta :
Peta Administrasi Kabupaten Pinrang

Keterangan :

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan
- Sungai
- Wilayah Kota Pinrang

Dosen Pembimbing :
 1. Ir. Jamaluddin Rahim, M.STr
 2. Ir. Syarifuddin Dewa, M.Si
 3. Ir. A. Titi Setiawati

Mahasiswa / Sth :
 Syamsuddin / 45 99 042 063

No. Peta	Skala Peta
01	1 : 335.000

Sumber Peta :
 - Badan Pusat Statistik Kab. Pinrang Thn 2004

JURUSAN PLANOLOGI
 FAKULTAS TEKNIK
 UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
 2006

KABUPATEN PINRANG

3.2.1 Aspek Kependudukan

Penduduk Kabupaten Pinrang pada akhir tahun 2004 sebanyak 352,086 jiwa. jumlah penduduk tersebut tersebar pada setiap kecamatan yang ada di Kabupaten Pinrang, seperti tertera pada tabel III.1 berikut :

Tabel III.1
Jumlah Penduduk Kabupaten Pinrang
Dirinci Tiap Kecamatan Tahun 2004

Kecamatan	2000	2001	2002	2003	2004
Suppa	26.578	26.929	27.190	27.283	27.273
Mattiro Sompe	26.157	26.182	26.238	26.288	26.612
Mattiro Bulu	23.157	24.372	24.412	24.468	23.979
Watang Sawitto	52.738	52.823	53.071	53.175	53.814
Patanmpanua	31.882	32.053	32.303	32.398	32.642
Cempa	15.173	15.430	15.682	15.832	15.620
Duampanua	42.504	42.765	42.979	43.265	45.047
Lembang	36.763	36.914	37.060	37.115	38.604
Lanrisang	16.370	16.380	16.396	16.399	16.166
Tiroang	31.917	32.206	32.285	32.428	32.838
Batu Lappa	-	-	9.325	9.426	9.431
Paleteang	-	-	27.222	27.884	30.060
Jumlah	303.239	306.054	344.163	336.544	352.086

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Pinrang Tahun 2005

Dari tabel tersebut terlihat bahwa terjadi peningkatan jumlah penduduk dari tahun ke tahun. Pada tahun 2000 penduduk Kabupaten Pinrang berjumlah 303,239 jiwa, sedangkan pada tahun 2004 meningkat menjadi 352,086 jiwa. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi penambahan penduduk per tahun selama jangka waktu 5 (lima) tahun.

Sejalan dengan pertumbuhan jumlah penduduk dan perkembangan sosial ekonomi masyarakat, maka perencanaan dalam rangka pengembangan

kota harus mendapat perhatian secara menyeluruh, tidak terkecuali perencanaan di bidang transportasi, pertumbuhan jumlah penduduk yang cukup tinggi menuntut meningkatkan kebutuhan akan sarana dan prasarana kota seperti perumahan, pasar perniagaan, pendidikan, angkutan dan sebagainya.

Persoalan kependudukan di Kabupaten Pinrang terletak pada aspek penyebarannya. Pada beberapa kecamatan yang luas lahannya kecil namun mempunyai jumlah penduduk yang cukup besar, hal ini dapat dilihat pada tabel III.1 dan tingkat penyebaran penduduk tersebut akan mempengaruhi pola dan tujuan pergerakan penduduk.

Kecamatan Paleteang dan Kecamatan Watang Sawitto, merupakan batas wilayah perkotaan Kabupaten Pinrang yang mempunyai jumlah penduduk rata-rata lebih banyak dibanding kecamatan lainnya, hingga tingkat pertumbuhan dalam tiap tahunnya cukup tinggi seperti Kecamatan Paleteang, dan jumlah penduduk terbesar ada pada Kecamatan Watang Sawitto. Kecamatan Watang Sawitto dan Paleteng dengan luas, dan jumlah lingkungan, ORW dan ORT tahun 2004 dapat kita lihat pada tabel III.2 dan III.3 berikut :

Tabel III.2
Luas, Banyaknya Lingkungan, ORW dan ORT
di Kecamatan Paleteang Tahun 2004

Kelurahan/Desa	Luas (Km ²)	Lingkungan	ORW	ORT
Benteng Sawitto	9,99	2	6	10
Laleng Bata	30,03	2	7	30
Tammassarangge	4,76	2	4	14
Pacongong	2,85	2	9	20
Maccinnae	19,50	3	6	19
Mamminasae	19,89	2	4	14
Jumlah	77,02	13	32	97

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Pinrang Tahun 2005

Tabel III.3
Luas, Banyaknya Lingkungan, ORW dan ORT
di Kecamatan Paleteang Tahun 2004

Kelurahan/Desa	Luas (Km ²)	Lingkungan	ORW	ORT
Siparappe	24,21	3	4	8
Salo	9,17	2	6	10
Sipatokkong	7,46	2	5	10
Penrang	2,37	2	10	25
Jaya	1,22	2	7	18
Sawitto	0,90	1	5	11
Maccorawalie	4,35	3	6	12
Bentengge	9,29	2	7	14
Jumlah	58,97	17	50	108

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Pinrang Tahun 2005

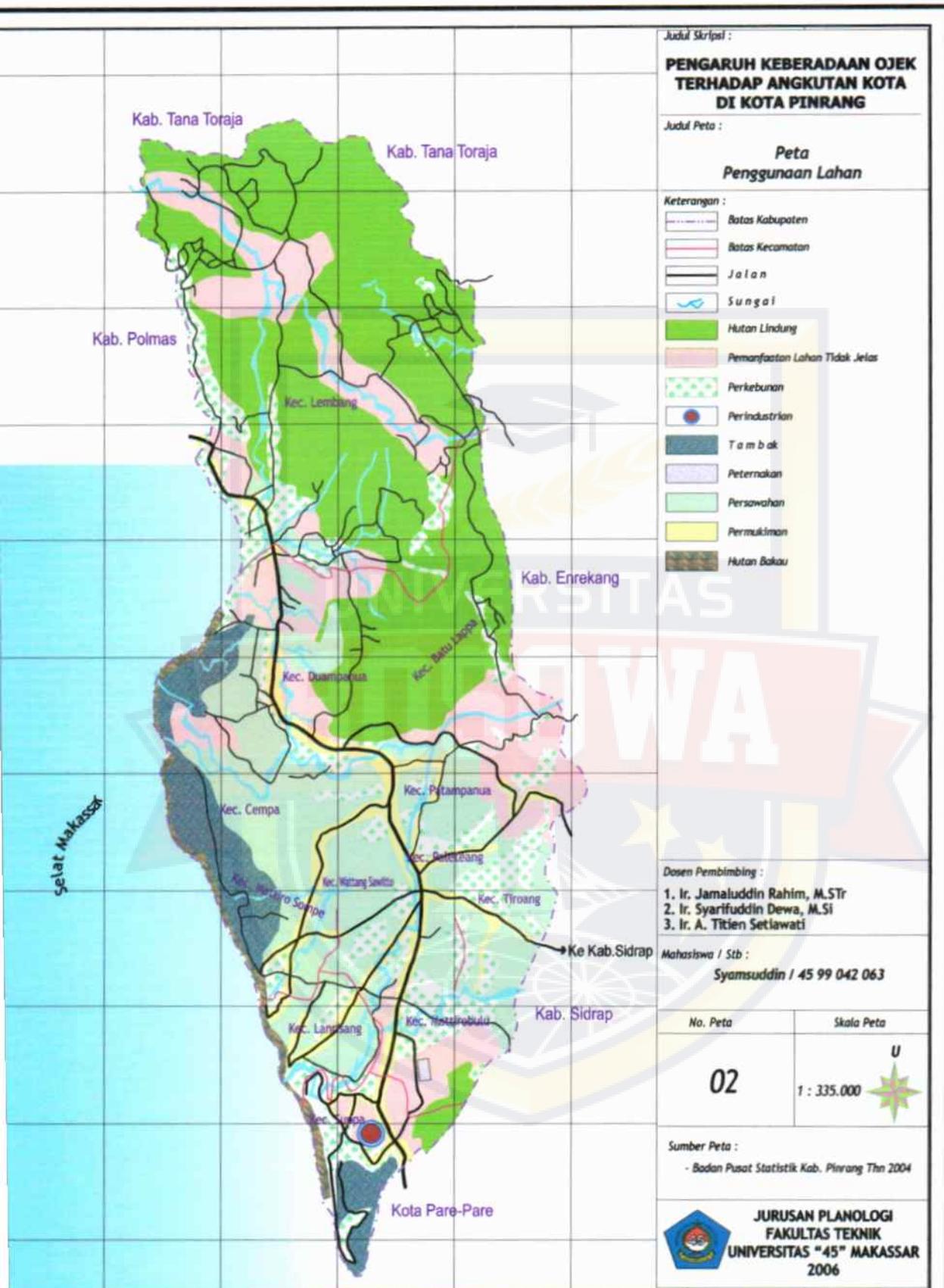
3.2.2 Aspek Penggunaan Lahan

Jenis pola penggunaan lahan di Kabupaten Pinrang terdiri dari perkampungan, persawahan, kebun campuran, perkebunan, tegalan/lading, hutan, rumput/semak, rawa, kolam dan tambak. Jenis guna lahan yang paling luas adalah hutan seluas 70.428 Ha dari seluruh luas wilayah Kabupaten Pinrang. Dari jenis penggunaan lahan di Kabupaten Pinrang dapat dilihat pada tabel III.4, dan Gambar 02 berikut :

Tabel III.4
Jumlah Penggunaan dan Luas Lahan
di Kabupaten Pinrang Tahun 2004

No	Jenis lahan	Luas (Ha)
1	Sawah	470.425
2	Kampung	4.417
3	Kebun campuran	20.070
4	Perkebunan	7.604
5	Tegalan/lading	3.259
6	Hutan	70.428
7	Rumput/semak	24.830
8	Rawa	1.689
9	Tambak	13.981
10	Kolam	213
11	Lain-lain	1.881
	Jumlah	618.797

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Pinrang Tahun 2005



KABUPATEN PINRANG

3.3 Aspek Prasarana dan Sarana Transportasi

3.3.1 Moda Angkutan

Perkembangan jumlah penduduk di dalam suatu wilayah akan meningkatkan intensitas pergerakan dan selanjutnya akan meningkatkan bertambahnya jumlah kendaraan dalam wilayah tersebut.

Banyaknya sarana angkutan yang beroperasi di Kabupaten Pinrang, terdiri dari kendaraan Sedan, Jeep, Pic up, Mikrolet, Bus, Truk, Sepeda Motor. Untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada tabel III.5 berikut :

Tabel III.5
Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar
di Kabupaten Pinrang Menurut Jenisnya Tahun 2004

No	Jenis Peliharaan	Jumlah (unit)
1	Sedan	52
2	Jeep	188
3	Pick up	299
4	Mikrolet	620
5	Bus	239
6	Truk	285
7	Sepeda motor	5166
	Jumlah	7049

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang Tahun 2005

Dilihat dari tabel III.5 diatas, jumlah kendaraan bermotor sebanyak 7049 unit untuk Kabupaten Pinrang, diluar dari jumlah kendaraan yang lewat untuk tiap saat dari poros Sulawesi Barat ke Makassar, menunjukkan suatu tingkat kepadatan kendaraan yang melewati jalan utama pada Kabupaten Pinrang, hal tersebut tidak bisa terpungkiri bahwa Kabupaten Pinrang sudah berbatasan langsung dengan Sulawesi Barat.

3.3.2 Jaringan jalan

Jalan sebagai prasarana transportasi merupakan suatu kesatuan dari sistem jaringan jalan yang menghubungkan antara kota dan desa, antara daerah yang sudah maju dan daerah terisolir, antara pusat-pusat produksi ke pasar dan antara pusat kota itu sendiri.

Perkembangan panjang jalan di Kabupaten Pinrang pada tahun 2000 - 2004 tumbuh rata-rata 5,10% per tahun, dengan panjang jalan di tahun 2000 654,66 Km, sedangkan di tahun 2004 naik menjadi 788,19 Km. Dari panjang jalan ini 652,59 Km di tangani oleh kabupaten, panjang jalan negara dan provinsi masing-masing 68,85 Km dan 66,75 Km. Dari berbagai jenis jalan yang ada pada tahun 2003 terdiri dari 70,66% jalan aspal, 15,41% jalan kerikil, 13,93 % jalan tanah, untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada tabel III.6, dan Gambar 03 berikut.

