



PREFERENSI PENGLAJU TERHADAP MODA TRANSPORTASI DI DESA TLOGOREJO KECAMATAN KARANGAWEN KABUPATAEN DEMAK

Nurul Arofah✉, Apik Budi Santoso, Saptono Putro

Jurusan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang, Indonesia

Info Artikel

Sejarah Artikel:
Diterima Juni 2012
Disetujui Agustus 2012
Dipublikasikan Oktober 2012

Keywords:
Preferences, commuters, Transport Modes

Abstrak

Pertambahan penduduk mendorong perubahan tak terbatas pada jumlah penduduk, Mobilitas merupakan suatu pergerakan penduduk. Pergerakan ini akan dihadapkan dalam suatu pemilihan moda transportasi. Penelitian dilakukan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi penglaju dalam pemilihan moda transportasi dan pengaruh pendapatan terhadap preferensi moda transportasi. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi dan mengetahui pengaruh pendapatan terhadap preferensi moda transportasi. Teknik pengambilan sampel secara *proportional random sampling* pada beberapa penglaju berdasarkan variasi pekerjaan yaitu meliputi pedagang, buruh bangunan, buruh industri, pengusaha, dan PNS/ABRI. Penelitian menggunakan metode analisis deskriptif kuantitatif, analisis deskriptif persentase dan analisis statistik dengan regresi linear ganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapatan tidak berpengaruh terhadap pemilihan moda transportasi akan tetapi faktor yang berpengaruh adalah biaya transportasi dan jarak tempuh.

Abstract

Mobility is a movement of people. movement then will be faced in an election mode of transportation. The study conducted to analyze the factors that affect commuters in the selection of transportation modes and the effect of income on transportation preferences. The purpose of this study to determine the factors that affect the transport and determine the effect of income on transportation preferences. The sampling technique is proportional random sampling based on some variation of work commuters which include traders, construction workers, industrial workers, businessmen, and civil / military. Research using quantitative descriptive analysis method, the percentage of descriptive analysis and statistical analysis by multiple linear regression. The results showed that income had no effect on the selection of transportation modes but the factors that influence the cost of transportation and mileage

Pendahuluan

Di Indonesia prasarana transportasi baik darat, laut maupun udara telah dibangun dengan baik, di darat, jalan-jalan yang menghubungkan wilayah satu dengan yang lain telah dan sedang dibangun (bagi yang belum ada) dan bagi yang sudah ada ditingkatkan kualitasnya. Jumlah kendaraan umum yang menghubungkan wilayah yang satu dengan yang lain semakin meningkat. Mereka tidak hanya menghubungkan antarkota tetapi juga kota dengan desa dan antardesa. Hal ini menyebabkan hampir tidak ada tempat di Indonesia (terutama di Jawa dan Bali) yang terisolasi (Mantra, 2007:176). Khusus kebijakan di bidang transportasi darat di Jawa, terutama yang menghubungkan desa dengan kota, sejak tahun 1970 diadakan perbaikan dan penambahan. Pengaruh pembangunan dan modernisasi di Jawa telah menyebabkan munculnya diferensiasi mata pencaharian penduduk pada tingkat desa. Propinsi Jawa Tengah merupakan salah satu dari 33 propinsi di Indonesia, dengan Kota Semarang sebagai ibu kota propinsi dan pusat perekonomian yang mempunyai kedudukan yang sama dengan kota-kota yang ada di Indonesia dan merupakan propinsi yang menjadi sumber transmigran.

Pertumbuhan wilayah di daerah perkotaan seperti Semarang lebih cepat dibandingkan pertumbuhan wilayah di daerah pedalaman, hal ini menyebabkan Kota Semarang banyak menawarkan berbagai macam sarana dan lapangan pekerjaan. Semua hal ini merupakan daya tarik yang sangat kuat bagi masyarakat, khususnya bagi para *commuter* yang berasal dari daerah-daerah disekitar misalnya para *commuter* dari Desa Tlogorejo Kecamatan Karangawen. Dalam melakukan perjalanan dari Desa Tlogorejo Kecamatan Karangawen ke Semarang atau sebaliknya pelaku perjalanan akan dihadapkan pada pilihan jenis moda transportasi, yaitu transportasi angkutan umum kota (Angkot), bus, kendaraan motor/mobil dan sepeda. Untuk menentukan pilihan jenis angkutan inilah pelaku perjalanan mempertimbangkan berbagai faktor, seperti maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan lain sebagainya (Sari, 2009:2-3). Sebagian banyak penglaju Desa Tlogorejo lebih memilih kendaraan sepeda motor sebagai alat transportasi untuk meneju tempat kerjanya. Dari permasalahan yang terjadi maka harapan untuk kedepannya pemerintah hendaknya bekerja sama dengan instansi-instansi terkait untuk menyediakan moda transportasi bus dan pemerintah membuat suatu undang-undang terkait juga sanksi agar peng-

