

**KARAKTERISTIK ANGKUTAN OJEK SEPEDA MOTOR DI KABUPATEN SIDOARJO
(Studi Kasus Angkutan Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Candi)**

**THE CHARACTERISTIC OF MOTOCYCLE OJEK TRANSPORT IN SIDOARJO DISTRICT
(Chase Study Motorcycle Ojek Transport In Candi Sub-District)**

Priyambodo¹ dan Dilla Joedi WR²

Badan Litbang Provinsi Jawa Timur, Jl. Gayung Kebonsari No. 56 Surabaya
Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur, Jl. A. Yani No. 268 Surabaya

¹pridenantes@yahoo.co.id; galihayu2000@yahoo.co.uk

²dillajoedi@rocketmail.com

Submit: 2 Agustus 2013, Review 1: 16 Agustus 2013, Review 2: 30 Agustus 2013, Eligible Articles: 6 September 2013

ABSTRACT

The ojek as an informal public transport existed because the formal of public transport (angkot/angdes/bus kota) can't serve the user which live at boundary region that far from access of formal public transport. The goal of this research for knowing the characteristics of ojek as an informal public transport. By using analysis of qualitative statistic descriptive, the research resulted such as there were a different pattern of service patterns of ojek as an informal public transport with a formal public transport in Candi District. Ojek as an informal public transport have not fixed schedule or timetable and it have not a certain route also. The radius of distance of ojek is unlimited and has a variation which take out of formal public transport routes. The movement pattern of ojek is out of formal public transport network and the tariffing system of ojek depend on consensus between the operator and the user.

Keywords: ojek, formal public transport, base camp, operator, user

ABSTRAK

Angkutan ojek sepeda motor muncul karena ketidakmampuan angkutan umum (angkot/angdes/bus kota) menjangkau penumpang yang berdomisili di daerah-daerah pinggiran yang jauh dari akses angkutan umum. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik dan tipologi alat angkut informal ojek sepeda motor. Dengan menggunakan alat analisis statistik deskriptif kualitatif, hasil penelitian antara lain menunjukkan bahwa karakteristik angkutan ojek sepeda motor di Kecamatan Candi Sidoarjo memiliki pola pelayanan tidak sama dengan pola pergerakan angkutan umum lainnya (bemo/angkot/angdes/bus kota). Angkutan ojek sepeda motor ini tidak berjadwal serta tidak memiliki rute yang pasti. Jarak tempuh operasional ojek sepeda motor tidak terbatas dan bervariasi dengan rute-rute yang tidak terlayani oleh angkutan umum angdes/angkot/bus kota. Karakteristik pola pergerakan angkutan ojek sepeda motor berada di luar jaringan angkutan umum angkot/angdes/bus kota. Karakteristik tarif yang dikenakan kepada penumpang sesuai dengan kesepakatan antara pengojek dengan penumpang dengan proses tawar menawar.

Kata Kunci: ojek, angkutan umum masal, pangkalan, operator, pengguna

PENDAHULUAN

Pergerakan atau mobilitas manusia dari tempat asal ke tempat tujuan pasti memerlukan alat transportasi. Mobilitas tersebut bisa dari rumah ke tempat kerja, ke sekolah, ke pasar, ke tempat hiburan, atau ke tempat-tempat lainnya sesuai dengan tujuannya.

Di Kabupaten Sidoarjo, begitu juga di kota-kota lain di Indonesia, pada jaman dahulu sebelum ada alat transportasi modern seperti jaman sekarang, manusia menggunakan alat angkut gerobak yang ditarik oleh hewan sapi atau kuda. Namun seiring dengan peradaban dan teknologi, kondisi alat angkut berangsur-angsur mengalami evolusi ke arah yang lebih baik dan canggih. Saat ini manusia modern mengenal berbagai macam alat angkut untuk angkutan darat berupa mobil, bus, truk,

sepeda motor, sepeda pancal, becak, dan lain sebagainya. Fungsi semua alat angkut tersebut untuk mengangkut barang maupun manusia. Kepemilikan alat angkut bersifat milik pribadi atau angkutan pribadi dan alat angkut yang bersifat umum atau angkutan umum.