Tabel III.6
Perkembangan Panjang Jalan dalam Kabupaten Pinrang
Menurut Jenis Permukaan Tahun 2004 (Km)

Jenis Jalan	Tahun 2000	Persen	Tahun 2004	Persen
Aspal	436,27	66,64	556,94	70,66
Kerikil	131,61	20,10	121,47	15,41
Tanah	86,78	13,26	109,78	13,93
Jumlah	654,66	100,00	788,19	100,00

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Pinrang Tahun 2005

Dengan melihat jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di Kabupaten Pinrang, sebagaimana terlihat pada tabel III.5, dapat menunjukkan tingkat pola jaringan jalan, serta perkembangan panjang jalan dari tahun 2000 hingga tahun 2005, penyesuaian antara peningkatan jumlah kendaraan bermotor dengan pola jaringan jalan. Salah satu hal yang sangat mendasar dalam mengamati perkembangan pembangunan di Kabupaten Pinrang, itu dapat terlihat sebagaimana dalam kondisi manajemen pemerintahan yang

menunjukkan suatu perkembangan pembangunan dari tahun sebelumnya, dan juga dari jumlah rata-rata kepala keluarga (KK) yang rata-rata mempunyai kendaraan pribadi.



PENGARUH KEBERADAAN OJEK TERHADAP ANGKUTAN KOTA DI KOTA PINRANG

PETA JARINGAN JALAN DI KOTA PINRANG

Judul Peta :

Keterangan :

- Jalan
- Terminal Induk
- Jalan Arteri
- Jalan Kolektor
- Jalan Lokal
- Pasar Sentral
- Kantor Bupati
- Kantor Dinas Perhubungan
- Rumah Sakit Umum

Dosen Pembimbing :

1. Ir. Jamaluddin Rahim, M.STR
2. Ir. Syarifuddin Dewa, M.Si
3. Ir. A. Tittien Setiawati

Mahasiswa / Sdb :

Syamsuddin / 45 99 042 063

No. Peta

Skala Peta

03

1 : 335.000

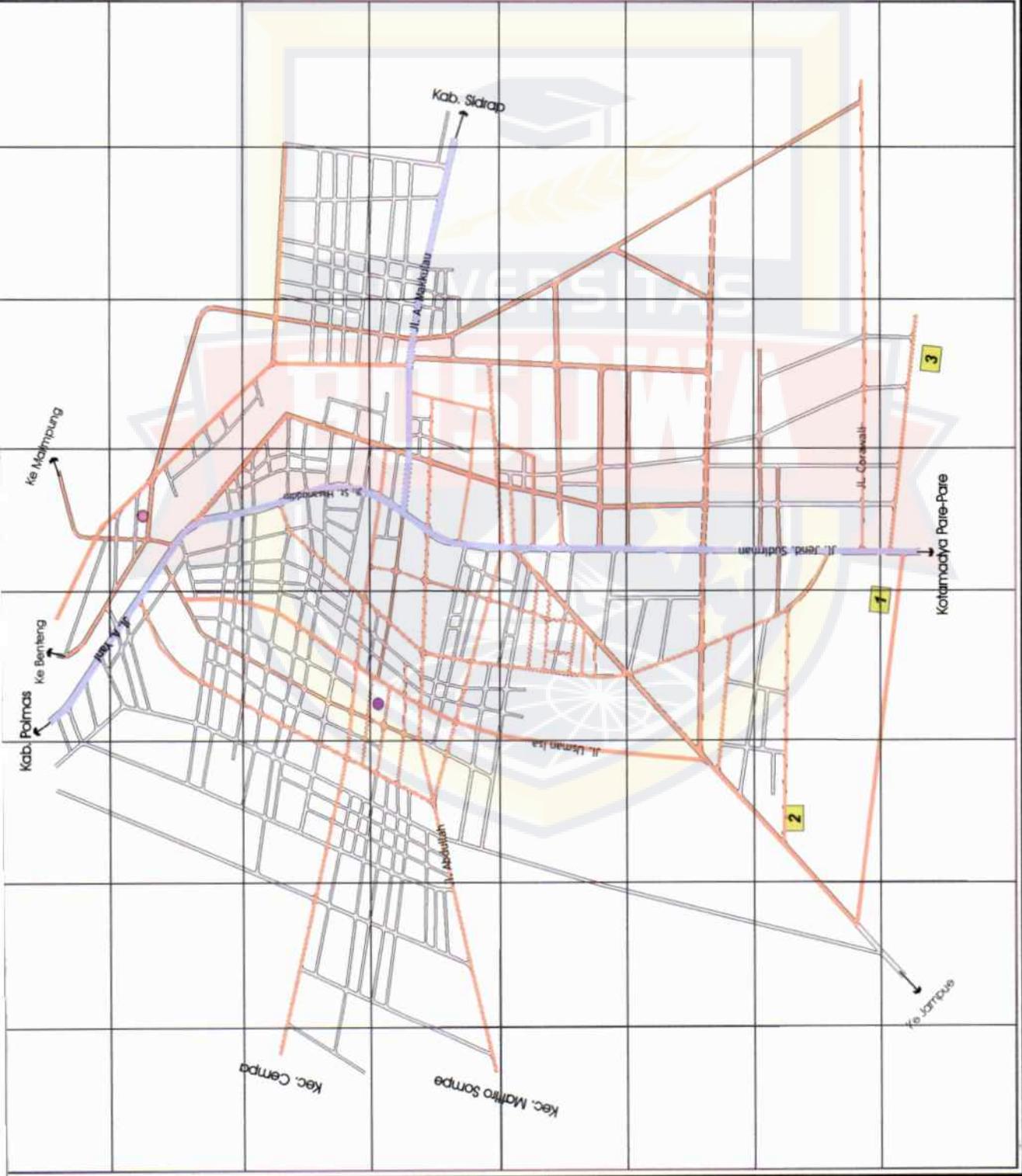


Sumber Peta :

- Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang Thn 2004



**JURUSAN PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
2006**



3.4. Pola pergerakan masyarakat

Pola pergerakan masyarakat di Kabupaten Pinrang, terbentuk akibat adanya aktivitas yang dilakukan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat dalam memenuhi kelangsungan hidupnya. Untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada tabel III.7 berikut :

Tabel III.7
Pola Pergerakan Masyarakat Kabupaten Pinrang Tahun 2004

Pekerjaan	Pola Pergerakan
Petani	1. Dari rumah ke sawah 2. Dari rumah ke kebun
Nelayan	Dari rumah ke tambak/empang
Kantoran	Dari rumah ke kantor
Ibu rumah tangga	Dari rumah ke pasar
Pelajar/Mahasiswa	Dari rumah ke sekolah/kampus
Pedagan	Dari rumah ke pasar

Sumber : Hasil pengamatan langsung dilapangan

3.5. Kondisi sistem angkutan umum di Kota Pinrang

3.5.1 Ojek

Ojek yang ada di Kabupaten Pinrang merupakan salah satu sarana angkutan umum yang tidak punya rute tertentu/tetap (trayek tidak tetap). Dan kondisi pelayanannya juga sama dengan angkutan pete-pete, melayani masyarakat dari berbagai daerah dalam wilayah Kabupaten Pinrang. Dan kondisi sistem pemungutan retstribusinya itu di bebaskan sebagaimana pajak parkir yaitu Rp.500/hari bagi yang melakukan perjalanan hari itu, namun pajaknya dilakukan 1(satu) kali dalam satu minggunya. Jumlah kendaraan ojek mulai tahun 2000-2004, yaitu sebagaimana tabel III.8 berikut :

Tabel III.8
Data Ojek di Kabupaten Pinrang Tahun 2000-2004

TAHUN	JUMLAH	PERSENTASE PERTUMBUHAN RATA-RATA/TAHUN (%)
2000	659	
2001	764	39,65 %
2002	887	30,03 %
2003	973	18,77%
2004	1092	10,89%

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang Tahun 2005

Jumlah kendaraan ojek yang ada di Kabupaten Pinrang sebanyak 1092 unit, dengan 25 pangkalan, tersebar di 12 (dua belas) kecamatan. 706 unit diantaranya berada pada wilayah Kota Pinrang, yang terdiri dari 13 pangkalan, untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada Gambar 04 berikut :



3.5.2 Angkutan Pete-pete

Angkutan pete-pete di Kota Pinrang, dengan jasa pelayanannya dimanfaatkan oleh setiap orang berdasarkan suatu ketentuan tertentu, seperti tarif, rute dan pola pelayanan angkutan tersebut melayani masyarakat dari berbagai daerah dalam Wilayah Kabupaten Pinrang.

Jenis angkutan mikrolet yang beroperasi di Wilayah Kabupaten Pinrang pada tahun 2004 sebanyak 438 unit kendaraan, yang tersebar di 12 kecamatan, untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada tabel III.9 berikut :

Tabel III.9
Data Mikrolet (Pete-pete/Angkot)
di Kabupaten Pinrang Tahun 2000-2004

TAHUN	JUMLAH	PERSENTASE PERTUMBUHAN RATA-RATA /TAHUN (%)
1999	365	
2000	381	3,65 %
2001	397	3,65 %
2002	411	3,19 %
2003	424	2,96 %
2004	438	3,19 %

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang Tahun 2005

Pola pelayanan angkutan umum pete-pete yang ada di Kabupaten Pinrang di dasarkan pada trayek yang telah ditetapkan, dimana jumlah trayek angkutan umum pete-pete yang ada di Kabupaten Pinrang sebanyak 10 trayek. Untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada tabel III.10, dan Gambar 05 berikut :

Tabel III.10
Jumlah Trayek Angkutan Pete-pete
di Kabupaten Pinrang Tahun 2004

No	Trayek	Jumlah (Unit)
1	Term.Induk – Pekkabata	50
2	Term.Induk – Pajalele	33
3	Term.Induk – Benteng	36
4	Term.Induk – Malimpung – Amboalle	48
5	Term. Induk – Arassie	50
6	Term. Induk – Tuppu – bakaru	45
7	Term. Induk – labolong	36
8	Term. Induk – Cempa – wakka	47
9	Term. Induk – Langga	50
10	Term. Induk – Jampue – Barang	43
Jumlah		438

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang Tahun 2005



PENGARUH KEBERADAAN OJEK TERHADAP ANGKUTAN KOTA DI KOTA PINRANG

Judul Peta :

PETA TRAYEK ANGKUTAN PETE-PETE DI KOTA PINRANG

- Keterangan :
- Jalan
 - Terminal Induk
 - Pasar Sentral
 - Trayek Pekkabata
 - Trayek Pajalele
 - Trayek Tuppu - Baharu
 - Trayek Benteng
 - Trayek Mallimpung - Amboalle
 - Trayek Arassie
 - Trayek Jampue - Barang
 - Trayek Labolong
 - Trayek Langga
 - Trayek Cempa - Wakka

Dosen Pembimbing :

1. Ir. Jamaluddin Rahim, M.STr
2. Ir. Syarifuddin Dewa, M.Si
3. Ir. A. Tittin Setiawati

Mahasiswa / Stb :