laju tidak melanggar, dengan ini diharapkan kemacetan lalulinas dapat teratasi dengan baik. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui macam-macam moda transportasi yang digunakan penglaju di Desa Tlogorejo, mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi dan mengetahui besarnya pengaruh pendapatan penglaju terhadap pemilihan moda transportasi yang digunakan.

Metode

Populasi dalam penelitian ini adalah penglaju Desa Tlogorejo dan teknik pengambilan sampel menggunakan metode *proportional random sampling*. Sampel dipilih berdasarkan pada variasi pekerjaan yaitu pedagang, buruh bangunan, buruh industri, pengusaha, dan PNS/ABRI. Sampel terpilih sebanyak 78 orang. Data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder. Metode analisis data yang digunakan adalah metode analisis data secara deskriptif kuantitatif digunakan untuk mendeskripsikan data tabel, analisis deskriptif persentase digunakan untuk Metode ini digunakan untuk memberikan deskriptif atau pembahasan hasil penelitian mengenai mobilitas ulang alik yang berupa data kuantitatif dengan analisis berupa analisis prosen dan analisis tabel. dan analisis regresi linier ganda ini di gunakan untuk mengetahui pengaruh besarnya pendapatan penglaju terhadap pemilihan moda transportasi.

Berdasarkan tabel 1 jenis pekerjaan pelaku mobilitas ulang alik sebagai pedagang yaitu sebanyak 3 orang atau 10,71% menggunakan moda transportasi sepeda, 13 orang atau 46,43% menggunakan moda transportasi sepeda motor, 5 orang atau 17,86% menggunakan moda transportasi mobil dan 7 orang atau 25% menggunakan moda transportasi angkutan/bus, untuk buruh bangunan 13 orang atau 56,52% menggunakan moda transportasi sepeda motor dan 10 orang atau 43,48% menggunakan moda transportasi angkutan/bus, untuk buruh industri 8 orang atau 44,44% menggunakan moda transportasi sepeda motor dan 10 orang atau 55,56% menggunakan moda transportasi angkutan/bus, untuk pengusaha 2 orang atau 40% menggunakan moda transportasi sepeda motor dan 3 orang atau 60% menggunakan moda transportasi mobil dan PNS/ABRI 3 orang atau 75% menggunakan moda transportasi sepeda motor dan 1 orang atau 25% menggunakan moda transportasi mobil.

Tabel 1: Mata Pencapaian Penglaju Desa Tlogorejo

No	Mata pencapaian	Moda Transportasi	Jumlah	Persentase (%)
1	Pengusaha	Motor	2	40
		Mobil	3	60
2	Pedagang	Sepeda	3	10,71
		Motor	13	46,43
		Mobil	5	17,86
		Angkutan/Bus	7	25
3	Buruh bangunan	Motor	13	56,52
		Angkutan/Bus	10	43,48
4	Buruh industri	Motor	8	44,44
		Angkutan/Bus	10	55,56
5	PNS/ABRI	Motor	3	75
		Mobil	1	25

Sumber: Data Primer, 2012

Berdasarkan Tabel 1 jenis pekerjaan pelaku mobilitas ulang alik sebagai pedagang yaitu sebanyak 3 orang atau 10,71% menggunakan moda transportasi sepeda, 13 orang atau 46,43% menggunakan moda transportasi sepeda motor, 5 orang atau 17,86% menggunakan moda transportasi mobil dan 7 orang atau 25% menggunakan moda transportasi angkutan/bus, untuk buruh bangunan 13 orang atau 56,52% menggunakan moda transportasi sepeda motor dan 10 orang atau 43,48% menggunakan moda transportasi

angkutan/bus, untuk buruh industri 8 orang atau 44,44% menggunakan moda transportasi sepeda motor dan 10 orang atau 55,56% menggunakan moda transportasi angkutan/bus, untuk pengusaha 2 orang atau 40% menggunakan moda transportasi sepeda motor dan 3 orang atau 60% menggunakan moda transportasi mobil dan PNS/ABRI 3 orang atau 75% menggunakan moda transportasi sepeda motor dan 1 orang atau 25% menggunakan moda transportasi mobil.

