

**PILIHAN MODA PETE-PETE DAN OJEK  
DI KOTA MAJENE SULAWESI BARAT**

*THE CHOICE OF MODES PETE-PETE AND OJEK  
IN MAJENE TOWN WEST SULAWESI BARAT*

**WAHYUNI**



**PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2007**

**TESIS**

**PILIHAN MODA PETE-PETE DAN OJEK  
DI KOTA MAJENE SULAWESI BARAT**

Disusun dan diajukan oleh :

**WAHYUNI**

**Nomor Pokok P2900205509**

telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis

pada tanggal 21 Februari 2007

dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui

Komisi Penasihat,

**Prof. Dr. Ir. Shirly Wunas, DEA**  
Ketua

**A. St. Chaerunnisa, ST, MT**  
Anggota

Ketua Program Studi  
Teknik Transportasi,

**Prof. Dr-Ing. H. M. Yamin Jinca, MStr**

Direktur Program Pascasarjana  
Universitas Hasanuddin,



**Prof. Dr. dr. Abdul Razak Thaha, M.Sc**

## PRAKATA

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan taufik-Nya, sehingga tesis ini dapat selesai dengan baik.

Berbagai hambatan dan tantangan yang dihadapi oleh penulis selama studi dan penyusunan tesis ini, namun atas bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak, maka tesis ini selesai pada waktunya. Dalam kesempatan ini penulis dengan tulus menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada:

1. Pusat Pembinaan Keahlian dan Teknik Konstruksi (PUSBIKTEK) Badan Pembinaan Konstruksi dan Sumber Daya Manusia (BPKSDM) Departemen Pekerjaan Umum, atas kesempatan dan beasiswa yang diberikan untuk mengikuti pendidikan magister pada Universitas Hasanuddin Makassar.
2. Ibu Prof .Dr.Ir. Shirly Wunas, DEA sebagai ketua komisi penasihat dan Ibu A.St. Chaerunnisa, ST, MT. sebagai anggota komisi penasihat atas dorongan, bantuan, dan bimbingan yang telah diberikan mulai dari awal hingga akhir penyusunan tesis ini.
3. Bapak Prof. Dr. H. Rahardjo Adisasmita, SE, M.Ec, Bapak Prof. Dr-Ing. H.M. Yamin Jinca, MStr, dan Bapak Prof. Dr. H. Thahir Kasnawi, SU sebagai komisi penguji yang telah banyak memberikan masukan dalam penyempurnaan tesis ini.

4. Almarhum Ayahanda Drs. H. Abdul Djalil Sida, yang tidak sempat melihat ananda selesai, Ibunda Hj. St. Dasni Djalil serta saudara-saudaraku (kak Wahdah, adik Naja, dan adik Panji) atas segala motivasi dan doanya selama penulis mengikuti pendidikan.
5. Teman-teman Teknik Transportasi angkatan I dan Teknik Perencanaan Prasarana angkatan V, yang telah banyak membantu dalam penyusunan tesis ini.
6. Serta kepada pihak-pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, terima kasih atas bantuannya.

Harapan penulis, kiranya tesis ini mendapatkan berbagai masukan dan kritikan yang sifatnya membangun dalam rangka kesempurnaan tesis ini dan semoga bantuan yang telah diberikan kepada penulis mendapat ganjaran yang berlipat ganda di sisi Tuhan Yang Maha Esa. Amin.

Makassar, Februari 2007

Wahyuni

**DAFTAR ISI**

	<b>Halaman</b>
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PRAKATA	iii
ABSTRAK	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
E. Ruang Lingkup Penelitian	5
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	6
A. Pengertian Umum	6
B. Landasan Konsep Pemilihan Moda	8
C. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda	11
D. Angkutan Umum	14

E. Model <i>Logit Binomial</i>	16
F. Regresi Linear Berganda	17
G. Uji Statistik	19
H. Penelitian Terdahulu	22
I. Kerangka Konseptual	23
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	<b>25</b>
A. Jenis dan Desain Penelitian	25
B. Waktu dan Lokasi Penelitian	25
C. Populasi dan Sampel	26
D. Jenis dan Sumber Data	27
E. Teknik Pengumpulan Data	28
F. Teknik Analisis	29
G. Definisi Operasional	29
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	<b>32</b>
A. Gambaran Umum Wilayah Studi	32
B. Karakteristik Responden	36
C. Karakteristik Pergerakan	45
D. Karakteristik Fasilitas Moda Transportasi	55
E. Analisis Pola Pergerakan Pengguna Moda Pete-Pete dan Ojek	63
F. Model Pemilihan Moda	71
G. Proporsi Pemilihan Moda	83

**BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

A. Kesimpulan	87
B. Saran-saran	88
DAFTAR PUSTAKA	90
LAMPIRAN	92

## DAFTAR TABEL

<b>nomor</b>	<b>halaman</b>
1. Besar sampel yang diusulkan untuk dipakai dalam studi-studi wawancara-rumah	26
2. Jumlah sampel tiap kelurahan	27
3. Jumlah dan kepadatan penduduk Kota Majene	33
4. Panjang jalan menurut kondisi jalan di Kabupaten Majene Tahun 2000-2004 (km)	35
5. Distribusi responden menurut jenis kelamin	36
6. Distribusi responden menurut umur	37
7. Distribusi responden menurut jenis pekerjaan	38
8. Distribusi responden menurut tingkat pendidikan	39
9. Distribusi responden menurut tingkat pendapatan	40
10. Distribusi responden menurut jumlah anak	42
11. Distribusi responden menurut kepemilikan kendaraan	43
12. Distribusi responden berdasarkan tujuan pergerakan	45
13. Distribusi responden berdasarkan waktu pergerakan	47
14. Distribusi responden berdasarkan lokasi tujuan pergerakan	48
15. Distribusi responden berdasarkan moda yang digunakan	49
16. Jarak perjalanan pengguna moda pete-pete dan ojek untuk Kelurahan Banggae	50
17. Jarak perjalanan pengguna moda pete-pete dan ojek untuk Kelurahan Totoli	50
18. Jarak perjalanan pengguna moda pete-pete dan ojek untuk Kelurahan Baurung	51

19. Distribusi responden berdasarkan pola pergerakan pengguna ke tempat tujuan	52
20. Distribusi responden berdasarkan jumlah pergerakan dalam sehari	54
21. Distribusi responden berdasarkan waktu menunggu pete-pete	55
22. Distribusi responden berdasarkan waktu menunggu ojek	56
23. Distribusi responden berdasarkan waktu di atas pete-pete	57
24. Distribusi responden berdasarkan tarif pete-pete	58
25. Distribusi responden berdasarkan alasan memilih pete-pete	59
26. Distribusi responden berdasarkan tarif ojek	61
27. Distribusi responden berdasarkan alasan memilih ojek	62
28. Pola pergerakan pengguna moda pete-pete dan ojek di Kelurahan Banggae	64
29. Pola pergerakan pengguna moda pete-pete dan ojek di Kelurahan Totoli	64
30. Pola pergerakan pengguna moda pete-pete dan ojek di Kelurahan Baurung	65
31. Faktor-faktor yang berpengaruh pada pemilihan moda pete-pete dan moda ojek	75
32. Model moda pete-pete dan ojek di Kelurahan Totoli	83
33. Model moda pete-pete dan ojek di Kelurahan Baurung	83
34. Proporsi pemilihan moda pete-pete dan ojek	85

## DAFTAR GAMBAR

<b>nomor</b>	<b>halaman</b>
1. Proses pemilihan dua moda	7
2. Kerangka konseptual	24
3. Pergerakan pengguna moda pete-pete dan ojek antar zona	68

## ABSTRAK

WAHYUNI. *Pilihan Moda Pete-Pete dan Ojek di Kota Majene Sulawesi Barat* (dibimbing oleh Shirly Wunas dan A. St. Chaerunnisa).

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan (1) pola pergerakan pengguna moda pete-pete dan ojek di Kota Majene, (2) model pemilihan moda pete-pete dan ojek di Kota Majene. Penelitian dilaksanakan di tiga Kelurahan yakni Kelurahan Banggae, Totoli, dan Baurung. Metode yang digunakan dalam penelitian adalah survei lapangan dengan sistem wawancara pada rumah tangga. Teknik analisis untuk pola pergerakan pengguna moda pete-pete dan ojek dengan deskriptif kualitatif dan analisis model pemilihan moda dengan *logit binomial*. Hasil penelitian menunjukkan pola pergerakan pengguna didominasi oleh moda ojek untuk tujuan pergerakan ke tempat bekerja/kantor, berdagang/menjual, dan pasar karena mudah diperoleh dan cepat tiba ditujuan. Dan pengguna moda pete-pete dominan untuk tujuan ke sekolah/kampus karena biaya perjalanan relatif lebih murah. Hal ini nampak di pusat kota (Kelurahan Banggae), pengguna menggunakan moda ojek karena jalur pelayan moda pete-pete masih terbatas. Untuk kota tepi (Kelurahan Totoli) pergerakan menuju pusat kota dan di dalam wilayah sendiri didominasi moda ojek, karena terbatasnya jalur pelayanan moda pete-pete, sedangkan yang menuju ke kota tepi lainnya (Kelurahan Baurung) didominasi moda pete-pete, karena sudah ada jalur pelayanannya. Kemudian untuk kota tepi lainnya (Kelurahan Baurung), didominasi oleh moda pete-pete, karena sudah ada jalur pelayanan moda pete-pete, sedangkan untuk pergerakan ke pusat kota dan kota tepi (Kelurahan Totoli) didominasi moda ojek karena terbatasnya jalur pelayanan moda pete-pete. Hasil *logit binomial* menunjukkan pusat kota (Kelurahan Banggae) proporsi pemilihan didominasi moda pete-pete dan untuk kota tepi (Kelurahan Totoli) adalah moda ojek serta kota tepi lainnya (Kelurahan Baurung) adalah moda pete-pete.