Kondisi angkutan umum di Kabupaten Sidoarjo saat ini semakin lama semakin ditinggalkan oleh masyarakat atau penumpang. Dari waktu ke waktu kepemilikan kendaraan pribadi semakin meningkat, baik kendaraan roda empat (R_4) maupun kendaraan roda dua (R_2). Tercatat tahun 2010 jumlah kendaraan pribadi di Kabupaten Sidoarjo sebanyak 687.788 unit dan jumlah angkutan umum hanya sebanyak 1.433 unit (Priyambodo, 2011).

Fenomena semakin ditinggalkannya angkutan umum di Kabupaten Sidoarjo oleh masyarakat pengguna jasa antara lain disebabkan oleh faktor-faktor aksesibilitas yang rendah atau sulit dijangkau oleh pengguna jasa, biaya yang dikeluarkan cukup tinggi, dan keberadaan angkutan umum yang tidak tepat waktu. Akibat kondisi angkutan umum yang kurang memuaskan tersebut, maka bermunculanlah angkutan umum alternatif yang lebih murah dan fleksibel, yaitu ojek sepeda motor.

Angkutan umum ojek sepeda motor memiliki karakteristik seperti yang diinginkan oleh para penggunanya, antara lain bersifat “*door to door*”, fleksibel, murah, dan tersedia setiap saat. Namun begitu angkutan umum ojek sepeda motor juga memiliki kelemahan, yaitu keterbatasan daya angkut dibandingkan angkutan umum lainnya (angkot/ angdes/bemo/bus kota).

Kehadiran angkutan ojek sepeda motor di Kabupaten Sidoarjo sangat bermanfaat sebagai alat angkut yang bersifat “*feeder*” sangat diperlukan oleh masyarakat untuk mobilitas sehari-hari, dimana kehadirannya bisa menjangkau perumahan-perumahan di pinggir jalan yang menghubungkan ke jalan-jalan utama atau jalan-jalan protokol.

Keberadaan angkutan ojek sepeda motor saat ini di Kabupaten Sidoarjo khususnya di wilayah Kecamatan Candi masih sangat diperlukan oleh penduduk yang bertempat tinggal jauh dari akses jalan raya, karena banyak lokasi perumahan di Kabupaten Sidoarjo yang posisinya tidak dilalui angkutan umum atau jauh dari akses jalan raya. Disamping itu keberadaan ojek sepeda motor di wilayah Kecamatan Candi sampai saat ini masih sangat eksis karena sebagian besar tukang ojek sepeda motor menjadikan ojek sebagai mata pencaharian.

Berangkat dari uraian di atas, dimana keberadaan angkutan informal ojek sepeda motor yang pada kenyataannya belum diatur dalam peraturan perundang-undangan, namun realitasnya kehadiran angkutan ojek secara ekonomi sangat bermanfaat bagi masyarakat dalam penyediaan lapangan pekerjaan dan sebagai alat angkut yang berperan sebagai *feeder* bagi masyarakat tertentu, maka permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana karakteristik alat angkut informal ojek sepeda motor di Kabupaten Sidoarjo?. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik dan tipologi alat angkut informal ojek sepeda motor. Ruang lingkup kegiatan penelitian meliputi identifikasi karakteristik dan tipologi angkutan informal ojek sepeda motor dan angkot serta identifikasi karakteristik pelayanannya.

TINJAUAN PUSTAKA

Terdapat 3 (tiga) kategori dasar jenis penggunaan dan operasional angkutan umum yaitu: pribadi (*private*), untuk disewakan (*for hire*), dan angkutan umum atau angkutan bersama. Transportasi

angkutan penumpang untuk disewakan, secara formal lebih dikenal dengan sebutan paratransit. Paratransit merupakan pelayanan transportasi yang disediakan oleh operator dan dapat digunakan oleh setiap orang dengan menyetujui suatu kondisi/ perjanjian, dengan menyesuaikan keinginan dari pengguna jasa. Moda-moda paratransit dengan rute dan jadwal yang dapat diubah sesuai pengguna perorangan lebih tertuju sebagai *demand responsive*, berbeda dengan ciri dari transit yang dikenal dengan pelayanan rute dan jadwal yang tetap. Moda paratransit adalah moda-moda yang berada antara transportasi pribadi hingga transit (angkutan umum). Transportasi umum pasti terdiri dari keduanya yaitu transit dan paratransit selama keduanya dapat digunakan oleh umum. (Vuchic, 1992 dalam Dewi Handayani et al 2009).

