

## Karakteristik Alat Transportasi Informal Ojek Sepeda Motor di Perkotaan (Studi Kasus Kota Surakarta)

Dewi Handayani<sup>1\*</sup>, Indrasurya B Mochtar<sup>2</sup>, Ria AA Soemitro<sup>3</sup>

Mahasiswa Program Doktor, FTSP, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya, Indonesia<sup>1\*</sup>  
dewihandayani9@yahoo.com

Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya, Indonesia<sup>2</sup>  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya, Indonesia<sup>3</sup>

### Abstrak

Sebagai salah satu angkutan umum informal (tidak resmi) yang dalam istilah transportasi disebut paratransit, ojek sepeda motor dapat ditemui di daerah perkotaan seperti halnya Kota Surakarta. Keberadaan ojek memperlihatkan adanya kebutuhan transportasi dengan karakteristik pelayanan jenis tersebut. Oleh karena perlu untuk mengetahui karakteristik dari alat transportasi informal ojek sehingga dapat digunakan sebagai salah satu dasar kebijakan dalam mengadakan pelayanan transportasi angkutan umum penumpang.

Pengumpulan data digunakan kuisioner yang dipandu oleh surveyor melakukan wawancara. Penarikan sampel dipergunakan metoda *stratified random sampling*, dengan pengambilan jumlah responden operator ojek di tiap pangkalan disesuaikan dengan perbandingan antara jumlah anggota kelompok dan jumlah operator keseluruhan. Analisis data digunakan metode Analisis Deskriptif Kuantitatif yaitu untuk mendapatkan gambaran mengenai karakteristik operasional ojek di Kota Surakarta berdasarkan data kuantitatif.

Hasil penelitian terhadap 23 pangkalan ojek dengan 246 operatornya yang beroperasi tetap di Kota Surakarta dapat disimpulkan bahwa keberadaan ojek sepeda motor di Kota Surakarta menunjukkan adanya kebutuhan (*demand*) angkutan umum dengan karakteristik operasional pelayanan seperti yang dimiliki ojek saat ini yaitu cepat, dapat melakukan pelayanan diluar batas wilayah kota serta waktu operasional pelayanan 24 jam. Selain itu pekerjaan sebagai operator ojek adalah salah satu bentuk pekerjaan informal yang dapat membantu masyarakat dalam mencukupi kebutuhan hidup.

**Kata kunci:** Ojek Sepeda Motor, Karakteristik, Paratransit, Perkotaan

### 1. Pendahuluan

Definisi ojek adalah sepeda atau sepeda motor yang diojekan (ditambangkan) dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya untuk memperoleh (tambahan) nafkah (Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, 1989). Ojek merupakan salah satu moda paratransit yang beroperasi di Indonesia. Istilah paratransit berlaku untuk kendaraan penumpang kecil yang beroperasi secara tak resmi dengan menarik ongkos, dan melayani sejumlah tempat sebagai alternatif pelayanan angkutan bus biasa. Paratransit beroperasi dalam lingkungan waktu peubah – ruang tetap (*jitney*), atau ruang peubah-waktu tetap (minibus-patungan/mobil patungan) atau peubah – waktu beragam (taksi, tumpangan – panggilan termasuk ojek didalamnya). Sistem paratransit mampu menawarkan (1) layanan pintu ke pintu perseorangan, (2) layanan patungan dengan rute yang ditentukan oleh penumpang masing-masing atau (3) layanan

biasa di sepanjang rute yang ditentukan, dalam hal tertentu serupa dengan bus (Khisty dan Lall, 2005).

Terdapat bermacam-macam alat transportasi informal di Indonesia, antara lain becak, ojek (*motorcycle taxis*), bajaj, bemo, mikrolet dan minibus. Transportasi tidak resmi (informal) sangat populer di negara-negara miskin di dunia. Hubungan yang bertolak belakang dengan kemakmuran inilah yang membuat para penguasa (pemerintah) berusaha untuk melarang keberadaan transportasi informal ini dengan harapan dapat meraih kesan yang dianggap modern (Cervero dan Golub, 2007).