Syamsuddin / 45 99 042 063

No. Peta

Skala Peta

05

1 : 335.000

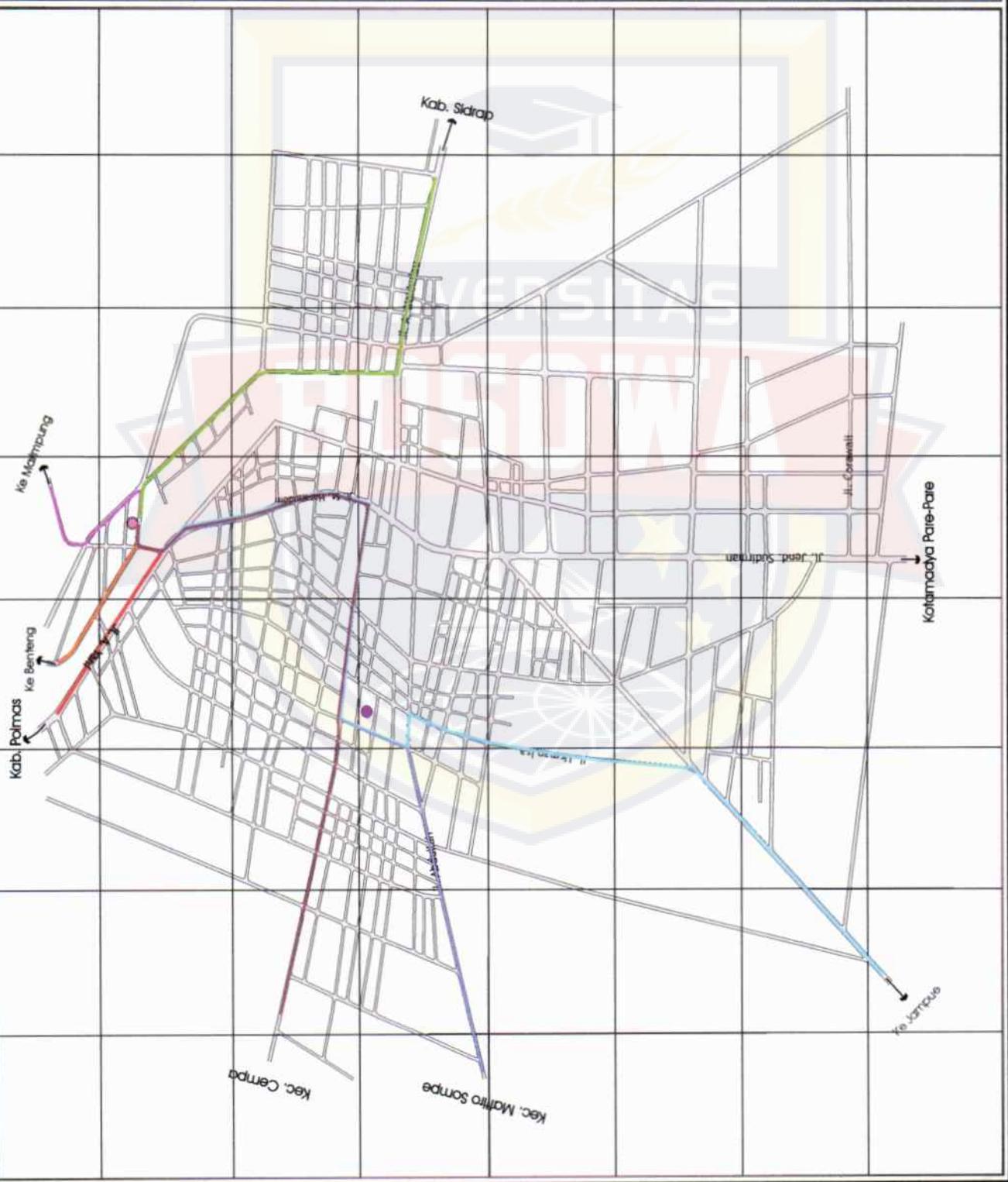


Sumber Peta :

- Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang Thn 2004



**JURUSAN PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
2006**



3.6. Potensi Kabupaten Pinrang

Kabupaten Pinrang dengan luas wilayah 1.961,77 km dengan memiliki sektor kegiatan usaha yang memungkinkan untuk dapat dikembangkan, hal ini ditandai dengan adanya tempat wisata yang indah. Disektor lain yaitu perikanan dan pertanian yang memungkinkan untuk dikembangkan, karena adanya sumber mata air yang memungkinkan untuk digunakan sebagai sumber atau sarana irigasi.

Sehubungan dengan program pemerintah daerah Kabupaten Pinrang Untuk mensukseskan Kebijakan umum pembangunan, maka Kota Pinrang yang berkedudukan sebagai ibu Kota Kabupaten Pinrang, merupakan sentral kegiatan humas untuk mendialogkan dan mensosialisasikan setiap program dan kebijakan pemerintah kepada semua lapisan masyarakat di Kabupaten Pinrang dan sekitarnya agar ikut menyukseskan sosialisasi itu, untuk bersama-sama membicarakan masa depan Kabupaten Pinrang dalam rangka otonomi daerah.

Adapun visi dan misi Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang, yaitu sebagai berikut :

a. Visi

Visi cara pandang jauh kedepan, kemana dan bagaimana instansi pemerintah harus dibawah dan bekerja agar tetap konsisten dan dapat eksis, monopaty serta produktif.

Visi suatu gambaran yang menggambarkan keadaan di masa depan bermula cita dan citra yang ingin di wujudkan oleh pemerintah.

Visi dinas perihalnya Kabupaten Pinrang merupakan gambaran sosok yang diharapkan terwujud sebagai performa dinas perihal Kabupaten Pinrang di masa depan dengan mengaju kepada visi Kabupaten Pinrang 2002 sebagaimana termaktub pada pola dasar pembangunan daerah Kabupaten Pinrang. Maka visi dinas perhubungan Kabupaten Pinrang dirumuskan sebagai berikut "Terwujudnya masyarakat Pinrang yang maju dan mandiri

melalui program pengembangan sistem transportasi darat, laut dan sungai dalam menunjang perekonomian Kabupaten Pinrang."

b. Misi

Misi adalah suatu yang harus diembang atau dilaksanakan oleh instansi pemerintah, sesuai dengan visi yang ditetapkan agar tujuan organisasi dapat terlaksana dengan baik. Dengan demikian pernyataan misi tersebut diharapkan seluruh aparat / pihak yang berkepentingan.

Mengenali instansi pemerintah dan mengetahui peranan dan program serta hasil yang akan diperoleh di waktu yang akan datang. Dengan demikian maka misi dinas perhubungan Kabupaten Pinrang adalah sebagai berikut :

1. Meningkatkan sumber daya aparatur serta teknis dan manajerial
2. Meningkatkan pelayanan dan kesadaran masyarakat pengguna jasa dan penjual jasa.
3. Meningkatkan koordinasi dan kerja sama instansi terkait.
4. Meningkatkan ketentraman, ketertiban dan kenyamanan dalam berlalu lintas
5. Meningkatkan kualitas dan jangkauan pelayanan perhubungan
6. Meningkatkan pembinaan lalu lintas darat, laut dan sungai serta batas maksimum beban angkutan terbaik sarana dan prasarana dan kelainan jalan serta pengendalian operasional.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisis Aspek Kependudukan

Jumlah penduduk Kabupaten Pinrang tahun 2000 sebanyak 303.239 jiwa, yang mengalami peningkatan sampai tahun 2002, dan mengalami penurunan selama 1 (satu) tahun, yaitu di tahun 2003, sedangkan di tahun 2004 naik menjadi 352.086 jiwa, penduduk ini tersebar di 12 kecamatan yang ada di Kabupaten Pinrang. Secara keseluruhan jumlah penduduk Kabupaten Pinrang mengalami pertumbuhan sebesar 3.5% dalam 5 (lima) tahun terakhir.

Hasil proyeksi penduduk dalam kurun waktu 10 (sepuluh) tahun yang akan datang (tahun 2014) menunjukkan bahwa tingkat kebutuhan penduduk akan sarana transportasi semakin meningkat, dalam melakukan segala aktivitas kehidupan sehari-hari, hal tersebut cenderung mengakibatkan suatu faktor pendorong utama bagi manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya dengan mudah, aman, nyaman dan lancar. Hal ini dapat di lihat dengan adanya pertambahan jumlah penduduk di tahun 2014 hingga mencapai 474.204 jiwa dengan menggunakan perhitungan regresi ekstrapolasi (lampiran 2).

Pertambahan jumlah penduduk yang ada di Kabupaten Pinrang, yang termasuk dalam lingkup Wilayah Kota Pinrang adalah Kecamatan Paleteang dan Kecamatan Watang Sawitto, merupakan batas wilayah perkotaan Kabupaten Pinrang yang mempunyai jumlah penduduk rata-rata lebih banyak dibanding kecamatan lainnya, hingga tingkat pertumbuhan dalam tiap tahunnya cukup tinggi seperti Kecamatan Paleteang, dan Kecamatan Watang Sawitto, olehnya itu tingkat kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi juga semakin meningkat.

4.2. Analisis Pola Penggunaan Lahan

Kabupaten Pinrang dengan luas wilayah 1.961,77 km², merupakan jalur lalu lintas darat yang menghubungkan antara Provinsi Sulawesi Selatan, Kalimantan Timur, dan Sulawesi Tengah melalui Sulawesi Barat, yang terdiri

dari perkampungan, persawahan, kebun campuran, perkebunan, tegalan / lading, hutan, rumpuk / semak, rawa, kolam, dan tambak.

Kabupaten Pinrang juga merupakan salah satu daerah penghasil beras, dapat dilihat dari luas persawahan yang lebih luas dibandingkan dengan luas perkebunan, hutan dan sebagainya. Dengan demikian salah satu hal yang dapat menunjang masyarakat petani dalam menjalani kehidupan sehari-hari seiam ini yaitu dengan lancarnya sarana transportasi, seperti halnya sepeda motor yang selama ini sudah banyak yang menggunakan untuk sampai ke tempat kerja mereka, baik itu ke sawah, kebun, tambak, hal ini merupakan pola peningkatan secara bertahap dalam melihat tingkat kesejahteraan masyarakat, dulunya hanya bisa jalan kaki, naik sepeda, hingga mereka menggunakan sepeda motor.

4.3. Analisis Jaringan Jalan

Perkembangan panjang jalan yang ada di Kabupaten Pinrang tahun 2000-2004 mengalami peningkatan dalam tiap tahunnya. Berdasarkan kondisi eksisting pada lokasi studi memiliki jenis jalan yang berupa jalan aspal 70,66%, jalan kerikil 15,41% dan jalan tanah 13,93%, selama 5(lima) tahun terakhir. Di samping itu di Kabupaten Pinrang juga terdapat jalan negara dengan panjang 68.85 Km, jalan provinsi dengan panjang 66.75 km, dan jalan Kabupaten dengan panjang 652.59 km, ke 3(tiga) jenis jalan tersebut dalam keadaan memadai dan beraspal. Hal ini dapat menunjang pembangunan sistem transportasi yang ada di Kabupaten Pinrang.

Peningkatan pembangunan pola jaringan jalan yang ada di Kabupaten Pinrang, dapat menunjang pembangunan yang ada, serta kegiatan disektor pertanian perdagangan dan jasa. Pentingnya sistem transportasi dalam pembangunan suatu daerah, terlihat dalam kehidupan sehari-hari para petani sudah menggunakan sepeda motor untuk sampai ketempat kerja mereka (petani, tambak dan perkebunan) apalagi para pekerja kantoran yang memiliki gaji tetap rata-rata sudah memiliki kendaraan roda dua (sepeda motor).

4.4. Analisis Sistem Transportasi di Kota Pinrang

Sarana transportasi yang beroperasi di Kota Pinrang terdiri dari kendaraan jenis sedan, jeep, pic up, mikrolet, bus, truk, dan sepeda motor. Kendaraan sepeda motor yang paling banyak beroperasi dengan jumlah kendaraan 5166 unit, disusul dengan jumlah kendaraan mikrolet sebanyak 620 unit, yang mayoritas kendaraan ini merupakan kendaraan umum. Kendaraan pic up 299 unit dan truk 285 unit yang juga merupakan angkutan pengangkut barang di sektor perdagangan, begitu pula bus yang merupakan angkutan umum antar kota ataupun provinsi. Dan Jeep 188 unit, sedan 52 unit berada pada urutan paling bawah karena merupakan alat transportasi pribadi, dan di miliki oleh kalangan tertentu, sedangkan becak yang juga merupakan salah satu alat transportasi umum selain ojek dan angkutan pete-pete yang tidak terdaftar pada tabel III.5.

Sepeda motor yang paling banyak di miliki oleh penduduk Kota Pinrang, sudah banyak menggunakan sebagai kendaraan angkutan umum atau biasa disebut ojek. Demikian juga kendaraan angkutan kota yang sebagian besar digunakan sebagai sarana transportasi umum yang biasa disebut pete-pete, kedua jenis kendaraan masing-masing memiliki kelebihan atau kemudahan tersendiri, seperti halnya :

1. Kendaraan Ojek

Jenis kendaraan ojek tidak memiliki rute tertentu, sebagian masyarakat berasumsi bahwa mudahnya ojek itu dari segi tingkat kecepatan waktu tempu perjalanan, hingga pelayanan sampai pada tujuan (titik akhir perjalanan).