Jika transportasi angkutan penumpang yang disewakan dan dikenal dengan istilah paratransit bersifat formal, saat ini juga banyak beredar sejenis paratransit yang bersifat informal, yakni ojek, yaitu sepeda atau sepeda motor yang diojekan (ditambangkan) dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya untuk memperoleh (tambahan) nafkah (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2007).

Ojek dapat dikatakan merupakan alat transportasi yang sangat tanggap terhadap kebutuhan konsumen (*demand responsive*) dan mengisi kekosongan transportasi formal. Dengan kondisi yang disampaikan di atas, terlihat bahwa keberadaan moda sepeda motor sebagai paratransit dalam bentuk ojek ada karena dibutuhkan oleh masyarakat, baik di wilayah perkotaan maupun pedesaan. Dengan kata lain terdapat kebutuhan (*demand*) terhadap jenis angkutan umum yang mempunyai pelayanan operasional seperti ojek sepeda motor.

Selain ojek, angkutan formal di Indonesia terdapat berbagai macam jenis kendaraan yang digunakan untuk pelayanan angkutan umum, mulai dari bus konvensional ukuran besar dan bus biasa maupun bus tingkat atau *double-decker*, dan angkutan umum jenis lain dengan jumlah penumpang yang relatif terbatas. Bus besar misalnya, bisa memiliki kapasitas tempat duduk 40-110, minibus berkapasitas 24-27 tempat duduk, taksi berkapasitas 4 tempat duduk, bajaj atau kendaraan bermotor roda 3 terdiri dari 2 tempat duduk, ojek sepeda motor milik pribadi yang disewakan dengan 1 tempat duduk, kereta ditarik kuda berkapasitas 4-6 tempat duduk, dan becak kendaraan roda 3 yang dijalankan dengan tenaga manusia terdiri dari 2 tempat duduk (Arintono 2003, dalam Dewi Handayani et al 2009).

METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi penelitian adalah Kecamatan Candi Kabupaten Sidoarjo, penetapan lokasi ini dipilih berdasarkan

populasi angkutan ojek sepeda motor di Kecamatan Candi Kabupaten Sidoarjo adalah kecamatan yang paling banyak memiliki angkutan ojek sepeda motor dibandingkan kecamatan lain di Kabupaten Sidoarjo.

Jenis penelitian berdasarkan teknik yang digunakan adalah penelitian survei dan berdasarkan tingkat eksplanasinya adalah penelitian deskriptif untuk mengetahui nilai suatu variabel (Iqbal Hasan, 2009).

Data yang digunakan bersumber dari data primer yang didapat dengan melakukan survei langsung ke lapangan untuk memperoleh data *cross section* yang terkait dengan penelitian. Data sekunder untuk mendapatkan data pendukung yang diperlukan dengan mempelajari jurnal atau penelitian sejenis sebelumnya yang pernah ada.

Data primer yang diperlukan dalam penelitian ini yaitu: pola pergerakan, waktu tunggu, volume muatan, tarif, biaya operasional kendaraan (BOK), dan waktu operasional angkutan ojek sepeda motor. Data yang diperlukan tersebut dinyatakan dalam bentuk kuesioner dan wawancara pada pangkalan ojek yang ada di Kecamatan Candi Kabupaten Sidoarjo. Data sekunder yang diperlukan adalah jumlah armada ojek, rute angkutan ojek, dan struktur organisasi para pengojek.

Metode pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah dengan cara penyebaran kuesioner, pencatatan, wawancara, dan pengamatan langsung. Pengumpulan data primer dilakukan selama 1 (satu) bulan pada pangkalan ojek yang menjadi sampel penelitian. Pengambilan sampel menggunakan teknik pengambilan sampel proporsional *random sampling* dari populasi ojek sepeda motor yang beroperasi.

Dengan waktu penelitian 1(satu) bulan diharapkan cukup mewakili pola operasional ojek sepeda motor. Untuk pengumpulan data sekunder dilakukan dengan meminta langsung kepada pihak ketiga yaitu pengurus perkumpulan pengojek sepeda motor, melakukan studi pustaka, *review* penelitian sejenis, jurnal dan bahan terbitan lainnya.

Populasi penelitian adalah keseluruhan orang yang terlibat langsung dalam operasi ojek sepeda motor, yaitu operator ojek sepeda motor yang beroperasi secara tetap di Kecamatan Candi Kabupaten Sidoarjo. Untuk itu sebagai langkah awal penelitian dilakukan identifikasi lokasi pangkalan dan jumlah operator ojek sepeda motor. Dari kegiatan ini diperoleh data terdapat 5 pangkalan tetap dengan 246 operator yang beroperasi secara tetap. Dengan rumus perhitungan jumlah sampel dari Slovin (Sevilla, 1993) dengan tingkat kepercayaan 95%, maka diperoleh jumlah sampel sebanyak 152 responden (pengojek).