Ojek sepeda motor menjadi salah satu jenis pelayanan angkutan yang efektif karena dapat digunakan setiap waktu, wilayah pelayanan yang cukup luas dan biaya yang relatif murah. Ojek juga menjadi angkutan utama bagi mereka yang tinggal di pinggir kota atau di wilayah pedesaan

yang belum terlayani trayek angkutan umum. Oleh karena itu ojek sepeda motor dapat dikatakan sebagai alat transportasi yang sangat tanggap terhadap kebutuhan konsumen (*demand responsive*) yang mengisi kekosongan transportasi formal. Selain itu ojek sepeda motor juga berfungsi sebagai kendaraan pengumpan bagi kendaraan umum lainnya dan didukung ukurannya kecil dan sederhana ojek sepeda motor dapat lebih mencapai daerah-daerah yang prasarana jalannya sulit ditempuh jenis alat transportasi formal lain dengan pelayanan dari pintu ke pintu.

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

## 2. Tinjauan Pustaka

Terdapat 3 (tiga) katagori 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. Moda-moda paratransit dengan rute dan jadwal yang dapat dirubah 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)

Di Indonesia terdapat berbagai macam jenis kendaraan digunakan untuk pelayanan angkutan umum mulai dari bus konvensional ukuran besar juga bus biasa maupun bertingkat atau *double-decker* (kapasitas tempat duduk 40-110) ; minibus (24-27 tempat duduk); taksi (4 tempat duduk) ; bajaj (kendaraan bermotor roda 3, 2 tempat duduk); ojek (sepeda motor milik pribadi yang disewakan, 1 tempat duduk) ; kereta ditarik kuda (4-6 tempat duduk) dan becak (kendaraan roda 3 dengan tenaga manusia, 2 tempat duduk) (Arintono, 2003).

Sepeda motor sebagai paratransit seperti Ojek di Indonesia dapat dijumpai di beberapa negara lain

seperti: di Bangkok - Thailand terdapat 3 jenis paratransit, yaitu *Songtaew*, *Silor Lek* dan taksi sepeda motor. *Songtaew* (sewa-patungan truk pick up) adalah suplemen kekurangan pelayanan bus di jalan-jalan lokal,. *Silor Lek* (kendaraan roda 4 serba guna) dan taksi sepeda motor adalah bisnis yang terbuka dan menggiurkan sebagai penghubung antara ujung-ujung jalan dengan jalan utama, menghubungkan komunitas lokal, yang rutenya dalam bahasa Thailand disebut "*Soi*" (Oshima, Fukuda, Fukuda dan Satiennam, 2007) , di Akure, Nigeria terdapat sepeda motor yang dikomersilkan (sebutan lokal = *Okada*) yang diakui mempunyai sumbangan dalam meningkatkan kebutuhan pelayanan angkutan umum di dalam kota (Fasakin, 2001) sedangkan Godard (2006) memperlihatkan data keberadaan 90% taksi sepeda motor di Kota Contonou, Negara Benin yang dikenal dengan sebutan Zemidjan dan 30% taksi sepeda motor di Kota Douala, Negara Kamerun.

Operasional angkutan umum adalah serangkaian kegiatan-kegiatan penjadwalan, penggiliran awak (*crew*), pengoperasian, pengawasan armada (*transit unit = TU*), mengumpulkan ongkos dan pemeliharaan sistem. Semua hal tersebut secara bersama-sama menghasilkan transportasi yang ditawarkan pada pengguna potensial. Pelayanan angkutan umum adalah operasional sistim transit yang dapat dilihat secara nyata oleh pengguna potensial (Vuchic, 1992).