Tabel 2: Jarak Mobilitas Ulang Alik Desa Tlogorejo Tahun 2012

No	Jarak	Moda Transportasi	Jumlah	Persentase (%)
1	< 10 Km	Sepeda	3	20
		Motor	8	53,34
		Mobil	2	13,33
		Angkutan/Bus	2	13,33
2	10-14 Km	Motor	10	55,56
		Mobil	2	11,11
		Angkutan/Bus	6	33,33
3	15-20 Km	Motor	6	40
		Mobil	3	20
		Angkutan/Bus	6	40
4	> 20 Km	Motor	15	50
		Mobil	2	6,67
		Angkutan/Bus	13	43,33

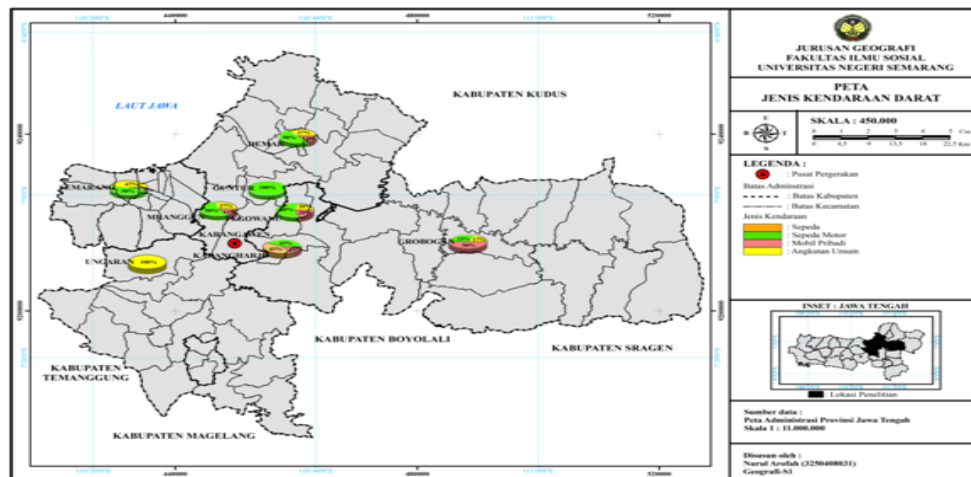
Sumber: Data Primer, 2012

Berdasarkan Tabel 2 hasil penelitian jarak dari tempat tinggal ke tempat tujuan bekerja yaitu menempuh jarak > 20 Km sebanyak 15 orang atau 50% menggunakan moda transportasi sepeda

motor, 2 orang atau 6,67% menggunakan moda transportasi mobil dan 13 orang atau 43,33% menggunakan moda transportasi angkutan/bus, untuk jarak antara 15-19 Km sebanyak 6 orang

atau 40% menggunakan moda transportasi sepeda motor, 3 orang atau 20% menggunakan moda transportasi mobil dan 6 orang atau 40% menggunakan moda transportasi angkutan/bus, untuk jarak antara 10-14 Km, dan 10 orang 50,56% menggunakan moda transportasi sepeda motor, 2 orang atau 11,11% menggunakan moda transportasi mobil dan 6 orang atau 33,33% menggunakan moda transportasi angkutan/bus, dan untuk jarak < 10 Km sebanyak 3 orang atau 20% meng-

gunakan moda transportasi sepeda, 8 orang atau 53,34% menggunakan moda transportasi sepeda motor, 2 orang atau 13,33% menggunakan moda transportasi mobil dan 2 orang atau 13,33% menggunakan moda transportasi angkutan/bus. Jenis kendaraan yang digunakan untuk melakukan mobilitas ulang alik oleh penduduk Desa Tlogorejo yaitu sepeda, angkutan umum, sepeda motor dan mobil pribadi.