Analisis data dalam penelitian ini adalah menggunakan metode analisis statistik deskriptif

kualitatif. Dimana dalam analisis ini dimaksudkan untuk mendapatkan gambaran mengenai karakteristik operasional secara keseluruhan tentang angkutan ojek sepeda motor di Kecamatan Candi Kabupaten Sidoarjo.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis dan pembahasan karakteristik pengoperasian angkutan ojek sepeda motor di Kecamatan Candi Kabupaten Sidoarjo meliputi aspek-aspek rute, pola pergerakan, volume muatan, jarak tempuh, waktu tunggu, tarif, biaya operasional kendaraan (BOK), waktu operasional, dan struktur organisasi.

A. Rute Perjalanan

Rute angkutan ojek sepeda motor di Kecamatan Candi Kabupaten Sidoarjo memiliki pola pelayanan yang tidak sama dengan pola pergerakan angkutan umum lainnya (bemo/angkot/anges/bus kota). Meskipun jenis angkutan ini tidak memiliki trayek tertentu (tidak ada jadwal dan rute yang pasti), dalam prakteknya khusus untuk angkutan ojek sepeda motor terdapat pembagian rute pelayanan yang didasarkan pada kesepakatan antar operator ojek yang dibagi menurut pos pangkalan ojeknya. Dalam penelitian ini, ada 5 (lima) lokasi pangkalan ojek yang disurvei, yaitu:

1. Pangkalan Ojek Desa Karamian dengan rute: Perum Pecabean Asri, Taman Delta, Candi Loka, Mentari, Alam Mutiara, Taman Puspa Asri;
2. Pangkalan Ojek Candi Kairo dengan rute: Perum Alam Mutiara, Taman Delta, Grand Puspa Asri, Mentari Bumi Sejahtera, Puskoveri;
3. Pangkalan Ojek Polsek Candi Lingkar Timur dengan rute: Desa Banggang Panjang, Puri Prima Asri, Griya Nirwana, Bumi Mulyo Permai, Desa Karang Tanjung;
4. Pangkalan Ojek Mutiara Candi Asri dengan rute: Perum Candi Asri, Desa Ngampel Sari, Candi Mas Regency, Palem Putri, Permata Candi Loka, Desa Bangoan
5. Pangkalan Ojek Desa Kebonsari dengan rute: Perum Puspa Garden, Perum TNI AL, Desa Sugih Waras, Desa Kedung Kendo, Durung Banjar.

Daerah pelayanan tersebut merupakan daerah yang cenderung dilayani oleh angkutan ojek sepeda motor. Pada lima rute tersebut angkot/anges dan angkutan umum lainnya tidak sampai menjangkau daerah tersebut. Pelayanan ojek sepeda motor tersebut jangkauannya tidak menutup kemungkinan bahwa angkutan ojek sepeda motor memberikan pelayanan di luar rute tetapnya, seperti Kecamatan Tanggulangin,

Kecamatan Tulangan, Kecamatan Porong, dan Kecamatan Sidoarjo. Jadi karakteristik rute dan jangkauan pelayanan ojek merupakan rute-rute yang tidak terlayani oleh jaringan angkutan umum formal. Jangkauan pelayanannya bersifat fleksibel, artinya jangkauan pelayanannya bisa lebih luas dari rute yang ada, dan ini tergantung dari permintaan pengguna ojek. Disamping itu karakteristik lain dari angkutan ojek sepeda motor adalah lebih fleksibel dari segi kecepatan dan pemanfaatan ruang sehingga memungkinkan angkutan ojek sepeda motor bergerak lebih leluasa.



Gambar 1. Pangkalan Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Candi Kabupaten Sidoarjo



Gambar 2. Proses Pengumpulan Data Primer dengan Melakukan Wawancara dan Menyebarkan Kuesioner Kepada Pengojek di Pangkalan Ojek Candi, Sidoarjo

Karakteristik jenis motor yang digunakan untuk angkutan ojek adalah jenis sepeda motor dengan berbagai merk dan tahun produksi. Dilihat dari rute angkutan ojek diketahui bahwa peran angkutan ojek sepeda motor di sekitar Kecamatan Candi dan kecamatan-kecamatan lainnya sangat penting dalam mendukung pergerakan penduduk di Kecamatan Candi maupun di luar Kecamatan Candi.