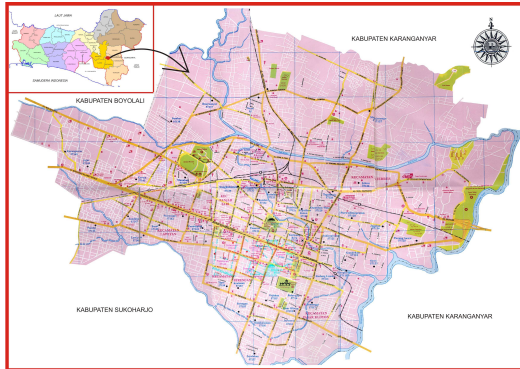
Menurut Vuchic (1992) karakteristik sistem transit diklasifikasikan menjadi 4 (empat) katagori yaitu :

- Kinerja sistem adalah hal-hal yang mengacu pada elemen kinerja seperti: frekuensi pelayanan, kecepatan operasi, keandalan, keselamatan, kapasitas jaringan dan produksi serta utilitas.
- Tingkat pelayanan (*LOS – Level Of Service*) merupakan ukuran keseluruhan karakteristik pelayanan yang mempengaruhi penggunaannya.
- Dampak yang dimiliki pelayanan angkutan umum terhadap lingkungan sekitar dan keseluruhan kawasan yang dilayaninya.
- Biaya

## 3. Metode Penelitian

### 3.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian untuk mengetahui karakteristik operasional pelayanan dari alat transportasi ojek sepeda motor ini adalah Kota Surakarta (Gambar 1). Kota Surakarta merupakan pusat pertumbuhan dan pusat kota bagi daerah sekitarnya (eks karesidenan Surakarta) yang meliputi Surakarta, Boyolali, Sukoharjo, Karanganyar, Wonogiri, Sragen dan Klaten. Oleh karena sebagai pusat kota pelayanan, maka kebutuhan angkutan umum tidak saja melayani wilayah perkotaan tetapi juga menjangkau pengembangan wilayah sekitarnya tersebut.



Gambar 1. Lokasi Penelitian Kota Surakarta

### 3.2 Populasi dan Sampel

Populasi penelitian adalah keseluruhan orang-orang yang terlibat langsung dalam beroperasinya ojek sepeda motor yaitu operator ojek sepeda motor yang beroperasi tetap di Kota Surakarta. Untuk itu sebagai langkah awal penelitian dilakukan identifikasi lokasi pangkalan dan jumlah operator ojek pada pangkalan tersebut. dari kegiatan tahap ini diperoleh data terdapat 23 pangkalan ojek tetap dengan 246 operator ojek yang beroperasi secara tetap pada pangkalan ojek tersebut.

Dengan rumus perhitungan jumlah sampel dari Isaac dan Michael dan tingkat kepercayaan 95% maka diperoleh jumlah minimal sampel adalah sebanyak 106 responden.

### 3.3 Pengumpulan dan Analisis Data

Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuisioner yang dipandu oleh surveyor melakukan wawancara/interview. Penarikan sampel dipergunakan metoda *stratified random sampling*. Dengan pengambilan jumlah responden tiap pangkalan disesuaikan dengan perbandingan antara jumlah anggota kelompok pada setiap pangkalan dan jumlah keseluruhan.

Analisis data digunakan metode Analisis Deskriptif Kuantitatif yaitu untuk mendapatkan gambaran mengenai karakteritik operasional ojek di Kota Surakarta berdasarkan data kuantitatif.

## 4. Pembahasan Hasil

### 4.1 Deskripsi Umum Lokasi Penelitian

Kota Surakarta secara administrasi termasuk dalam Propinsi Jawa Tengah dan secara geografis terletak pada 110° 45' 15" hingga 110° 45' 35" Bujur Timur dan 70° 36' hingga 70° 56' Lintang Selatan dengan kondisi topografi di dataran rendah dengan ketinggian kurang lebih 92 m diatas permukaan air laut.

Secara administrasi Kota Surakarta berbatasan dengan wilayah-wilayah sebagai berikut:

- Utara: Kab. Karanganyar dan Kab. Boyolali
- Selatan: Kab. Sukoharjo
- Timur: Kab. Karanganyar dan Kab. Sukoharjo
- Barat: Kab. Karanganyar dan Kab. Sukoharjo

Dengan jumlah penduduk 561.576 jiwa dan luas wilayah 44.04 Km<sup>2</sup> yang tersebar di 5 (lima) Kecamatan, Kota Surakarta mempunyai rata-rata kepadatan penduduk sekitar 12.752 jiwa/Km<sup>2</sup>. Beriklim panas dengan suhu udara maksimum 32,4 °C dan suhu udara minimum 21,6 °C, serta kelembaban udara 79%. Penggunaan lahan terbesar di Kota Surakarta adalah untuk perumahan/permukiman (61.68%) disusul oleh bidang jasa (9.71%) dan perusahaan (6.53%). Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Penggunaan Lahan Di Kota Surakarta