2. Kendaraan Pete-pete

Jenis kendaraan pete-pete merupakan sarana angkutan umum yang keberadaannya lebih dulu dari pada kendaraan ojek, dengan mempunyai rute tertentu, sebagaimana asumsi masyarakat melalui hasil kuisisioner bahwa yaitu dari segi tingkat keamanan dan kenyamanan hingga lebih ekonomis ketimbang dengan ojek.

Arus lalu lintas yang terjadi di Kota Pinrang, pada waktu tertentu dan daerah tertentu juga sering mengalami kemacetan, seiring dengan pola pergerakan

penduduk, mayoritas menuju ke pasar sentral, sehingga di sekitar pasar sentral khususnya pada jam tertentu, yaitu antara pukul 06.00-08.00 Waktu Indonesia Tengah (wita), pukul 12.00-14.15 wita, dan pukul 16.30-17.30 wita, kondisi disekitar pasar sentral terjadi kemacetan. Salah satu penyebab utama terjadinya kemacetan tersebut adalah dengan banyaknya kendaraan ojek yang melakukan parkir sampai ke dalam areal pasar sentral, dan lalu lalan disekitar pasar, serta adanya 3 (tiga) pangkalan ojek disekitar pasar sentral (sebelah selatan pasar, sebelah utara pasar, dan sebelah timur pasar), begitu pula dengan adanya terbentuknya terminal bayangan disekitar pasar sentral, hal ini terjadi karena tidak disiplinya para pemakai kendaraan angkutan umum, hingga lemahnya aturan penegak hukum lalu lintas.

4.5. Analisis Pola Sirkulasi Pergerakan Kendaraan

Pergerakan adalah aktivitas yang kita lakukan dalam kehidupan sehari-hari, dengan berbagai macam alasan dan tujuan, untuk sampai pada tempat kerja, sekolah/universitas (pergerakan dengan tujuan pendidikan), pergerakan ke tempat perbelanjaan, pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi, yang biasanya di lakukan dengan sangat berpariasi di sepanjang hari, dengan perilaku pergerakan individu ataupun kelompok. Perjalanan terbentuk akibat adanya aktivitas yang dilakukan oleh seseorang, sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota sangat mempengaruhi pola perjalanan, hal tersebut dirincikan dari pergerakan kendaraan yang melakukan perjalanan menuju dan kembali dari tata guna lahan.

Pergerakan angkutan umum penumpang (pete-pete dan ojek), umumnya terpusat di sektor kegiatan ekonomi masyarakat (pasar sentral) Kota Pinrang, meski demikian hanya sebagian kecil pergerakan penumpang menuju ke tempat perkantoran, hingga pelajar/mahasiswa menuju sekolah/kampus, yang menggunakan kendaraan angkutan umum (pete-pete dan ojek), hal ini diakibatkan karena kalangan pekerja kantoran dan pelajar/mahasiswa pada umumnya sudah banyak yang memiliki kendaraan pribadi.

Pergerakan penduduk menuju ke tempat kerja khususnya kalangan pegawai kantoran dan pelajar/mahasiswa, begitu pula halnya para petani, nelayan dan

swasta, mereka cenderung menggunakan kendaraan pribadi untuk sampai pada tempat mereka melakukan aktivitas, meski demikian pola pergerakan angkutan pete-pete yang terdiri dari 10 (sepuluh) trayek dan ditambah lagi dengan hadirnya angkutan umum seperti becak, hal ini memberikan tingkat kepadatan akan sarana angkutan umum di Kota Pinrang, dengan ketiga moda transportasi angkutan umum (pete-pete, ojek, dan becak) yang memberikan tingkat pelayanan terhadap masyarakat yang ada di Kabupaten Pinrang dalam melakukan segala aktivitas dalam kehidupan sehari-hari.

Pola sirkulasi pergerakan kendaraan yang ada di Kabupaten Pinrang dengan ke 3 (tiga) moda angkutan umum tersebut, dapat memberikan tingkat persaingan dalam mendapatkan penumpang, hal ini juga dapat memberikan salah satu bentuk tingkat kepadatan jumlah transportasi yang ada di Kabupaten Pinrang, sehingga membutuhkan suatu keteraturan dalam pembagian sektor wilayah tanpa merugikan salah satu pihak.

4.6. Analisis Pengaruh Ojek Terhadap Angkutan Pete-pete

Data untuk kebutuhan analisis pada penelitian ini, ditunjang dengan data hasil kuisisioner yang dilakukan dengan responden para pengojek, sopir pete-pete, serta penumpang, yaitu sebagai berikut :

1. Ojek

Jumlah ojek yang ada di Kabupaten Pinrang, yaitu sebanyak 1092 unit, sebagaimana terlampir. Dan 706 unit yang ada di Kota Pinrang dan 104 unit yang diambil sebagai sampel, untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada beberapa tabel IV.1 berikut:

1. Tabel jenis kelamin responden

Tabel IV.1
Jenis Kelamin Responden

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase (%)
Laki-laki	95	91,35
Perempuan	9	8,65
Total	104	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.1 diketahui bahwa jumlah pengojek di Kota Pinrang sebanyak 104 orang, 9 orang diantaranya adalah perempuan, 95 orang laki-laki. Hal ini menunjukkan bahwa perempuan juga mampu bekerja sama dengan laki-laki, sebagaimana terlihat dengan adanya pengojek perempuan.

2. Umur responden

Tabel IV.2
Berdasarkan Klasifikasi Umur Responden

Umur(tahun)	Jumlah	Persentase (%)
15-25	13	12,5
26-35	26	25
35-45	40	38,46
>45	25	24,04
Total	104	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.2, diketahui bahwa karakteristik pengojek berdasarkan tingkat umur, yaitu umur antara 35-45 tahun sebanyak 40 orang (38,46%), kemudian mereka yang berumur antara 26-35 tahun sebanyak 26 orang (25%), > 45 tahun sebanyak 26 orang (24,04%), dan yang berumur antara 15-25 tahun sebanyak 13 orang (12,5%), hal ini menunjukkan bahwa sebagian diantaranya yang bekerja menjadi pengojek adalah masih dalam umur anak-anak, namun pada umumnya yang paling banyak, yaitu umur 35-45 tahun.

3. Pendidikan responden

Tabel IV.3
Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Pendidikan	Jumlah	Persentase (%)
Tidak Tamat SD	17	16,35
Tamat SD	14	13,46
Tamat SLTP/ sederajat	29	27,88
Tamat SLTA	33	31,73
Sarjana	11	10,58
Total	104	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.3 diketahui bahwa karakteristik pengojek yang memiliki tingkat pendidikan tidak tamat SD sebanyak 17 orang (16,35%), tamat SD sebanyak 14 orang (13,46%), yang menyelesaikan pendidikan sampai SLTP sebanyak 29 orang (29%), dan yang memiliki pendidikan sampai SLTP sebanyak 33 orang (31,37%) sedangkan sarjana sebanyak 11 orang (0,58%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar diantara pengojek yang masih memiliki tingkat pendidikan sangat rendah, terlihat dari jumlah pengojek yang tidak tamat SD, dan yang hanya tamat SD.

4. Status pekerjaan

Tabel IV.4
Status Pekerjaan Responden

Status Pekerjaan	Jumlah	Persentase (%)
Tetap	41	39,42
Sampingan	63	60,59
Total	104	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.4 diketahui bahwa karakteristik pengojek yang tidak memiliki kerja sampingan selain ojek (sumber mata pencaharian utama) sebanyak 41 orang (39,42%), dan yang menganggap pekerjaan sebagai pengojek sebagai pekerjaan sampingan yaitu sebanyak 63 orang (60,59%). Hal ini menunjukkan bahwa ojek yang paling banyak beroperasi di Pinrang adalah pengojek sampingan, sebagaimana terlihat dari jumlah pengojek yang bekerja sebagai pengojek sampingan lebih banyak dibandingkan dengan orang yang bekerja sebagai pengojek tetap (mata pencaharian utama).

5. Status kepemilikan kendaraan

Tabel IV.5
Status Kepemilikan Kendaraan Responden

Status kepemilikan Kendaraan	Jumlah (satuan)	Persentase (%)
Sewa	89	85,58
Pribadi	15	14,42
Total	104	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.5 diketahui bahwa karakteristik pengojek yang memiliki kendaraan dengan sistem sewa sebanyak 89 orang (85,58%), dan yang memiliki kendaraan pribadi sebanyak 15 orang (14,42%). Hal ini menunjukkan bahwa pengojek yang ada di Pinrang lebih banyak yang menyewa kendaraan bermotor, yang kemudian di gunakan untuk mengojek, dibandingkan dengan pengojek yang menggunakan kendaraan miliknya sendiri, sehingga banyak diantara pengojek yang bekerja dengan target tertentu, demi untuk membayar uang setoran.

6. Jam kerja (keluar) mencari penumpang

Tabel IV.6
Jam Kerja (Jam keluar) Responden

Jam Keluar Mencari Penumpang	Jumlah	Persentase (%)
05.00-06.00	37	35,58
06.00-07.00	29	27,88
> 07.00	38	36,54
Total	104	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.6 diketahui bahwa karakteristik pengojek dalam tiap harinya keluar mencari penumpang, yang rata-rata antara pukul 05.00-06.00 wita sebanyak 37 orang (35,58%), antara pukul 06.00-07.00 wita sebanyak 29 orang (27,88%), dan antara pukul >07.00 wita sebanyak 38 orang (36,54%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar diantara pengojek rata-rata keluar di pagi hari, sebelum jam 07.00 wita , dalam setiap harinya.

7. Jam kembali kerumah

Tabel IV.7
Jam Kembali Kerumah (Pulang kerja) Responden

Jam Kembali Ke Rumah	Jumlah	Persentase (%)
12.30-13.30	9	12,5
17.00-18.00	49	47,12
> 18	46	44,23
Total	104	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.7 diketahui bahwa karakteristik pengojek dalam tiap harinya rata-rata kembali/pulang ke rumah antara pukul 12.30-13.30 wita sebanyak 9 orang (12,5%), antara pukul 17.00-18.00 wita sebanyak 49 orang (47,12%), dan antara pukul >18.00 wita sebanyak 46 orang (44,23%). Hal ini menunjukkan bahwa pengojek cenderung kembali kerumah pada sore hari, hingga sampai dengan larut malam.

8. Lamanya Bekerja (masa kerja)

Tabel IV.8
Lamanya Bekerja (Masa kerja) Responden

Lamanya Bekerja	Jumlah	Persentase (%)
< 3 Bula	13	12,5
7-12 Bulan	18	17,30
2-3 Tahun	50	48,08
> 3 tahun	23	22,12
Total	104	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.8 diketahui bahwa karakteristik pengojek yang bekerja selama >3 bulan sebanyak 13 orang (12,5%), antara 7-12 bulan sebanyak 18 orang (17,30%), dan >3 tahun sebanyak 23 orang (22,12%). Hal ini menunjukkan bahwa pengojek yang ada di Pinrang pada umumnya lebih banyak yang bekerja sebagai pengojek dua hingga tiga tahun lebih.

9. Penghasilan/Pendapatan Per Bulan

Tabel IV.9
Pendapatan/Perhasilan Per Bulannya Responden

Pendapatan/Penghasilan per bulan (Rp)	Jumlah	Persentase (%)
150.000-350.000	43	41,35
750.000- 1 juta	44	42,31
>1 Juta	17	16,34
Total	104	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.9 diketahui bahwa karakteristik pengojek yang memiliki penghasilan rata-rata antara Rp.150.000 - Rp.350.000 per bulannya sebanyak 43 orang (41,35%), antara Rp.750.000 -1 juta sebanyak 44 orang (42,31%), dan >1 juta sebanyak 17 orang (16,34%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar pengojek di Pinrang, rata-rata mempunyai penghasilan di bawah dari Rp.1.000.000 (satu juta rupiah) dalam tiap bulannya, di bandingkan dengan yang memiliki penghasilan diatas Rp. 1.000.000 (satu juta rupiah).