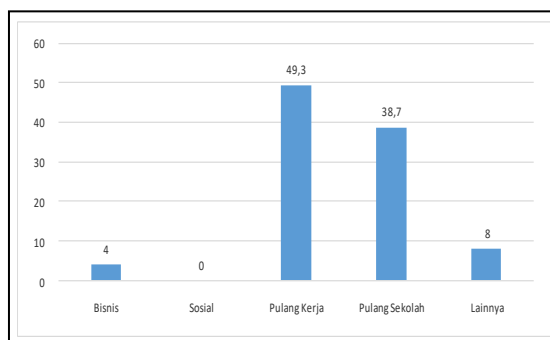


Gambar 3. Pangkalan Ojek di Bangkok-Thailand, Para Pengojek Memiliki Seragam Rompi Warna Orange Angkutan Ojek Sepeda Motor Ini Diatur dengan Peraturan Daerah Setempat

B. Pola Pergerakan Angkutan Ojek Sepeda Motor

Rute angkutan umum selain ojek (bemo/angkot/angdes/bus kota) di Kecamatan Candi saat ini hanya menjangkau koridor jalan utama saja. Untuk menuju wilayah pinggiran tidak dijangkau oleh rute tersebut. Kondisi inilah yang akhirnya dimanfaatkan oleh angkutan ojek sepeda motor sebagai pendukung pergerakan bagi penduduk di pinggiran dalam melakukan mobilitas sehari-hari, sehingga karakteristik pola pergerakan angkutan ojek sepeda motor akan terlihat secara jelas berada diluar jaringan angkutan umum formal (bemo/angkot/angdes dll.). Namun begitu ada beberapa atau sebagian angkutan ojek yang rutenya sedikit bersinggungan dengan rute angkutan umum formal. Hal ini dikarenakan karakteristik angkutan ojek yang fleksibel yang bisa menjangkau semua wilayah.

Dilihat dari tujuan penumpang ojek sepeda motor, penumpang ojek di daerah Candi Kabupaten Sidoarjo mempunyai tujuan untuk pulang bekerja sebesar 49,3%, selebihnya pulang dari sekolah sebesar 38,7 %. Jadi angkutan ojek sepeda motor di Kecamatan Candi memiliki pola pergerakan dari pinggiran menuju jalan utama dan sebaliknya. Pola ini sangat membantu penduduk dalam mendukung pergerakannya, terutama pada pergerakan yang bersifat lokal.



Gambar 4. Tujuan Penumpang Naik Ojek Sepeda Motor

C. Volume Muatan

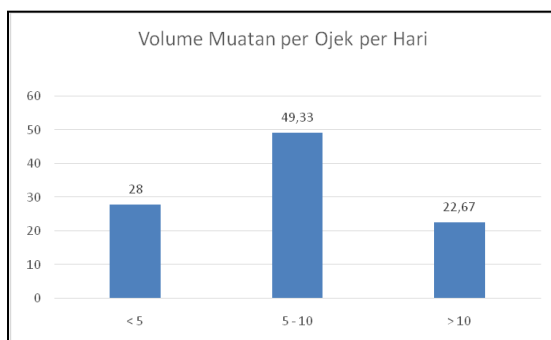
Karakteristik daya angkut angkutan ojek sepeda motor memiliki keterbatasan, yakni hanya bisa mengangkut penumpang 1 sampai 2 orang saja. Dan ini berbeda dengan daya angkut pada angkutan umum angkot/angdes yang bisa mengangkut penumpang 10 orang.

Namun besar kecilnya kapasitas angkutan dari suatu angkutan belum dapat dijadikan sebagai tolok ukur untuk menilai pelayanan angkutan umum. Suatu angkutan umum yang per unit sarananya mempunyai tingkat pelayanan tinggi akan tetapi jumlah keseluruhan sarananya kecil maka tingkat pelayanan kolektifnya juga akan kecil, begitu pula sebaliknya.

Berdasarkan hasil survei, sampel jumlah angkutan ojek sepeda motor di lokasi penelitian adalah 152 pengojek, dengan kapasitas penumpang 1 s.d. 2 penumpang, sehingga kapasitas per hari per trip sebanyak 152 s.d. 304 penumpang. Padahal dalam sehari setiap pengojek bisa mengangkut penumpang 5 s.d.10 penumpang. Jadi total dalam sehari penumpang yang diangkut sebanyak 760 s.d. 3.040 penumpang.