Penggunaan Lahan	Jumlah (Ha)	(%)
Perumahan/Permukiman	2,716.59	61.68
Jasa	427.63	9.71
Perusahaan	287.48	6.53
Industri	101.42	2.30
Tanah Kosong	53.38	1.21
Tegalan	90.37	2.05
Sawah	158.15	3.59
Kuburan	72.86	1.65
Lapangan OR	65.14	1.48
Taman Kota	31.60	0.72
Lain-lain	399.44	9.07
Jumlah	4,404.06	100.00

Sumber: Surakarta Dalam Angka (2007)

Kondisi pendidikan di Kota Surakarta terbanyak adalah lulusan SMU dan yang sederajat terbesar (31.31%) disusul kemudian dengan lulusan SMP dan sederajat adalah yang terbesar (22,78%). Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Penduduk Usia 5 Tahun Ke Atas Menurut Pendidikan Tertinggi Yang Ditamatkan Di Kota Surakarta

Pendidikan Tertinggi	Jumlah (Jiwa)	(%)
Tidak Punya Ijasah SD	75,117	16.42
SD	86,067	18.81
Madrasah Ibtidaiyah	219	0.05
SMP Umum/Kejuruan	103,149	22.55
Madrasah Tsanawiyah	1,095	0.24
SMU	93,732	20.49
Madrasah Aliyah	876	0.19
SMK	48,618	10.63
Diploma I/II	3,066	0.67
Diploma III/Sarmud	14,892	3.26
Diploma IV/S1	29,127	6.37
S2/S3	1,533	0.34
Jumlah	457,491	100.00

Sumber: Surakarta Dalam Angka (2007)

Mata pencaharian utama penunjang perekonomian di Kota Surakarta adalah buruh industri (17,40%), diikuti oleh buruh bangunan (15,76%), sedangkan yang paling sedikit adalah petani. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3 Banyaknya Penduduk Kota Surakarta Berdasarkan Mata Pencaharian

Mata Pencaharian	Jumlah	(%)
Petani Sendiri	486	0.11
Buruh Tani	569	0.13
Pengusaha	8,218	1.89
Buruh Industri	75,667	17.40
Buruh Bangunan	68,535	15.76
Pedagang	33,180	7.63
Angkutan/Transpor	37,981	8.74
PNS/TNI/POLRI	26,169	6.02
Pensiunan	17,018	3.91
Lain-lain	166,936	38.40
Jumlah	434,759	100.00

Sumber: Surakarta Dalam Angka (2007)

Alat transportasi ojek sepeda motor di Kota Surakarta dapat dijumpai di pintu-pintu terminal, pintu stasiun, ujung-ujung gang suatu daerah perumahan atau permukiman serta tempat-tempat pemberhentian bis atau halte angkutan umum yang terdapat pada jalan utama masuk kota. Ojek-okek ini ada yang membuat pangkalan ojek dengan jelas diberi papan pemberitahuan, ada pula yang hanya bergerombol pada suatu lokasi parkir atau bahu jalan.

#### 4.2. Karakteristik Sosial Ekonomi Operator

Usia operator ojek yang paling banyak diantara usia produktif yang ada adalah umur 36-40 Tahun (sekitar 19,23%). Meskipun masih terdapat usia diatas 60 tahun yang masih bekerja sebagai operator ojek tetapi jumlahnya relatif sedikit. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4 Prosentase Usia Operator Ojek yang Beroperasi Di Kota Surakarta

Usia Operator Ojek	Prosentase (%)
Kurang dari 21	1.92
21-25	3.85
26-30	9.62
31-35	5.77
36-40	19.23
41-45	15.38
46-50	11.54
51-55	13.46
56-60	17.31
Diatas 61	1.92
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

Pendidikan operator ojek yang paling banyak adalah pada tingkat pendidikan SD (40,38%) disusul kemudian dengan SLTP dan SLTA. Meskipun ada yang tidak sempat lulus SD (Tidak sekolah) tetapi jumlahnya relatif sedikit. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5 Prosentase Usia Operator Ojek yang Beroperasi Di Kota Surakarta