10. Pajak redistribusi

Tabel IV.10
Pajak Restribusi Yang di Keluarkan Responden

Pajak Restribusi	Jumlah	Persentase (%)
1. kali	54	51,92
2 kali	34	32,70
3 kali	16	15,38
Total	104	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.10 diketahui bahwa karakteristik pengojek dalam tiap harinya membayar pajak sebanyak 1 (satu) kali sebanyak 54 orang (51,92%), 2 (dua) kali sebanyak 34 orang (32,70%), dan 3 (tiga) kali sebanyak 16 orang (15,38%). Hal ini menunjukkan bahwa hanya sebagian kecil di antara pengojek yang ada di Pinrang, yang sadar akan pajak redistribusi, terlihat dari jumlah pengojek yang membayaran pajak mereka yang hanya 3 (tiga) kali dalam setiap harinya dengan jumlah Rp. 500, hanya sebagian kecil, sebagaimana terlihat dari jumlah sampel yang di ambil sebanyak 104 orang, dan hanya 16 orang yang membayar pajak 3 (tiga) kali dalam setiap harinya.

2.Sopir Pete-pete

Jumlah angkutan pete-pete yang ada di Kabupaten Pinrang, yaitu sebanyak 438 unit, sedang sopirnya masih di monopoli oleh kaum laki-laki. Dan 103 unit yang diambil sebagai sampel, untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada beberapa tabel berikut:

1. Umur responden

Tabel IV.11
Berdasarkan Klasifikasi Umur Responden

Umur (tahun)	Jumlah	Persentase (%)
15-25	8	7,77
26-35	43	41,74
35-45	22	21,36
>45	30	29,13
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.11 diketahui bahwa karakteristik sopir pete-pete berdasarkan tingkat umur antara 15-25 tahun sebanyak 8 orang (7,77%), antara 26-35 tahun sebanyak 43 orang (41,74%), antara 35-45 sebanyak 22 orang (21,36%), dan >45 tahun sebanyak 30 orang (29,13%). Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata sopir pete-pete yang ada di Pinrang, adalah kalangan dewasa, dilihat dari jumlah responden yang pada umumnya lebih banyak berumur diatas 25 tahun.

2. Pendidikan reponden

Tabel IV.12
Tingkat Pendidikan Reponden

Pendidikan	Jumlah	Persentase (%)
Tidak Tamat SD	11	10,68
Tamat SD	21	20,39
Tamat SLTP/Sederajat	39	37,86
SLTA	20	19,42
Sarjana	12	11,65
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.12 diketahui bahwa karakteristik sopir pete-pete yang memiliki tingkat pendidikan tidak tamat SD sebanyak 17 orang (16,35%), tamat SD sebanyak 14 orang (13,46%), yang menyelesaikan pendidikan

sampai SLTP sebanyak 39 orang (29%), dan yang memiliki pendidikan sampai SLTP sebanyak 33 orang (31,37%) sedangkan sarjana sebanyak 11 orang (0,58%). Hal ini menunjukkan bahwa para sopir pete-pete lebih banyak yang memiliki tingkat pendidikan tamat SD hingga SLTP/ sederajat, hal ini terlihat dari jumlah sopir yang tidak tamat SD, yang hanya sedikit dibandingkan dengan jumlah sopir yang tamat SLTP/ sederajat.

3. Status Pekerjaan.

Tabel IV.13
Berdasarkan Status Pekerjaan Responden

Status Pekerjaan	Jumlah	Persentase (%)
Tetap	57	55,34
Sampingan	46	44,66
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.13 diketahui bahwa karakteristik sopir pete-pete berdasarkan klasifikasi yang hanya bekerja sebagai sopir saja (pekerjaan tetap) sebanyak 57 orang (55,34%), dan sopir yang memiliki pekerjaan sampingan sebanyak 46 orang (44,66%). Hal ini menunjukkan bahwa jumlah sopir pete-pete, lebih banyak yang menganggap pekerjaan ini sebagai pekerjaan tetap, dibandingkan dengan yang hanya menganggap sebagai pekerjaan sampingan.

4. Status Kepemilikan Kendaraan

Tabel IV.14
Berdasarkan Status Kepemilikan Kendaraan Responden

Status Kepemilikan Kendaraan	Jumlah	Persentase (%)
Sewa	8	7,77
Pribadi	95	92,23
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.14 diketahui bahwa jumlah sopir pete-pete yang

berstatus sewa sebanyak 8 orang (7,77%), dan yang berstatus milik pribadi sebanyak 95 orang (92,23%). Hal ini menunjukkan bahwa jumlah sopir pete-pete mayoritas memiliki mobil sendiri, dibandingkan dengan jumlah sopir yang hanya dengan sistem sewa.

5. Jam keluar mencari penumpang

Tabel IV.15
Waktu Kerja (Keluar) Responden

Jam Keluar Mencari Penumpang	Jumlah	Persentase (%)
05.00-06.00	40	38,83
06.00-07.00	33	32,04
> 07	30	29,13
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.15 diketahui bahwa karakteristik sopir pete-pete berdasarkan jam mulai keluar mencari penumpang, yaitu antara pukul 05.00-06.00 wita sebanyak 40 orang (38,83%), antara pukul 06.00-07.00 wita sebanyak 33 orang (32,04%), dan >07.00 wita sebanyak 30 orang (29,19%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar diantara mereka yang keluar mencari penumpang sebelum pukul 07.00 wita, dibandingkan yang keluar diatas pukul 07.00 wita.

6. Jam Kembali Ke Rumah

Tabel IV.16
Waktu Kembali Responden

Jam Kembali Ke Rumah	Jumlah	Persentase (%)
12.30-13.30	30	29,13
17.00-18.00	47	45,63
> 18.00	26	25,24
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.16 diketahui bahwa karakteristik sopir pete-pete berdasarkan jam kembali kerumah, yaitu rata-rata pukul 12.30-13.30 wita sebanyak 30 orang (29,13%), antara pukul 17.00-18.00 wita sebanyak 47 orang (45,63%), dan >18.00 wita sebanyak 26 orang (25,24%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar diantara sopir pete-pete yang kembali kerumah yaitu rata-rata sebelum pukul 18.00 wita (sore).

7. Lamanya Bekerja

Tabel IV.17
Lamanya Bekerja Responden

Lamanya Bekerja	Jumlah	Persentase (%)
< 3 Bulan	-	-
7-12 Bulan	31	30,10
2-3 tahun	16	15,53
> 3 Tahun	56	54,37
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.17 diketahui bahwa karakteristik sopir pete-pete berdasarkan lamanya bekerja sebagai sopir pete-pete, yaitu <3 bulan tidak ada, dan antara 7-12 bulan sebanyak 31 orang (30,10%), antara 2-3 tahun sebanyak 16 orang (15,53%), dan >3 tahun sebanyak 56 orang (54,37%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar dari sopir pete-pete yang bekerja sebagai sopir pete-pete di atas 3 tahun itu lebih besar, hingga mencapai 54,37 %.

8. Pendapatan/penghasilan Per Bulan.

Tabel IV.18
Jumlah Pendapata Dalam Tiap Bulannya Responden

Pendapatan / Penghasilan Perbulan (Rp)	Jumlah	Persentase (%)
150.000-350.000	4	3,88
750.000- 1 juta	54	52,42
> 1 Juta	45	43,69
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.18 diketahui bahwa karakteristik sopir pete-pete berdasarkan klasifikasi tingkat pendapatan dalam tiap bulannya, yaitu antara Rp.150.000-Rp.350.000 sebanyak 4 orang (3,88%), antara Rp.750.000-1 juta sebanyak 54 orang (52,42%), dan >1 juta sebanyak 45 orang (45,69%). Hal ini menunjukkan bahwa tingkat pendapatan sopir pete-pete lebih banyak yang mempunyai penghasilan di atas rata-rata Rp. 1.000.000 keatas.

9. Pajak Restribusi

Tabel IV.19
Tingkat Pembayaran Pajak Restribusi Per Hari Responden

Pajak Restribusi	Jumlah	Persentase (%)
1 kali	-	-
2 kali	80	77,67
3 kali	13	12,62
> 3 kali	10	9,71
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.19 diketahui bahwa karakteristik sopir pete-pete berdasarkan tingkat pembayaran restribusi dalam tiap harinya, yaitu sebanyak 1 kali tidak ada, 2 kali sebanyak 80 orang (77,67%), 3 kali sebanyak 13 orang (12,62%), dan >3 kali sebanyak 10 orang (9,71%). Hal ini menunjukkan bahwa pada umumnya sopir pete-pete lebih banyak yang membayar pajak restribusi sebanyak 2 kali, terlihat dari jumlah responden yang sampai 77,67% yang membayar sebanyak 2 kali dalam setiap harinya.

Tabel IV.20
Pengaruh Ojek Terhadap Pete-pete Responden

Pengaruhnya	Jumlah	Persentase (%)
Pengaruhnya Besar	64	62,14
Pengaruhnya Kecil	33	32,04
Pengaruhnya Sedang	4	3,88
Tidak Berpengaruh	2	1,94
Total	104	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.20 diketahui bahwa karakteristik sopir pete-pete berdasarkan pengaruh pendapatan dengan hadirnya ojek, sebagaimana asumsi pernyataan yaitu 64 orang (62,12%), pengaruhnya kecil 33 orang (32,04%), pengaruhnya sedang 4 orang (3,88%), dan yang menyatakan tidak berpengaruh sebanyak 2 orang (1,945%). Hal ini menunjukkan bahwa banyaknya dari sopir pete-pete yang menyatakan sangat berpengaruh pada tingkat pendapatannya.

11. Besaran kerugian dari pengaruh hadirnya ojek

Tabel IV.21
Besar Kerugian Pengaruh Ojek Terhadap Pete-pete Responden

Besar Pengaruh (Rp)	Jumlah	Persentase (%)
10.000-25.000	14	13,59
25.000-50.000	31	30,10
> 50.000	58	56,31
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.21 diketahui bahwa tingkat pendapatan pete-pete semakin menurun, sebagaimana besar tingkat kerugian yang dinyatakan terhadap pendapatan mereka per bulannya, yaitu Rp.10.000-Rp.25.000 sebanyak 14 orang (13,59%), Rp.25.000-Rp.50.000 sebanyak 31 orang (30,10%), dan >Rp.50.000 sebanyak 58 orang (56,31%). Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata menyatakan bahwa pendapatan mereka sangat menurun hingga sampai Rp. 50.000, yaitu 56,31% dari jumlah responden.

c. Penumpang

Jumlah sampel yang di ambil dari penumpang sebanyak 103 orang, berdasarkan besarnya populasi (1716) yang ada.

1. Jenis Kelamin Responden

Tabel IV.22
Jenis Kelamin Responden

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase (%)
Laki-laki	52	50,49
Perempuan	51	49,51
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.22 diketahui bahwa jumlah responden penumpang laki-laki sebanyak 52 orang (50,49%), dan perempuan 51 orang (49,51%). Dari hasil responden, jumlah responden hanya memiliki perbedaan satu, dari jumlah responden laki-laki dengan perempuan.

2. Umur responden

Tabel IV.23
Berdasarkan Klasifikasi Umur Responden

Umur (tahun)	Jumlah	Persentase (%)
15-25	27	26,21
25-35	34	33,01
35-45	24	23,30
>45	18	17,48
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.23 diketahui bahwa karakteristik penumpang berdasarkan umur yang paling banyak yaitu antara 25-35 sebanyak 34 orang (33,01%), kemudian yaitu didominasi oleh mereka yang berumur antara 35-45 tahun 24 orang (23,30%), kemudian antara 15-25 tahun sebanyak 27 orang (26,21%), antara >45 tahun sebanyak 18 orang (17,48%), dan yang paling sedikit > 45 tahun sebanyak 18 orang (17,48%).