Sementara jumlah angkutan umum (angdes/angkot/bus kota) di seluruh Kabupaten Sidoarjo sebanyak 1.433 unit. Jumlah ini merupakan 0,3% dari total kendaraan yang ada di Kabupaten Sidoarjo. Jika *load factor* rata-rata di bawah 50% dengan jumlah penumpang maksimum 10 orang, maka dalam satu hari dalam satu trip sebanyak $1.433 \times 10 \times 0,5 = 7.165$ penumpang yang bisa diangkut oleh angdes/angkot/bus kota di seluruh Kabupaten Sidoarjo, jika dalam satu hari ada 6 trip maka jumlah penumpang yang bisa diangkut di seluruh Kabupaten Sidoarjo sebanyak 42.990 penumpang.

Jumlah ini masih lebih kecil jika dibandingkan dengan kapasitas angkutan ojek sepeda motor yang ada di seluruh Kabupaten Sidoarjo. Dengan perhitungan, bahwa di Kecamatan Candi saja dalam satu hari mampu mengangkut 3.040 penumpang. Padahal di Kabupaten Sidoarjo ada 18 kecamatan. Dengan asumsi jika jumlah angkutan ojek sepeda motor di setiap kecamatan sama dengan yang ada di Kecamatan Candi, maka jumlah yang bisa diangkut oleh angkutan ojek di seluruh Kabupaten Sidoarjo sebanyak $3.040 \times 18 = 54.720$ penumpang/hari. Jumlah ini jauh lebih besar dari yang diangkut oleh angkot/angdes/bus kota.



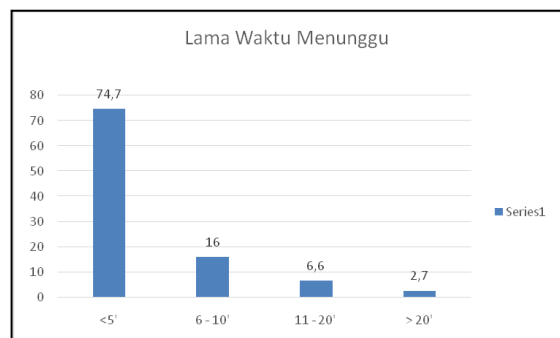
Gambar 5. Volume Muatan Angkutan Ojek Sepeda Motor Per Hari

D. Waktu Tunggu

Karakteristik waktu tunggu angkutan ojek sepeda motor tidak secara spesifik tercantum dan tertulis secara jelas pada pangkalan-pangkalan ojek. Waktu tunggu angkutan ojek sangat fleksibel, hal ini tergantung jumlah armada yang mangkal di pangkalan-pangkalan ojek. Semakin banyak armada yang ada di pangkalan, maka waktu

tunggu semakin kecil. Calon penumpang tidak perlu menunggu ojek-okek lain yang masih melayani penumpang.

Jika armadanya terbatas maka penumpang ojek harus menunggu angkutan ojek yang lain kembali ke pangkalan, dan waktunya tergantung dari jarak tempuh angkutan ojek yang sedang mengantar penumpang. Dari data hasil survei waktu tunggu kurang dari 5 menit sebanyak 74,7%. Waktu tunggu 6 s.d. 10 menit sebanyak 16%. Waktu tunggu 11 s.d. 20 menit sebanyak 6,6%. Waktu tunggu lebih dari 20 menit sebanyak 2,7%. Jadi dapat disimpulkan bahwa kualitas pelayanan angkutan ojek di Kecamatan Candi ditinjau dari sisi waktu tunggu berkisar antara 5-10 menit.