Pendidikan Operator Ojek	Prosentase (%)
SD	40.38
SLTP	25.00
SLTA	23.08
Tidak Sekolah	11.54
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

Pekerjaan lain operator ojek selain sebagai tukang ojek yang paling banyak adalah sebagai Tukang Parkir (11,54%), meskipun demikian 55,77% tidak punya pekerjaan sambilan lain, yang artinya hanya mempunyai pekerjaan sebagai tukang ojek. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6 Prosentase Pekerjaan Sambilan Operator Ojek yang Beroperasi Di Kota Surakarta

Pekerjaan Sambilan Operator Ojek	Prosentase (%)
Tukang	5.77
Keamanan	3.85
Tukang Parkir	11.54
Bengkel	3.85
Pemulung	1.92
Pedagang	5.77
Guru SD	1.92
Tukang Becak	1.92
Petani	3.85
Karyawan pabrik	3.85
Tidak ada	55.77
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

Lama bekerja sebagai operator ojek yang paling banyak 1-5 tahun (51,92%), meskipun terdapat yang masih kurang dari 1 tahun tapi jumlahnya relatif sangat kecil. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 7

Tabel 7 Prosentase Lama Bekerja Sebagai Operator Ojek yang Beroperasi Di Kota Surakarta

Lama Bekerja Sebagai Operator Ojek (Tahun)	Prosentase (%)
<1	3.85
1-5	51.92
6-10	21.15
11-15	5.77
16-20	9.62
21-25	1.92
26-30	5.77
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

Alasan melakukan pekerjaan sebagai operator ojek sebagian besar adalah karena tidak ada pekerjaan lain (61,54%) sedangkan sisanya sebagai penghasilan tambahan (38,46%). Hal ini memperlihatkan pekerjaan sebagai operator ojek merupakan salah satu bentuk pekerjaan informal yang dapat membantu masyarakat dalam mencukupi kebutuhan hidupnya dan meningkatkan kesejahteraannya.

#### 4.2. Karakteristik Kendaraan

Jenis kendaraan yang digunakan mayoritas adalah jenis kendaraan bebek (98%) sedangkan hanya 2% yang menggunakan jenis kendaraan laki-laki

Merek kendaraan Honda adalah merek kendaraan yang paling banyak digunakan untuk mengojek (40,38%) disusul dengan merek-merek Suzuki, Yamaha dan terkecil adalah Kawasaki (3,85%). Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 8.

Tabel 8 Prosentase Merek Kendaraan Ojek yang Beroperasi Di Kota Surakarta

Merek Kendaraan	Prosentase (%)
Honda	40.38
Suzuki	34.62
Yamaha	21.15
Kawasaki	3.85
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

Umur kendaraan produksi tahun 2001-2005 adalah yang paling banyak digunakan untuk mengojek (30,77%), meskipun masih ada kendaraan tahun 1971 hingga 1980 digunakan tapi jumlahnya relatif kecil. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 9.

Tabel 9 Prosentase Tahun Produksi Kendaraan Ojek yang Beroperasi Di Kota Surakarta

Tahun Produksi Kendaraan	Prosentase (%)
1971-1975	3.85
1976-1980	3.85
1981-1985	7.69
1986-1990	5.77
1991-1995	13.46
1996-2000	19.23
2001-2005	30.77
2006-2010	15.38
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

Kapasitas mesin kendaraan yang paling banyak digunakan untuk mengojek adalah jenis 100 CC (61,54 %), meskipun terdapat kendaraan dengan kapasitas diatas 115 CC tetapi jumlahnya relatif kecil. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 10.

Tabel 10 Prosentase Kapasitas Mesin Kendaraan Ojek yang Beroperasi Di Kota Surakarta

Kapasitas Mesin Kendaraan	Prosentase (%)
100 CC	61.54
110 CC	30.77
115 CC	3.85
125 CC	3.85
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

Cara pembelian/kepemilikan kendaraan yang digunakan untuk mengojek adalah sama besarnya antara yang membeli tunai dan melakukan sistem pencicilan baik melalui kredit maupun sistem arisan. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 11.