3. Tingkat pendidikan responden

Tabel IV.24
Berdasarkan Tingkat Pendidikan Responden

Pendidikan	Jumlah	Persentase (%)
Tidak Tamat SD	8	7,77
Tamat SD	21	20,39
Tamat SLTP/ sederajat	28	27,18
Tamat SLTA	34	33,01
Sarjana	12	11,65
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.24 diketahui bahwa karakteristik penumpang yang tingkat pendidikannya tidak tamat SD sebanyak 8 orang (7,77%), tamat SD sebanyak 21 orang (20,39%), yang menyelesaikan pendidikan sampai SLTP sebanyak 28 orang (27,18%), dan yang memiliki pendidikan sampai SLTA sebanyak 34 orang (33,01%) sedangkan sarjana sebanyak 12 orang (11,65%). Hal ini menunjukkan bahwa penumpang pada umumnya dari tingkat klasifikasi pendidikan, yang paling banyak melakukan perjalanan dengan moda angkutan umum adalah yang tamat SLTA

4. Jenis pekerjaan

Tabel IV.25
Berdasarkan Jenis Pekerjaan Responden

Jenis Pekerjaan	Jumlah	Persentase (%)
PNS	12	11,66
Pegawai Swasra	9	8,74
Guru / dosen	3	2,91
Ibu Rumah tangga	22	21,36
TNI / Polri	-	-
Mahasiswa / Pelajar	21	20,39
Wiraswasta/pedagan	18	17,47
Petani / nelayan	18	17,47
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.25 diketahui bahwa karakteristik penumpang berdasarkan jenis pekerjaan, yaitu PNS sebanyak 12 orang (11,66%), pegawai swasta sebanyak 9 orang (8,74%), Guru/dosen sebanyak 3 orang (2,91%), ibu rumah tangga sebanyak 22 orang (21,36%), TNI/Polri tidak ada, Mahasiswa/Pelajar sebanyak 21 orang (20,39%), wiraswasta/pedagan sebanyak 18 orang (17,47%), dan petani/nelayan sebanyak 18 orang (17,47%). Hal ini menunjukkan, bahwa yang paling banyak menggunakan kendaraan angkutan umum pada tingkat kalasifikasi pekerjaan adalah para ibu rumah tangga, serta mahasiswa/pelajar.

5. Pemilihan Moda Angkutan

Tabel IV.26
Berdasarkan Pemilihan Moda Angkutan Responden

Angkutan	Jumlah	Persentase (%)
Ojek	58	56,31
Angkutan Petepete	45	43,69
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.26 diketahui bahwa karakteristik penumpang yang sering menggunakan ojek sebanyak 58 orang (56,31%), sedangkan yang menggunakan pete-pete sebanyak 45 orang (43,69%). Hal ini menunjukkan bahwa tingkat pemilihan moda penumpang angkutan umum adalah ojek.

6. Tingkat Perpindahan Moda

Tabel IV.27
Tingkat Per Pindahan Moda Responden

Tingkat Perpindahan	Jumlah	Persentase (%)
1 Kali	64	62,14
2 kali	39	37,86
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.27 diketahui bahwa karakteristik penumpang yang melakukan perjalanan dengan 2 kali pindah moda yaitu sebanyak 39 orang

(37,86%), dan yang hanya 1 kali sebanyak 64 orang (62,14%). Hal ini menunjukkan bahwa pada umumnya masyarakat lebih banyak yang melakukan perpindahan moda sebanyak satu kali dibandingkan dengan dua kali, atau beberapa kali untuk sampai ketempat tujuan.

7. Jarak Tempat Tinggal (Km)

Tabel IV.28
Jarak Tempat Tinggal Responden

Jarak (km)	Jumlah	Persentase (%)
0-01	5	4,86
01 – 03	39	37,87
> 3	59	57,28
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.28 diketahui bahwa karakteristik penumpang yang mempunyai jarak dari asal ke tujuan 0-01 Km 5 orang (4,86%), 1-3 Km sebanyak 39 orang (37,87%) dan >3 Km sebanyak 59 orang (57,28%). Pada umumnya masyarakat cenderung lebih banyak yang melakukan perjalanan >3 Km dari daerah asal ke tempat tujuan.

8. Waktu perjalanan

Tabel IV.29
Waktu Perjalanan (Menit) Responden

Waktu Perjalanan (menit)	Jumlah	Persentase (%)
0 – 5	13	13,62
5-10	23	22,33
10-25	32	31,07
> 25	35	33,98
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.29 diketahui bahwa karakteristik penumpang yang melakukan perjalanan dengan rata-rata 0-5 menit sebanyak 13 orang (13,62%), 5-10 menit sebanyak 23 orang (22,33%), 10-25 menit sebanyak 32 orang (31,07%), dan >25 menit sebanyak 35 orang (33,98%). Hal ini menunjukkan bahwa umumnya masyarakat lebih banyak melakukan perjalanan dari daerah asal ke tempat tujuan itu >25 menit, dengan menggunakan kendaraan umum.

9. Biaya perjalanan

Tabel IV.30
Biaya Perjalanan Responden

Biaya Perjalanan (Rp)	Jumlah	Persentase (%)
1000 – 2000	26	25,24
2000 – 3000	53	50,49
> 3000	25	24,27
Total	103	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.30 diketahui bahwa karakteristik penumpang yang mengeluarkan biaya perjalanan rata-rata antara Rp.1000-2000 sebanyak 26 orang (25,24%), antara Rp.2000-3000 sebanyak 53 orang (50,49%), dan >Rp.3000 sebanyak 25 orang (24,27%). Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat pada umumnya lebih banyak mengeluarkan biaya rata-rata Rp.2000-3000, dari daerah asal ke tempat tujuan.

10. Alasan Pemilihan Moda Angkutan

Tabel IV.31
Alasan Tingkat Pemilihan Moda Angkutan Pete-pete dan Ojek

No	Alasan Pemilihan Moda	Ojek	%	Pete-pete	%
1	Waktu perjalanan lebih singkat	32	59,26	4	8,16
2	Biayah lebih murah	5	9,26	11	22,45
3	Tidak memiliki kendaraan pribadi	14	25,92	10	20,41
4	Kualitas pelayanan (keamanan & kenyamanan)	3	5,56	24	48,98
Total		54	100	49	100

Sumber : Data Primer Hasil Olahan Data

Berdasarkan tabel IV.31 diketahui bahwa karakteristik penumpang yang memilih moda angkutan ojek sebanyak 54 orang, 32 orang (59%) diantaranya yang memilih ojek dengan alasan waktu perjalanan lebih singkat, 5 orang (9,26%) menyatakan biaya lebih murah, 14 orang (25,92%) menyatakan tidak memiliki kendaraan pribadi, dan 3 orang (5,56%) yang menyatakan Kualitas pelayanan yang di berikan (keamanan & kenyamanan). Dan 49 orang yang memilih kendaraan angkutan pete-pete, 4 orang (8,16%) diantaranya yang memilih pete-pete dengan alasan waktu perjalanan lebih singkat, 11 orang (22,45%) menyatakan biaya lebih murah, 10 orang (20,41%) menyatakan tidak memiliki kendaraan pribadi, dan 24 orang (48,98%) yang menyatakan kualitas pelayanan yang di berikan (keamanan & kenyamanan).

4.7 Analisis Tingkat Kemudahan Pelayanan

Tingkat kemudahan dalam sistem pelayanan transportasi ojek dan angkutan pete-pete berdasarkan hasil pengamatan langsung di lapangan dengan hasil kuisioner yang di edarkan, dapat kita lihat berdasarkan analisis terhadap tingkat pelayanan angkutan umum, sebagaimana tabel IV. 32 berikut :

Tabel IV.32
Analisis terhadap tingkat pelayanan angkutan umum di Kota Pinrang

No	Tingkat pelayanan	Pete-pete	Ojek
1	Terpadu	Dapat menunjang pengguna antar pete-pete dengan AKDP	Tidak terpadu
2	Tertib	Kurang tertib, dengan menaikkan dan menurunkan penumpang dengan semauanya	Tidak tertib
3	Tepat waktu	Tidak tepat waktu, sesuai dengan jumlah penumpang untuk melakukan perjalanan	Tepat waktu
4	Teratur	Tidak teratur, menyesuaikan jumlah muatan untuk melakukan perjalanan	Tidak teratur, dengan tidak adanya rute tetap
5	Aman	Kondisinya aman	Tidak memberikan jaminan
6	Lancar dan cepat	Tidak lancar, sesuai dengan jumlah penumpang	Lancar, mudah di dapatkan
7	Selamat	Memiliki tingkat keselamatan, memberikan jaminan	Tidak memberikan jaminan keselamatan
8	Nyaman	Memberikan ketenangan jiwa	Tidak memberikan ketenangan
9	Tarif terjangkau	Sesuai dengan peraturan pemerintah, hingga kondisi daya beli masyarakat	Sesuai dengan kesepakatan penumpang
10	Aksesibilitas tinggi	Mempunyai keterbatasan jangkauan	Menjangkau semua arah

Sumber : Sistem transportasi nasional tahun 2005

4.8. Analisis uji korelasi

Metode analisis ini digunakan untuk mengidentifikasi keterkaitan pengaruh keberadaan ojek terhadap angkutan kota di Kota Pinrang, dimana pedoman interpretasi koefisien korelasi antar variabel yang di uji mengacu pada pedoman sebagai berikut :

Tabel IV.33
Koefisien Tingkat Korelasi Variabel yang Berpengaruh

Interval koefisien	Tingkat hubungan
0,00 – 0,200	Sangat rendah
0,201 – 0,400	Rendah
0,401 – 0,600	Agak rendah
0,601 – 0,800	Cukup
0,801 – 0,1000	Tinggi

Sumber : Arikunto tahun 2002

Korelasi penilaian faktor yang mempengaruhi angkutan pete-pete terhadap keberadaan ojek di Kota Pinrang, itu sebanyak 0,9937, hal ini menunjukkan bahwa pengaruhnya sangat tinggi, sebagaimana hasil perhitungan analisis uji korelasi (lampiran 3).

4.9. Konsep penataan angkutan pete-pete dan ojek di Kota Pinrang

Pergerakan angkutan umum di Kota Pinrang, pada umumnya terpusat pada sektor kegiatan ekonomi, perkantoran, tempat-tempat rekreasi, yang biasanya dilakukan dengan berpariasi di sepanjang hari. Hal ini memberikan suatu bentuk, betapa pentingnya transportasi dalam membantu segala aktivitas masyarakat dalam kehidupan sehari-harinya.

Sistem transportasi angkutan umum di Kota Pinrang, yaitu pete-pete, ojek, becak, yang memberikan tingkat kepadatan sarana angkutan umum, yang menimbulkan tingkat persaingan dalam mendapatkan penumpang, yang pada akhirnya dapat menimbulkan terjadinya kemacetan lalu lintas pada daerah-daerah tertentu, seperti pada daerah sekitar pasar sentral, pada jam-jam tertentu (pukul 12.00 - 14.00 wita, dan pukul 16.00 – 18.00 wita).

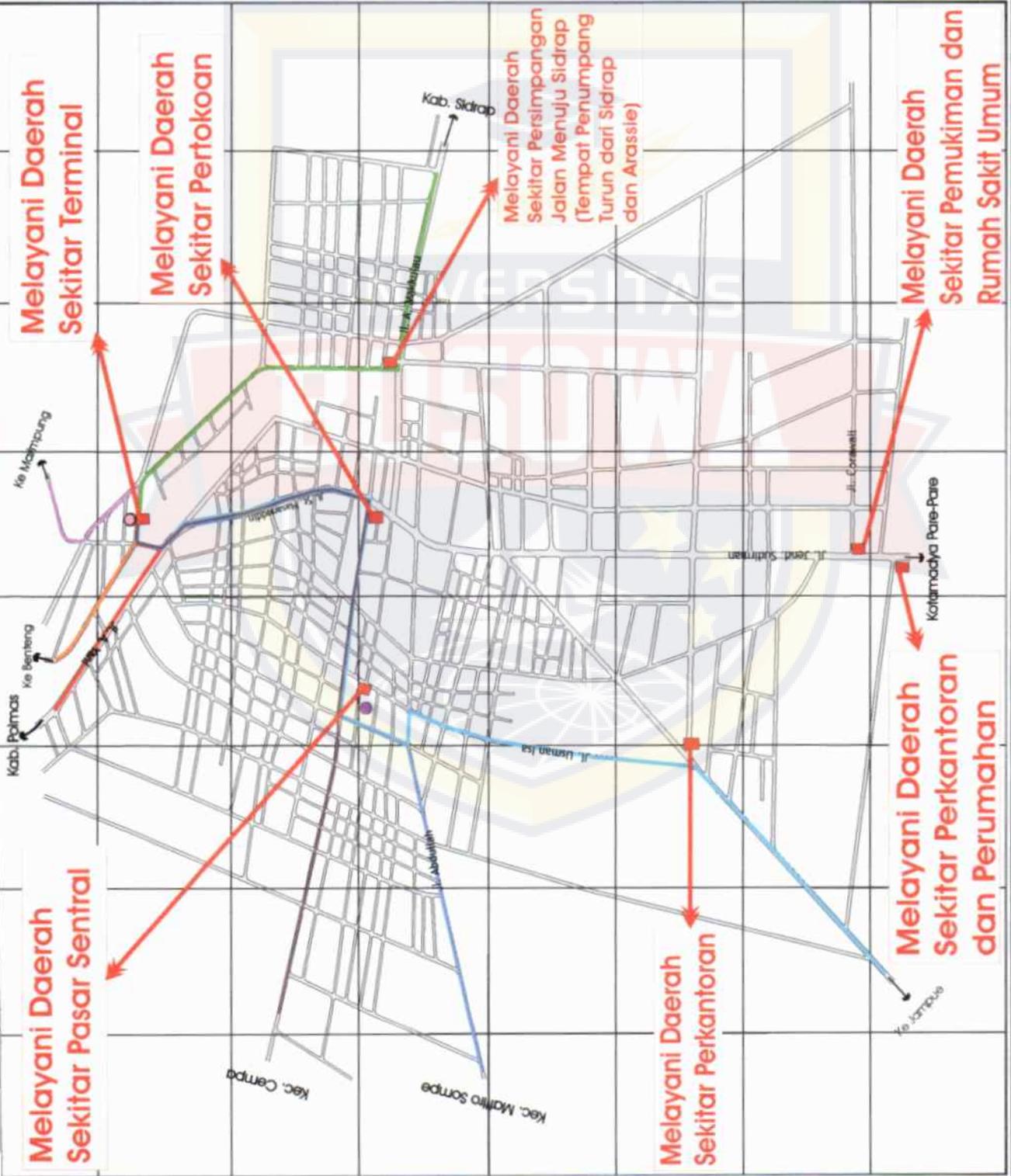
Penanganan sistem transportasi di Kota Pinrang, dalam konsep penataan angkutan pete-pete dan ojek di Kota Pinrang, yaitu dengan meningkatkan mutu pelayanan angkutan umum penumpang, dilakukan dengan mengistimewakan angkutan umum penumpang, dilakukan dengan kebijaksanaan yang lebih mengistimewakan angkutan umum penumpang, seperti penerapan batasan, atau larangan kendaraan pribadi dalam kawasan tertentu, memberikan kode tersendiri bagi angkutan umum pete-pete(kode trayek), dan memberikan ciri