Berdasarkan Gambar 1 dapat diketahui untuk tujuan mobilitas Semarang sebanyak 16 orang atau sebesar 47,05% menggunakan alat transportasi angkutan umum/bus, sebanyak 17 orang atau sebesar 50% menggunakan sepeda motor, sebanyak 1 orang atau sebesar 2,95% menggunakan mobil, untuk tujuan mobilitas Ungaran sebanyak 2 orang atau 100% menggunakan alat transportasi angkutan umum/bus, untuk tujuan mobilitas Kecamatan Mranggen sebanyak 9 orang atau 60% menggunakan alat transportasi sepeda motor, sebanyak 4 orang atau 26,67% menggunakan alat transportasi angkutan umum/bus, sebanyak 2 orang atau 13,33% menggunakan alat transportasi mobil, untuk tujuan mobilitas Kecamatan Guntur sebanyak 1 orang atau 100% menggunakan alat transportasi sepeda motor, untuk tujuan mobilitas Kecamatan Tanggunharjo sebanyak 3 orang atau 42,86% menggunakan alat transportasi sepeda motor, sebanyak 1 orang atau 14,28% menggunakan alat transportasi mobil, sebanyak 3 orang atau 42,86% menggunakan alat transportasi sepeda, untuk tujuan mobilitas Kabupaten Grobogan sebanyak 1 orang atau 16,66% menggunakan alat transportasi angkutan umum/bus, sebanyak 2 orang atau 33,34% menggunakan alat transportasi sepeda motor, sebanyak 3 orang atau 50% menggunakan alat transportasi mobil, untuk

tujuan mobilitas Kecamatan Tegowanu sebanyak 1 orang atau 20% menggunakan alat transportasi angkutan umum/bus, sebanyak 3 orang atau 60% menggunakan alat transportasi sepeda motor, sebanyak 1 orang atau 20% menggunakan alat transportasi mobil, dan untuk tujuan mobilitas Kabupaten Demak sebanyak 3 orang atau 37,50% menggunakan alat transportasi angkutan umum/bus, sebanyak 4 orang atau 50% menggunakan alat transportasi sepeda motor, dan sebanyak 1 orang atau 12,50% menggunakan alat transportasi mobil. Jadi dapat diketahui bahwa rata-rata penglaju memilih kendaraan sepeda motor sebagai alat transportasi untuk menuju tempat kerja dan hanya sebagian kecil saja penglaju yang memilih kendaraan sepeda sebagai alat transportasi.

Faktor Pemilihan Moda Transportasi

Faktor pemilihan moda transportasi ini sangat bervariasi, tetapi banyak diantara orang memilih moda transportasi selalu mempertimbangkan biaya yang akan dikeluarkan. Karena apabila biaya yang dikeluarkan semakin mahal maka akan mengurangi pendapatan mereka. Apalagi di zaman yang semakin modern ini semua barang untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari semakin mahal. Faktor preferensi moda transportasi bagi penglaju sangat berbeda-beda.

Ada yang mempertimbangkan biaya yang akan dikeluarkan, jarak yang ditempuh yang mempengaruhi ketepatan waktu untuk sampai ketempat tujuan bekerja, kepemilikan

kendaraan dan faktor kesukaan karena pengelaju lebih menyukai alat transportasi tersebut.

Tabel 3: Faktor Preferensi Moda Transportasi Pengelaju Desa Tlogoreja Tahun 2012

No	Faktor preferensi moda transportasi	Jumlah	Persentase (%)
1	Biaya transportasi	31	39,74
2	Jarak tempuh perjalanan	31	39,74
3	Kepemilikan kendaraan	10	12,82
4	Kesukaan moda transportasi	6	7,69
Jumlah		78	100,00

Sumber: Data Primer, 2012

Berdasarkan Tabel 6 dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa sebagian besar faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi moda transportasi bagi para pengelaju adalah biaya yaitu sebanyak 32 orang atau 41,03%, kemudian diikuti dengan faktor jarak yaitu sebanyak 31 orang atau 39,74%, faktor kepemilikan sebanyak 9 orang atau 11,54% dan faktor kesukaan 6 orang atau 7,69%.

Pendapatan Pengelaju Dan Pengaruh

nya terhadap *Preferensi* Moda Transportasi Pendapatan dalam hal ini merupakan pendapatan responden yang melakukan mobilitas ulang alik. Setiap orang bekerja mengharapkan adanya imbalan berupa upah/gaji dari orang yang memberikan pekerjaan tersebut. Besar kecilnya upah kerja seseorang dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti status pekerjaan, tingkat keahlian, keterampilan dan curahan jam kerja.