Tabel 11 Prosentase Cara Pembelian/Kepemilikan Kendaraan Ojek yang Beroperasi Di Kota Surakarta

Cara Pembelian/Kepemilikan Kendaraan Ojek	Prosentase (%)
Cash	50.00
Kredit	48.08
Arisan	1.92
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

## 4.2. Karakteristik Operasional Pelayanan

Mayoritas para operator ojek di Kota Surakarta bekerja 7 hari dalam satu minggu (82.69%). Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 12.

Tabel 12 Prosentase Jumlah Hari Kerja Operator Ojek yang Beroperasi Di Kota Surakarta

Jumlah Hari Kerja/Minggu	Prosentase (%)
7 Hari	82.69
6 Hari	11.54
4 Hari	1.92
3 Hari	1.92
Tidak tetap	1.92
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

Mayoritas para operator ojek di Kota Surakarta mendapat penumpang 2 sampai 3 penumpang tiap harinya (61.54%). Beberapa operator dapat melayani lebih dari 5 penumpang tiap harinya tetapi dalam jumlah yang relatif kecil (15.38%). Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 13.

Tabel 13 Prosentase Jumlah Penumpang yang Menggunakan Ojek Setiap Hari Di Kota Surakarta

Rata-Rata Jumlah Penumpang/Hari	Prosentase (%)
1 Penumpang	7.69
2 Penumpang	34.62
3 Penumpang	26.92
4 Penumpang	15.38
5 Penumpang	7.69
6 Penumpang	7.69
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

Mayoritas para operator ojek di Kota Surakarta rata-rata bekerja selama 8 jam per hari yaitu sebanyak 21.15%. Terdapat juga sebagian operator yang bekerja di atas 10 jam (= 15.38%). Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 14.

Tabel 14 Prosentase Jumlah Jam Kerja Operator Ojek Tiap Hari Di Kota Surakarta

Jumlah Jam Kerja/Hari	Prosentase (%)
3 Jam	7.69
4 Jam	1.92
5 Jam	11.54
6 Jam	15.38
7 Jam	7.69
8 Jam	21.15
9 Jam	3.85
10 Jam	15.38
> 10 Jam	15.38
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

Sebagian besar (69.23%) para operator ojek di Kota Surakarta beroperasi pada kecepatan (31-40) Km/jam saat melayani penumpang, sekitar 17.31% pada kecepatan (41-50) Km, hanya sebagian kecil yang melakukan pelayanan dibawah 30 Km/jam atau diatas 50 Km/jam. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 15

Tabel 15 Presentase Kecepatan Operasional Ojek Di Kota Surakarta

Kecepatan (Km/Jam)	Prosentase (%)
0-30	7.69
31-40	69.23
41-50	17.31
51-60	5.77
>61	0.00
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

Ditinjau dari sisi kecepatan operasional, maka sebagai kendaraan yang melayani penumpang umum, ojek termasuk mempunyai kecepatan pelayanan yang tinggi atau diatas rata-rata angkutan umum lain yang beroperasi di Kota Surakarta. Data hasil evaluasi kinerja pelayanan angkutan umum Kota Surakarta Tahun 2006 untuk rata-rata kecepatan operasional angkutan umum Bis Perkotaan adalah 17.22 Km/Jam dan Angkutan Kota (Angkot) adalah 15.32 Km/Jam (DLLAJ Kota Surakarta, 2006). Sedangkan Taksi dari hasil penelitian tahun 2006 mempunyai rata-rata kecepatan perjalanan 28.18 Km/Jam (Aprilinda, 2006).

Sebagian besar pelayanan ojek di Kota Surakarta menjangkau hingga luar kota atau batas kota (80.77%) , hanya sebagian kecil saja yang hanya melayani dalam kota (= 19.23%).