has tersendiri bagi pengojek (helm khusus), sesuai dengan tempat pangkalan (setiap pangkalan memiliki ciri has pada warna helm yang digunakan).

Penempatan pangkalan pada daerah-daerah tertentu, daerah persimpangan, dengan tidak dilalui oleh pete-pete, kawasan perumahan, tempat turunnya penumpang dari pete-pete, seperti daerah pasar, terminal, dengan areal pelayanan hanya berkisar 1 Km yang memungkinkan penumpang lebih memilih ojek dibandingkan dengan becak, dengan kondisi waktu yang relatif cepat dibandingkan dengan naik becak. Untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada Gambar 06, dengan jumlah pangkalan 7 (tujuh), 1 (satu) pangkalan di daerah pasar, 1 (satu) pangkalan daerah terminal, dan masing masing hanya 1 (satu) pangkalan pada setiap kawasan tertentu, seperti daerah perumahan, daerah perkantoran.



PENGARUH KEBERADAAN OJEK TERHADAP ANGKUTAN KOTA DI KOTA PINRANG



Judul Peta :

PETA KONSEP POLA PERGERAKAN KENDARAAN ANGKUTAN UMUM

Keterangan :

- Jalan
- Terminal induk
- Pasar Sentral
- Trayek Pekkabata
- Trayek Pajalele
- Trayek Tuppu - Baharu
- Trayek Bonteng
- Trayek Malimpung - Ambocalle
- Trayek Arassie
- Trayek Jampue - Barang
- Trayek Labolong
- Trayek Langga
- Trayek Cempa - Wakkia
- Pangkalan Ojek

Dosen Pembimbing :

1. Ir. Jamaluddin Rahim, M.STP
2. Ir. Syarifuddin Dewa, M.SI
3. Ir. A. Tiliten Setlawati

Mahasiswa / Stb :

Syamsuddin / 45 99 042 063

No. Peta

Skala Peta

06

1 : 335.000



Sumber Peta :

Dinas Perhubungan Kabupaten Pinrang Thn 2004



**JURUSAN PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
2006**

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pengamatan tentang pengaruh keberadaan ojek terhadap angkutan kota di Kota Pinrang, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Pengaruh keberadaan ojek terhadap angkutan pete-pete adalah menurunnya tingkat pendapatan sopir pete-pete dalam tiap bulannya, yang berkisar Rp.50.000/bulannya (56,31%).
2. Berdasarkan status pekerjaan, jumlah pengojek lebih banyak yang hanya menjadikan ojek sebagai pekerjaan sampingan, dibandingkan yang menjadikan ojek sebagai sumber mata pencaharian utama, sedangkan sopir pete-pete lebih banyak yang menjadikan pekerjaan menjadi sopir pete-pete sebagai sumber mata pencaharian utama, dibandingkan yang hanya menganggap sopir pete-pete sebagai pekerjaan sampingan.
3. Berdasarkan status kepemilikan kendaraan, pengojek lebih banyak yang hanya menyewa kendaraan, dibandingkan dengan yang punya kendaraan sendiri, untuk dijadikan sebagai ojek, sedangkan sopir pete-pete lebih banyak yang memiliki kendaraan sendiri dibandingkan dengan yang menggunakan kendaraan dengan sistem sewa.
4. Karakteristik penumpang yang sering menggunakan ojek lebih banyak dibandingkan dengan yang menggunakan pete-pete, ditinjau dari alasan lamanya waktu tempuh perjalanan, namun ditinjau dari tingkat pelayanan yang diberikan (kenyamanan dan keamanan), itu lebih memilih angkutan umum pete-pete dibandingkan dengan ojek.

B.Saran

Setelah diuraikan beberapa kesimpulan dari hasil studi ini, maka akan diuraikan saran-saran yang dianggap perlu antara lain sebagai berikut :

1. Demi ketertiban dan lancarnya sarana transportasi, maka perlunya ada aturan tentang pembagian rute antara sopir pete-pete dengan ojek di Kabupaten Pinrang.
2. Dalam perencanaan transportasi diharapkan konsisten dengan aturan, begitu pula aparaturnya penegak hukum pelanggaran harus ditindak sebagaimana aturan yang berlaku tanpa adanya dekskriminasi.
3. Demi ketertiban dan keidahan perlu adanya kode tersendiri bagi ojek dan angkutan pete-pete di Kota Pinrang, yang bisa memberikan ciri khas tersendiri sebagai sarana angkutan umum Kota Pinrang.
4. Untuk memberikan kontribusi terhadap pendapatan asli daerah (PAD), maka perlu adanya beban pajak tersendiri bagi pengendara ojek sebagai angkutan umum.



DAFTAR PUSTAKA

- Asaad Ikhsan. 2005. *Studi Model Pemilihan Moda Transportasi Becak dan Ojek Berbasis Karakteristik Penumpang di Kota Palopo*. Makassar : Program Pasca Sarjan Universitas Hasanuddin.
- Arikunto. 2002. *Metodologi Penelitian, Edisi Revisi V*. Jakarta : Renika Cipta.
- Darmawati. 2004. *Efektivitas Penyebaran Informasi Tentang Arah Kebijakan Umum Pembangunan di Kabupaten Pinrang*. Makassar : Stikom Fajar.
- Gallion, Arthur. B & Eisner Simon. 1996. *Pengantar Perencanaan Kota*. Jakarta : Erlangga.
- Harun Harbar 2004. *Faktor-faktor Yang Berpengaruh Terhadap Keberadaan Pasar Mamajang di Kelurahan Mandala Kecamatan Mamajang Kota Makassar*. Makassar : Universitas "45".
- Khisty Jotin C & Lall Kent B. 2005. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi, Edisi ke tiga, Jilid satu*. Jakarta : Erlangga.
- Munawar Ahmad. 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Jogjakarta : Beta Offset.
- Rusli Said. 2005. *Pengantar Ilmu Kependudukan*. Jakarta : LP3ES.
- Salim. H.A. Abbas. 2002. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- Surya. 2004. *Persepsi Masyarakat Terhadap Keberadaan Becak-Motor di Kota Sengkang*. Makassar : Universitas Hasanuddin.
- Sofyan Aksan. 2004. *Kinerja Angkutan Umum Kota Makassar (Study Kasus Angkutan Umum Penumpang Pete-pete)*. Makassar : Universitas Hasanuddin.
- Syafera. 2004. *Studi Eksesibilitas Jaringan Angkutan Kota di Kota Bengkulu*. Makassar : Universitas Hasanuddin.

----- . 2003. *Perencanaan Dan pemodelan Transportasi. Edisi Ke Tiga.* Bandung : ITB.

Wahyuddin. 2002. *Karakteristik Pergerakan Angkutan Umum Mikrolet Trayek Terminal Pinrang – Langga di Kabupaten Pinrang.* Makassar : Universitas "45".

[http://www. Wikibooks. Org/wiki/Tahu_sama_tahu/Lalu_lintas/Kendaraan umum/Ojek.](http://www.wikibooks.org/wiki/Tahu_sama_tahu/Lalu_lintas/Kendaraan_umum/Ojek)



LAMPIRAN 1**TABEL MORGAN**

TABLE FOR DETERMINING NEEDS A SIZE S FOR A RANDOMLY CHOSEN SAMPLE PROPORTION P WILL BE WITHIN + 05 OF THE POPULATION PROPORTION P WITH A 95 PERCENT LEVEL OF CONFIDENCE

N	S	N	S	N	S
10	10	220	140	1200	291
15	14	230	144	1300	297
20	19	240	148	1400	302
25	24	250	152	1500	306
30	28	260	155	1600	310
35	32	270	159	1700	313
40	36	280	162	1800	317
45	40	290	165	1900	320
50	44	300	169	2000	322
55	48	320	175	220	327
60	52	340	181	240	331
65	56	360	186	260	335
70	59	380	191	280	338
75	63	400	196	300	341
80	66	420	201	3500	346
85	70	440	205	4000	351
90	73	460	201	4500	354
95	76	480	205	5000	347
100	80	500	210	6000	361
110	86	550	214	7000	364
120	92	600	234	8000	367
130	97	650	242	9000	386
140	103	700	248	10000	370
150	108	750	254	15000	375
160	115	800	260	20000	337
170	118	850	256	30000	379
180	123	900	269	40000	380
190	127	950	274	50000	381
200	132	1000	278	75000	382
210	136	1100	285	100000	384

Note : N is Population Size; S is sampel Size

Sumber : Issac, Stephen and Michael, William B. Handbook in Research and Evaluation, San, Diego, California : EDITS Publisher, 1981.

(Bulaeng, 200 :188).