Gambar 7. Lama Waktu Tunggu Penumpang Ojek

E. Tarif, Biaya Operasional Kendaraan (BOK), dan Waktu Operasional Angkutan Ojek Sepeda Motor

Karakteristik tarif yang berlaku pada angkutan ojek sepeda motor tergantung pada kesepakatan atau tawar menawar antara calon penumpang dengan pengojek. Besarannya cukup bervariasi serta tidak ada standar yang jelas. Besarannya tergantung dari jarak tempuh, sementara penentuan tarif pada angkutan umum dihitung berdasarkan per kilometer yang diatur melalui Perda kabupaten/kota. Secara umum tarif angkutan ojek sepeda motor di lokasi penelitian *ter-cluster*:

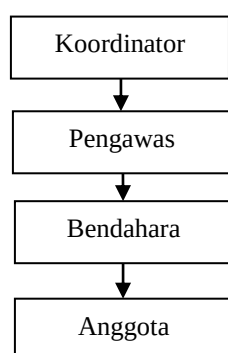
1. Tarif < Rp. 3000,- merupakan tarif pemberian yaitu tarif yang diberikan secara sukarela oleh penumpang karena penumpang mendapatkan jasa layanan ojek dengan ikut menumpang ojek tanpa adanya kesepakatan.
2. Tarif Rp. 3001 – Rp.5000,- merupakan tarif yang dikenakan untuk menempuh jarak antara 1 – 5 km dengan kesepakatan bersama.
3. Tarif > Rp. 5.000,- merupakan tarif yang dikenakan karena adanya pertimbangan tertentu seperti waktu, jarak dan lain-lain dan dengan kesepakatan bersama.
4. Tarif lainnya yaitu tarif yang dikenakan karena adanya permintaan pengguna jasa angkutan ojek seperti antar jemput, berlangganan dan lain-lain.

Untuk biaya operasional kendaraan (BOK) pada umumnya tergantung dari kondisi kendaraan yang digunakan untuk beroperasi serta kondisi medan yang ditempuh. Jika kondisi kendaraan yang ada sering mengalami kerusakan maka BOK untuk komponen tidak dapat dihindari. Begitu pula jika frekuensi pergerakan (pulang-pergi) yang terlalu sering juga akan mempengaruhi BOK. Kondisi jalan yang cukup rusak juga akan mempengaruhi kerusakan pada komponen kendaraan. Jika BOK ini tinggi maka akan mempengaruhi tingkat pendapatan, yang selanjutnya secara tidak langsung akan mempengaruhi tarif yang dikenakan guna menutup BOK.

Untuk waktu operasional angkutan ojek sepeda motor juga berbeda-beda, dimana pembagiannya dilakukan berdasarkan kesepakatan bersama dan secara bergiliran. Jadi secara keseluruhan penentuan tarif ojek sepeda motor masih tergantung dari berbagai faktor seperti jarak, waktu operasi dan BOK.

F. Organisasi Ojek

Angkutan ojek sepeda motor di Kecamatan Candi diatur oleh organisasi mereka masing-masing. Masing-masing kelompok pengojek tidak mempunyai identitas sehingga perlu ditertibkan. Dengan adanya pengaturan dan penertiban organisasi ini diharapkan keberadaan angkutan ojek sepeda motor dapat lebih dikendalikan, agar supaya bisa memberikan rasa aman, nyaman dan keselamatannya pun juga terjamin, baik bagi operator ojek maupun penumpang ojek dalam melakukan pergerakan. Adapun susunan organisasi di masing-masing pangkalan ojek yang ada di Kecamatan Candi terdiri dari koordinator, pengawas, bendahara, dan anggota.



Gambar 8. Struktur Organisasi Angkutan Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Candi Kabupaten Sidoarjo

KESIMPULAN

Karakteristik angkutan ojek sepeda motor di Kecamatan Candi Sidoarjo memiliki pola pelayanan yang tidak sama dengan pola pergerakan angkutan

umum lainnya (bemo/angkot/angdes/bus kota). Angkutan ojek sepeda motor tidak memiliki trayek tertentu (tidak ada jadwal dan rute yang pasti). Namun tidak menutup kemungkinan bahwa angkutan ojek bisa juga memberikan pelayanan diluar rute tetapnya. Kapasitas daya angkut dan jarak tempuh ojek sepeda motor sangat terbatas. Waktu tunggu untuk mendapatkan angkutan ojek sangat fleksibel dan tergantung pada jumlah armada di pangkalan ojek. Jarak tempuh operasional ojek tidak terbatas dan bervariasi dengan rute-rute yang tidak terlayani oleh angkutan umum angdes/angkot/bus kota. Karakteristik pola pergerakan angkutan ojek sepeda motor berada di luar jaringan angkutan umum lainnya (angkot/angdes/bus kota). Pengguna yang memanfaatkan layanan jasa angkutan ojek pada umumnya untuk tujuan berangkat kerja dan pergi ke sekolah. Daya angkut ojek terbatas 1 s.d. 2 orang, namun secara keseluruhan jika dibandingkan dengan daya angkut angkot/angdes, kapasitas angkutan ojek di seluruh Kabupaten Sidoarjo lebih banyak dibandingkan dengan kapasitas jumlah penumpang yang bisa diangkut oleh angkot/angdes. Karakteristik tarif yang dikenakan kepada penumpang sesuai dengan kesepakatan antara pengojek dengan penumpang melalui proses tawar-menawar. Besaran biaya operasional kendaraan (BOK) tergantung pada jenis kerusakan yang terjadi pada kendaraannya serta bergantung pula pada medan yang dilalui, semakin SULIT medan (jalannya) dan mengalami kerusakan, maka akan mempengaruhi cepat tidaknya kendaraan mengalami kerusakan atau keausan sehingga mempengaruhi BOK. Struktur organisasi yang berlaku di pangkalan ojek sepeda motor menganut sistem organisasi garis (lini).