Jam pelayanan ojek adalah 24 jam, hal ini ditunjukkan dengan keberadaan operator ojek pada pos/pangkalannya setiap saat meskipun dalam jumlah relatif sedikit. Para operator ini akan lebih terlihat banyak pada jam-jam puncak permintaan ojek yang lebih banyak terjadi pada saat kendaraan umum dengan rute tetap tidak ada yang beroperasi lagi. Sehingga dapat dikatakan jam puncak permintaan ojek adalah pada pukul 16.00 hingga 04.00. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Tabel 16

Tabel 16 Presentase Jam Permintaan Pelayanan Ojek Di Kota Surakarta

Jumlah Jam Kerja/Hari	Prosentase (%)
00.00 – 04.00	46.15
04.00 – 08.00	0.00
08.00 – 12.00	0.00
12.00 – 16.00	0.00
16.00 – 20.00	30.77
20.00 – 00.00	23.08
Jumlah	100.00

Sumber: Analisis Data Primer (2009)

Ditinjau berdasarkan cara mendapatkan penumpang, maka sebagian besar pelayanan ojek di Kota Surakarta mendapatkan penumpang dengan cara diatur atau digilir dalam anggota di setiap pos ojek (78.85%) , hanya sebagian kecil saja yang tidak diatur/tidak digilir (= 21.15%). Sedangkan cara penumpang mendapatkan pelayanan ojek dilakukan dengan cara penumpang mendatangi pos ojek tersebut, meskipun terdapat beberapa penumpang yang juga memanggil ojek dengan menggunakan HP atau dengan cara berlangganan.

## 5. Kesimpulan

Beberapa kesimpulan yang dapat disampaikan sebagai hasil penelitian ini adalah:

- Keberadaan ojek sepeda motor di Kota Surakarta menunjukkan adanya kebutuhan (*demand*) angkutan umum dengan karakteristik operasional pelayanan seperti yang dimiliki ojek saat ini.
- Pekerjaan sebagai operator ojek adalah salah satu bentuk pekerjaan informal yang dapat membantu masyarakat dalam mencukupi kebutuhan hidup.
- Ojek sepeda motor di wilayah perkotaan Kota Surakarta mempunyai karakteristik pelayanan angkutan umum yang cepat, dapat melakukan pelayanan diluar batas wilayah kota dengan cepat serta waktu operasional 24 jam.

## 6. Pustaka

- Aprilinda, Nelly., (2006), *Pengaruh Kenaikan Harga BBM Terhadap Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Taksi (Studi Kasus Pada Taksi Kosti Solo)*, Skripsi, Universitas Sebelas Maret, Surakarta.
- Arintono, Sulisty, (2003), " Is The Fare Fair? A Case Study of Mikrolet Operation In Bandar Lampung Indonesia", *Journal of Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol. 5, October, hal. 38-49.
- Biro Pusat Statistik. (2007), *Surakarta Dalam Angka 2007*, Biro Pusat Statistik Kota Surakarta
- Cervero, R., Golub, A., (2007), "Informal Transport: A global perspective", *Transport Policy*, doi:10.1016/j.transpol.2007.04.011
- Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan, (2006), *Evaluasi Pelayanan Angkutan Kota Surakarta*, Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan, Surakarta
- Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan, (2006), *Evaluasi Pelayanan Bis Perkotaan Surakarta*, Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan, Surakarta
- Fasakin, F.O., (2001), "Some Factors Affecting Dailly Profits of Commercial Motorcycles in Akure, Nigeria", *Transport Policy* 8, hal 63-69.
- Godard, X., (2006), "Coping With Paratransit in Developing Cities, A Scheme of Complementarity With Institutional Transport", Paper Presented at *Future Urban Transport Conference*, Volvo Foundation for FUT, Gothenberg, Sweden 2-5 April 2006
- Khisty, C.J. dan Lall, B.K., (2006), *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1 & 2*, Edisi Ketiga, Erlangga, Jakarta.
- Oshima, R., Fukuda, A., Fukuda, T., dan Satiennam, T., (2007), "Study On Regulation of Motorcycle Taxi Service in Bangkok", *Journal of the Eastern Asia*

- Society for Transportation Studies, Vol. 7, hal. 1828 -1843.
- Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasan, (1989), *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Vuchic, Vukan R. (1992), "Urban Passenger Transportation Modes", dalam *Public Transportation*, Second Edition, eds. Gray, George E dan Hoel, Lester A, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey, hal 79-114.