LAMPIRAN 2

PROYEKSI JUMLAH PENDUDUK KABUPATEN PINRANG

$$P_n = P_t + f(\theta)$$

Dimana :

P_n : Jumlah Penduduk Tahun Proyeksi

P_t : Jumlah penduduk Tahun dasar

θ : Selisih Tahun P_n dengan P_t

f : Rata-rata pertambahan Penduduk / tahun

TABEL JUMLAH PENDUDUK

No	Tahun	Jumlah Penduduk	Pertambahan	Pertumbuhan (%)
1	2000	303239	0	0
2	2001	306054	2815	0.9
3	2002	344163	38109	11.1
4	2003	336554	-7619	-2.3
5	2004	352086	15542	4.4
Jumlah			48847	14.4
Rata-rata pertambahan Penduduk			12212	-
Rata-rata pertumbuhan penduduk			-	3.5

Pertumbuhan Penduduk

$$r = \frac{P_n - P_o}{P_n} (100)$$

$$2001 = \frac{306054 - 303239}{306054} (100) = 0.9$$

$$2002 = \frac{344163 - 306054}{344163} (100) = 11.1$$

$$2003 = \frac{336554 - 344163}{344163} (100) = -2.3$$

$$2004 = \frac{352086 - 336554}{352086} (100) = 4.4$$

$$\theta = 2004 - 2000 = 4$$

$$f = 48848 / 4 = 12212$$

$$P_n = P_t + f(\theta)$$

$$P_{2005} = 352086 + 12212 (1) \\ = 364298$$

$$P_{2006} = 352086 + 12212 (2) \\ = 376510$$

$$P_{2007} = 352086 + 12212 (3) \\ = 388721$$

$$P_{2008} = 352086 + 12212 (4) \\ = 400933$$

$$P_{2009} = 352086 + 12212 (5) \\ = 413145$$

$$P_{2010} = 352086 + 12212 (6) \\ = 425357$$

$$P_{2011} = 352086 + 12212 (7) \\ = 437568$$

$$P_{2012} = 352086 + 12212 (8) \\ = 449780$$

$$P_{2013} = 352086 + 12212 (9) \\ = 461992$$

$$P_{2014} = 352086 + 12212 (10) \\ = 474204$$

LAMPIRAN 3

PERHITUNGAN TINGKAT HUBUNGAN FAKTOR PENGARUH KEBERADAAN OJEK TERHADAP ANGKUTAN KOTA DI KOTA PINRANG

$$r_{xly} = \frac{n \times \sum xly - \sum xlx \sum y}{\sqrt{n \times \sum x^2 - (\sum x)^2} \times \sqrt{n \times \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

$$= \frac{5 \times 1809792 - 4375 \times 2051}{\sqrt{5 \times 39433939 - (4375)^2} \times \sqrt{5 \times 843311 - (2051)^2}}$$

$$= \frac{9048960 - 8973125}{\sqrt{19719695 - 19140625} \times \sqrt{4216555 - 4206601}}$$

$$= \frac{75835}{\sqrt{579070} \times \sqrt{9954}}$$

$$= \frac{75835}{760,3564 \times 99,597}$$

$$= \frac{75835}{75852,926}$$

$$= \mathbf{0,9937}$$

UNIVERSITAS
BOSOWA

Hasil Korelasi Penilaian Faktor Pengaruh Ojek Terhadap Angkutan Pete-Pete

No	Tahun	Angkutan pete-pete (Y)	Ojek (X)
1	2000	381	659
2	2001	397	764
3	2002	411	887
4	2003	424	973
5	2004	438	1092
Jumlah		2051	4375

X	Y	X1Y
43281	145161	251079
583696	157609	303308
786769	168921	364557
946729	179776	412552
1192464	191844	478296
3943939	843311	1809797

LAMPIRAN 4

JUMLAH OJEK DAN NAMA, SERTA TEMPAT PANGKALAN YANG ADA DI KABUPATEN PINRANG

NO	NAMA PANGKALAN	TEMPAT PANGKALAN	JUMLAH/PANGKALAN
1	Helm hijau muda	Jl. Cempaka	71
2	Helm hijau tua	Seblah selatan pasar sentral	120
3	Helm ungu	Jl. Dr. W. Sudiro husodo	53
4	Helm kuning hitam	Jl. Rappang	29
5	Helm merah	Sebelah utara pasar sentral	117
6	Helm coklat	Jl. Salo	24
7	Helm biru muda	Jl. Poros (palia)	75
8	Helm merah jambu/putih	Jl. Ir. Juanda	23
9	Helm krem	Jl. Sultan hasanuddin	20
10	Helm orange	Sebelah timur pasar sentral	30
11	Helm putih	Jl. Corawali	63
12	Helm hijau tua/putih	Depan kantor pegadaian	39
13	Helm Abu-abu	Paletang	42
14	Helm kuning muda	Katteong	33
15	Helm biru tua	Pasar bungi	38
16	Helm coklat tua	Barugae	26
17	Helm hitam/kuning	Lappalappae	23
18	Helm hijau daun	Bambang garuda/pasar ujung lasinrang	39
19	Helm hijau muda	Jl. Poros (pincarae)	51
20	Helm Biru tua metalik (pospek)	Pekkabata	37
21	Helm merah tua	Cempa pasa	25
22	Helm kuning hijau	Jl. Cempa	24
23	Helm hitam putih	Jl. Poros (lome)	14
24	Helm merah jambu	Jl. Poros (massila)	47
25	Helm perak	Sulengka	29
Total			1092

Sumber : Dinas perhubungan Kabupaten Pinrang tahun 2004

Keterangan : Nomor urut 1-13 berada pada wilayah Kota Pinrang

LAMPIRAN 5

KUISIONER

PENGARUH KEBERADAAN OJEK TERHADAP ANGKUTAN KOTA DI KOTA PINRANG

Kuisisioner ini dimaksudkan memudahkan proses analisis dan merupakan suatu bukti data-data dengan sebuah konsep tolak ukur dalam pelaksanaan penelitian.

Anda di mohon untuk mengisi jawaban pada tempat yang telah disediakan dengan memilih salah satu jawaban dan memberikan tanda pada jawaban yang anda pilih.

Pengojek

1. Jenis kelamin : Laki-laki Perempuan
Umur (Thn) : 15-25 25-35
 35-46 > 45
Pendidikan terakhir : Tidak tamat SD Tamat SD/ sederajat
 Tamat SLTP Tamat SLTA
 Sarjana
Statu Pekerjaan : Tetap Sampingan
Jika sampingan, maka pekerjaan tetap saudara
 PNS TNI/Polri
 Pegawai swasta Mahasiswa/Pelajar
 Guru/Dosen Wiraswasta/pedagang
 Ibu rumah tangga Petani/nelayan
2. Bagaimana status kepemilikan kendaraan anda
 Sewa Milik pribadi
3. Jam berapa biasanya anda keluar dari rumah untuk mencari penumpang.
 Jam 05.00-06.00 jam 06.00- 07.00 > jam 07.00
4. Jam berapa biasanya anda kembali kerumah.
 jam 12.30-13.30 Jam 17.00-18.00 jam >18.00
5. Sudah berapa lam saudara menjadi tukang ojek
 >3 Bulan 7-12 Bulan
 2-3 tahun > 3 tahun
6. Pendapatan/penghasilan per bulan (Rp)
 150.000-350.000 750.000-1 Juta >1 juta
7. Berapa kali saudara membayar retribusi dalam tiap harinya
 1 Kali 2 kali 3 kali

**PENGARUH KEBERADAAN OJEK TERHADAP ANGKUTAN
KOTA DI KOTA PINRANG**

Kuisisioner ini dimaksudkan memudahkan proses analisis dan merupakan suatu bukti data-data dengan sebuah konsep tolak ukur dalam pelaksanaan penelitian.

Anda di mohon untuk mengisi jawaban pada tempat yang telah disediakan dengan memilih salah satu jawaban dan memberikan tanda pada jawaban yang anda pilih.

Penumpang

1. Jenis kelamin : Laki-laki Perempuan
Umur (Thn) : 15-25 25-35
 35-47 > 45
- Pendidikan terakhir Tidak tamat SD Tamat SD/ sederajat
 Tamat SLTP Tamat SLTA
 Sarjana
- Pekerjaan PNS TNI/Polri
 Pegawai swasta Mahasiswa/Pelajar
 Guru/Dosen Wiraswasta/pedagang
 Ibu rumah tangga Petani/nelayan
2. Biasanya saudara naik kendaraan apa setiap harinya
 Ojek Angkutan pete-pete
3. Berapa kali anda menggunakan kendaraan untuk sampai ketempat tujuan anda
 1 kali 2 kali
4. Jarak tempat tinggal anda ke tempat aktifitas (Km)
 0-0,1 0,1-03 >0,3
5. Waktu perjalanan rata-rata dari tempat tinggal ke tempat aktifitas (Menit)
 0-5 5-10
 10-25 >25
6. Biaya rata-rata yang dikeluarkan dalam melakukan perjalanan (Rp).
 1000-2000 2000-3000 >3000
7. Alasan 'UTAMA' anda dalam memilih kedua moda angkutan transportasi
 Waktu perjalanan lebih singkat
 Biaya yang lebih murah
 Tidak memiliki kendaraan pribadi
 Kualitas pelayanan yang di berikan

**PENGARUH KEBERADAAN OJEK TERHADAP ANGKUTAN
KOTA DI KOTA PINRANG**

Kuisisioner ini dimaksudkan memudahkan proses analisis dan merupakan suatu bukti data-data dengan sebuah konsep tolak ukur dalam pelaksanaan penelitian.

Anda di mohon untuk mengisi jawaban pada tempat yang telah disediakan dengan memilih salah satu jawaban dan memberikan tanda pada jawaban yang anda pilih.

Sopir angkutan pete-pete

1. Jenis kelamin : Laki-laki Perempuan
Umur (Thn) 15-25 25-35
 35-45 > 45
- Pendidikan terakhir : Tidak tamat SD Tamat SD/ sederajat
 Tamat SLTP Tamat SLTA
 Sarjana
- Status Pekerjaan : Tetap Sampingan
Jika sampingan, maka pekerjaan tetap saudara
 PNS TNI/Polri
 Pegawai swasta Mahasiswa/Pelajar
 Guru/Dosen Wiraswasta/pedagang
 Petani/nelayan
2. Bagaimana status kepemilikan kendaraan anda
 Sewa Milik pribadi
3. Jam berapa biasanya anda keluar untuk mencari penumpang.
 Jam 05.00-06.00 jam 06.00- 07.00 > jam 07.00
4. Jam berapa biasanya anda kembali kerumah.
 jam 12.30-13.30 Jam 17.00-18.00 jam >18.00
5. Sudah berapa lam saudara menjadi sopir angkuta pete-pete
 >3 Bulan 7-12 Bulan
 2-3 tahun > 3 tahun
6. Pendapatan/penghasilan per bulan (Rp)
 150.000-350.000 750.000-1 Juta >1 juta
7. Berapa kali saudara membayar retribusi dalam tiap harinya
 1 Kali 2 kali 3 kali

8. Apakah kendaraan ojek berpengaruh terhadap pendapatan saudara
- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Pengaruhnya besar | <input type="checkbox"/> Pengaruhnya kecil |
| <input type="checkbox"/> Pengaruhnya sedang | <input type="checkbox"/> Tidak ada pengaruhnya |
9. Jika hal tersebut di atas berpengaruh, berapa besar pendapatan saudara yang berkurang/bulannya (Rp).
- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> < 10.000 | <input type="checkbox"/> 25.000-50.000 |
| <input type="checkbox"/> 10.000-25.000 | <input type="checkbox"/> >50.000 |

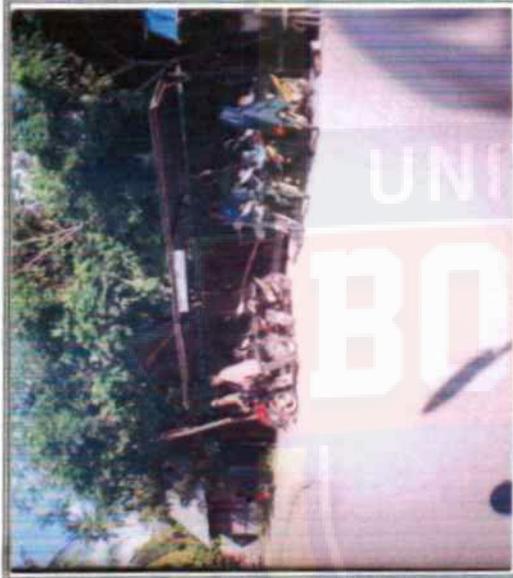




Kondisi Pangkalan Ojek Samping BRI Corowali



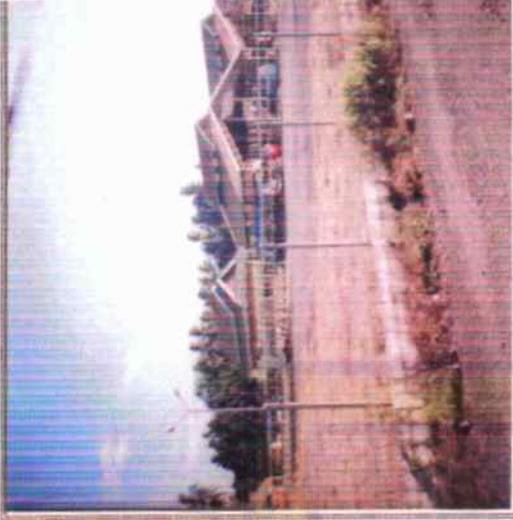
Salah Satu Pangkalan Ojek yang Tidak Terdaftar



Kondisi Pangkalan Ojek Samping Terminal Induk Paleicang



Kondisi Pangkalan Ojek Sebelah Selatan Pasar Sentral



Kondisi Terminal Induk Kota Pinrang



Kondisi Angkutan Peto-pete Kota Pinrang