## ABSTRACT

WAHYUNI. *The Choice Modes of Pete-Pete and Ojek in Majene Town, West Sulawesi*(Supervised by Shirly Wunas and A. St. Chaerunnisa).

The research aim to explain (1) the movement pattern of pete-pete and ojek modes users in Majene Town, (2) choice model of pete-pete and ojek modes in Majene Town. The study is conducted in three village: Banggae, Totoli, and Baurung. It is a field survey involving interviews with family members. Technique analysis for movement pattern of pete-pete and ojek modes with descriptive analysis qualitative and analysis the choice model of modes with binomial logit model. The result reveals that users movement pattern is dominated by ojek mode to a destination as workplaces, retailing, and market places, because easy go and quickly arrive in destination, And for schools/campuses destination, pete-pete mode is a dominant option, because of the traveling cost expense relative. This matter look in city center (Village Banggae) users use ojek mode, because route service of pete-pete mode still be limited. For Village Totoli to city center and within the village it self mostly use ojek mode, because route service of pete-pete still be limited, whereas towards Baurung Village is dominated by pete-pete mode, because have there are route service of pete-pete mode. Later, for Village Burung is dominated by pete-pete mode because have there are route service of pete-pete mode, while for movement to city center and to Totoli Village users mostly choose ojek mode, because route service of pete-pete still be limited. Result *binomial logit* model, show city center (Kelurahan Banggae) most proportion of mode choice is dominated by pete-pete mode and for Totoli Village is dominated by ojek mode and in Baurung Village is dominated by pete-pete mode.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi adalah proses perpindahan manusia dan distribusi barang dari satu tempat yang merupakan tempat asal ke tempat lainnya yang merupakan tempat tujuan. Ada tiga hal yang penting dalam proses transportasi, yaitu prasarana berhubungan dengan wadah atau infrastruktur yang mendukung sarana, kemudian sarana yang berhubungan dengan alat atau moda yang digunakan dalam pergerakan manusia dan barang, dan muatan yang diangkut yaitu manusia dan barang (Munawar, 2005).

Ditinjau dari terminologinya, sistem transportasi suatu wilayah adalah pergerakan manusia dan barang, antara suatu zona asal dan asal tujuan dalam wilayah bersangkutan. Pergerakan yang dimaksud dapat dilakukan dengan menggunakan berbagai sarana atau moda. Makin meningkatnya kegiatan masyarakat suatu daerah, maka makin meningkat pula pergerakan manusia, barang, dan jasa sehingga kebutuhan akan jasa transportasi perlu terus ditingkatkan untuk menunjang pergerakan manusia, barang, dan jasa.

Pergerakan manusia dan barang yang pasti melibatkan banyak moda transportasi. Pemilihan moda transportasi oleh pengguna adalah waktu perjalanan, biaya, kenyamanan, tingkat kepopuleran suatu moda, maksud

perjalanan dan kelaziman menggunakan suatu moda. Perilaku pelaku perjalanan dalam memilih moda angkutan ditentukan oleh beberapa faktor, diantaranya karakteristik pelaku perjalanan (*the characteristic of trip make*), karakteristik perjalanan (*the characteristic of trip*), dan karakteristik sistem transportasi (*the characteristic of transportation system*) (Munawar, 2005).

Penyediaan fasilitas transportasi (S) dalam hal ini moda angkutan ada kaitannya dengan permintaan akan jasa transportasi secara menyeluruh. Tiap model transportasi mempunyai karakteristik dan aspek teknis yang berlainan, yang berpengaruh terhadap jasa angkutan yang ditawarkan oleh pengangkutan.

Model perencanaan transportasi empat tahap merupakan gabungan dari beberapa seri submodel, salah satunya adalah pemilihan moda, jika terjadi interaksi antara tata guna lahan maka seseorang akan memutuskan interaksi tersebut dilakukan, yaitu salah satunya adalah pemilihan alat angkut (moda).