SARAN

Alat angkut ojek sepeda motor sampai saat ini masih sangat diperlukan masyarakat di Kabupaten Sidoarjo, khususnya di Kecamatan Candi, oleh sebab itu diperlukan adanya aspek legalitas dalam rangka menciptakan moda transportasi yang tertib, tepat waktu, aman dan nyaman. Untuk itu kepada Dinas Perhubungan, baik Provinsi Jawa Timur maupun Kabupaten Sidoarjo disarankan agar mengupayakan legalitasnya karena dalam peraturan perundang-undangan, baik dalam UU RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, dan Kepmenhub Nomor 34 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum belum mengatur angkutan ojek sepeda motor sebagai angkutan umum yang dalam operasionalnya dapat dipungut biaya dan memiliki trayek, baik trayek tetap maupun tidak tetap seperti angkot/angdes. Sebagaimana angkutan ojek sepeda motor yang telah dilegalkan di Kota Palopo, Kabupaten Dompu dan Kabupaten Majene melalui Perda.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada pengurus paguyupan ojek di Kecamatan Candi beserta operator ojek yang telah membantu kami dalam mencari data baik data primer maupun data sekunder. Juga Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur yang telah banyak membantu beberapa pemikiran-pemikiran terkait dengan angkutan informal ojek.

Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 6 Tahun 2009 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sidoarjo Tahun 2009 – 2029.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo et all. 2011. *Manajemen Transportasi Darat – Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar Jakarta*. Yogyakarta: Penerbit Graha Ilmu, Cetakan Pertama.
- Alamsyah, Alik Ansyori. 2008. *Rekayasa Lalu Lintas*. Malang: UMM Press, Edisi Revisi Cetakan Kedua 2008.
- Gressando, Julian. 2006. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 2-Terjemahan*. Jakarta: Penerbit Erlangga, Edisi Ketiga.
- Handayani, Dewi et all. 2009. *Karakteristik Alat Transportasi Informal Ojek Sepeda Motor di Perkotaan (Studi Kasus Kota Surakarta)*. Seminar Nasional Pascasarjana IX – ITS, Surabaya 12 Agustus 2009.
- Hasan, Iqbal. 2009. *Análisis Data Penelitian Dengan Statistik*. Jakarta: Penerbit PT Bumi Aksara, Cetakan Ke-sembilan.
- Joedi WR, Dilla. Mochtar, Indra Surya. Herijanto, Wahyu. 2012. *Analisis Legalitas dan Kelayakan Finansial Operasional Angkutan Ojek di Kabupaten Sidoarjo*. Prosiding Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Prasarana Wilayah (ATPW), Surabaya.
- Miro, Fidel. 2005. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1-Terjemahan*. Jakarta: Penerbit Erlangga, Edisi Ketiga.
- Nasution, M.N. 2003. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia, Edisi Kedua.
- Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional. 2007. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Penerbit Balai Pustaka, Edisi Ketiga.
- Salim, Abbas. 1998. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Penerbit PT. Raja Grafindo Persada, Cetakan Keempat.
- Setyanto, Adi. 2010. *Tesis Perubahan Permintaan Masyarakat Terhadap Penggunaan Moda Transportasi Angkutan Jenis Mobil Plat Hitam Menjadi Sepeda Motor di Kecamatan Batuwarno Kabupaten Wonogiri*. Universitas Diponegoro, Semarang.
- _____. 2009. *Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009*. Bandung: Penerbit Fokusmedia.