Tabel 4: Pendapatan Perbulan Pengelaju Desa Tlogorejo Tahun 2012

No	Pendapatan Perbulan	Moda Transportasi	Jumlah	Persentase (%)
1	> Rp 2.000.000	Motor	2	33,33
		Mobil	4	66,67
2	Rp 1.500.000-2.000.000	Motor	7	43,75
		Mobil	5	31,25
		Angkutan/Bus	4	25
3	Rp 1.000.000-< 1.500.000	Sepeda	1	4,35
		Motor	15	65,22
		Angkutan/Bus	7	30,43
4	< Rp 1.000.000	Sepeda	2	6,06
		Motor	15	45,45
		Angkutan/Bus	16	48,49

Sumber: Data Primer, 2012

Berdasarkan Tabel 4 dari hasil penelitian maka dapat diketahui pendapatan perbulan pengelaju > 2.000.000 yaitu sebanyak 2 orang atau 33,33% menggunakan moda transportasi sepeda motor dan 4 orang atau 66,67% menggunakan moda transportasi mobil, untuk pendapatan 1.500.000-2.000.000 yaitu sebanyak 7 orang atau 43,75% menggunakan moda transportasi sepeda motor, 5 orang atau 31,25% menggunakan moda transportasi mobil dan 4 orang atau 25% menggunakan moda transportasi angkutan/bus, untuk pendapatan 1.000.000-< 1.500.000 sebanyak 1 orang atau 4,35% menggunakan moda trans-

portasi sepeda, 15 orang atau 65,22% menggunakan moda transportasi sepeda motor dan 7 orang atau 30,43% menggunakan moda transportasi angkutan/bus, dan untuk pendapatan < 1.000.000 sebanyak 2 orang atau 6,06% menggunakan moda transportasi sepeda, 15 orang atau 45,45% menggunakan moda transportasi sepeda motor dan 16 orang atau 48,49% menggunakan moda transportasi angkutan/bus. Berdasarkan perhitungan rumus regresi linear ganda dapat diketahui bahwa pendapatan pengelaju tidak berpengaruh terhadap preferensi moda transportasi, yang

berpengaruh adalah faktor biaya dan jarak.

Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian analisis data yang telah dilakukan maka peneliti dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Mata pencaharian penglaju Desa Tlogorejo yaitu meliputi pedagang, buruh bangunan, buruh industri, pengusaha dan PNS/ABRI. Preferensi moda transportasi penglaju Desa Tlogorejo meliputi sepeda motor, angkutan umum/bus, mobil dan sepeda. Rata-rata pedagang, buruh bangunan, dan PNS/ABRI Desa Tlogorejo menggunakan alat transportasi sepeda motor, untuk buruh industri rata-rata menggunakan alat transportasi angkutan/bus, untuk pekerja pengusaha rata-rata menggunakan alat transportasi mobil pribadi.
2. Faktor pemilihan moda transportasi penduduk Desa Tlogorejo bermacam-macam yaitu meliputi biaya transportasi, jarak tempuh perjalanan, kepemilikan kendaraan dan kesukaan moda transportasi. Rata-rata faktor preferensi moda transportasi bagi penglaju Desa Tlogorejo adalah faktor biaya dan jarak yaitu

sebanyak 31 orang atau 39,74%, kemudian selanjutnya adalah faktor kepemilikan kendaraan yaitu sebanyak 10 orang atau 12,82% dan faktor kesukaan yaitu sebanyak 6 orang atau 7,69%.

3. Berdasarkan perhitungan rumus regresi linear ganda dapat diketahui bahwa pendapatan penglaju tidak berpengaruh terhadap preferensi moda transportasi, yang berpengaruh adalah faktor biaya dan jarak.

Daftar Pustaka

- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian*. Jakarta: PT RINEKA CIPTA
- Mantra, Ida Bagoes. 2007. *Demografi Umum*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Sari, Nina Wulan. 2009. *Kontribusi Pemulung Yang Melakukan Mobilitas NonPermanen Terhadap Pendapatan Keluarga*. Skripsi. Semarang: Jurusan Geografi FIS UNNES
- Tika, Pabundu. 2005. *Metode Penelitian Geografi*. Jakarta: PT Bumi Aksara
- Tukidi. 2009. *Statistik Terapan*. Semarang: Jurusan Geografi FIS UNNES