Majene sebagai salah satu kabupaten di Sulawesi Barat, dengan total jumlah penduduk sebanyak 137.474 jiwa, sekitar 58.481 jiwa berdomisili di Kota Majene, mengalami perkembangan dengan makin meningkatnya kegiatan masyarakat, sehingga meningkat pula pergerakan penduduk, barang, dan jasa. Maka permintaan kebutuhan akan jasa transportasi perlu terus ditingkatkan.

Pergerakan penduduk Kota Majene dilayani oleh beberapa moda angkutan antara lain becak, ojek, dan pete-pete. Saat ini jumlah ojek mengalami perkembangan pesat dalam tiga tahun terakhir ini dengan jumlah berkisar 135 kendaraan sedangkan pete-pete yang melayani masyarakat tercatat 163 kendaraan.

Masing-masing moda angkutan mempunyai kelebihan dan kekurangan, khususnya moda ojek memiliki mobilitas tinggi, waktu perjalanan lebih singkat, menjangkau seluruh wilayah, dan mudah mendapatkannya, sehingga moda ini berkembang pesat. Namun masalah yang ditimbulkan moda ojek cukup banyak antara lain kecelakaan, pengguna moda tidak merasa aman dan nyaman karena kecepatan tinggi, serta tingkat kedisiplinan tukang ojek masih rendah.

Kelebihan moda pete-pete kapasitas muat besar, biaya relatif murah, dan aman. Namun di lapangan sebagian besar moda pete-pete kurang diminati, jumlah penumpang kurang bahkan kosong sama sekali, selain itu jalur pete-pete belum menjangkau seluruh wilayah Kota Majene, masyarakat harus berjalan kaki cukup jauh untuk mendapatkan pete-pete dan waktu tunggu cukup lama.

Dalam mengatasi permasalahan moda transportasi di Kota Majene, maka diperlukan suatu studi tentang pilihan antar moda oleh pelaku perjalanan yang ditinjau dari karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan, dan karakteristik fasilitas transportasi. Sehingga ada keseimbangan antara pilihan moda pete-pete dan ojek di Kota Majene.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka permasalahan yang diajukan dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana pola pergerakan pengguna moda pete-pete dan ojek di Kota Majene.
2. Bagaimana model pemilihan moda pete-pete dan ojek di Kota Majene.

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Menjelaskan pola pergerakan pengguna moda pete-pete dan ojek di Kota Majene.
2. Menjelaskan model pemilihan moda pete-pete dan ojek di Kota Majene.

## **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Sebagai bahan informasi dan masukan bagi Pemerintah Kabupaten Majene, khususnya Dinas Perhubungan dalam menetapkan kebijakan yang berkaitan dengan moda angkutan umum.
2. Sebagai bahan referensi bagi peneliti lain yang ingin mengkaji masalah-masalah moda transportasi lainnya.

### **E. Ruang Lingkup Penelitian**

Penelitian ini diarahkan pada :

1. Bagaimana pola pergerakan pengguna moda pete-pete dan ojek di Kota Majene.
2. Bagaimana model pemilihan moda pete-pete dan ojek di Kota Majene.
3. Lokasi penelitian dalam wilayah kota dibagi dalam tiga zona berdasarkan wilayah administrasi Kota Majene yaitu Kelurahan Banggae, Kelurahan Totoli , dan Kelurahan Baurung.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Umum**

Pemilihan moda/modal split diartikan sebagai proporsional jumlah total orang yang bepergian diantara metode atau sarana perjalanan. Modal split dapat dinyatakan sebagai fraksi, rasio atau prosentase total jumlah perjalanan (Jinca dkk., 2002).

Pemilihan moda merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini disebabkan karena peran kunci dari angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi. Tidak seorang pun dapat menyangkal bahwa moda angkutan umum menggunakan ruang jalan jauh lebih efisien daripada moda angkutan pribadi (Tamin, 2000).

Ada beberapa prosedur berbeda untuk mengetahui split di dalam perencanaan transportasi ini. Kesemua prosedur didasarkan pada asumsi adanya total permintaan perjalanan menggunakan bus, kereta bawah tanah, kereta api, mobil, dan bergantung pada keadaan setiap sarana transportasi terhadap kompetitornya. Tingkat persaingan biasanya diperoleh melalui analisis tiga perangkat faktor :

1. Karakteristik perjalanan yang dilakukan seperti : panjang, waktu, dan tujuan perjalanan.
2. Karakteristik orang yang melakukan perjalanan seperti : kepemilikan kendaraan, pendapatan, dan keadaaan sosial.