

# KAJIAN KARAKTERISTIK ANGKUTAN OJEK SEPEDA MOTOR DAN CIDOMO DI KOTA MATARAM

**Isfanari, Harnen Sulistio, Achmad Wicaksono**  
**Universitas Muhammadiyah Mataram**  
**Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya Malang**  
**Jl. MT. Haryono 167, Malang 65145, Indonesia**  
**E-mail : janitra\_aisy@yahoo.co.id**

## ABSTRAK

Kota Mataram yang terus berkembang dalam berbagai sektor memerlukan sarana transportasi yang memadai khususnya angkutan, guna mendukung perkembangan kota yang dinamis. Kondisi angkutan kota yang sangat terbatas dengan melayani rute terbatas maka keberadaan angkutan ojek sepeda motor dan cidomo sebagai angkutan alternatif sangat dibutuhkan oleh pelaku perjalanan. Tujuan dari kajian ini adalah untuk mengetahui karakteristik angkutan ojek sepeda motor dan cidomo, ditinjau dari sisi sosioekonomi, pergerakan, perilaku berkendara, persepsi pengendara/kusir terhadap keselamatan, dan strategi kebijakan yang akan diambil terkait karakteristik Angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo di Kota Mataram. Metode yang digunakan adalah Statistika Deskriptif, *Importance Performance Analysis* (IPA) dan Analisis SWOT. Dari penelitian ini diketahui bahwa karakteristik sosioekonomi ekonomi pengendara ojek sepeda motor, mayoritas (45%) usia 17-25 tahun, (84%) suku Sasak, (53%) SMA, (31%) berpenghasilan per bulan Rp. 1.000.000 – Rp. 1.250.000, sedangkan cidomo mayoritas (41%) usia 26-40 tahun, (100%) suku Sasak, (47%) putus sekolah/pondok pesantren, (38%) berpenghasilan per bulan Rp. 500.000 – Rp. 750.000. Pergerakan penumpang ojek sepeda motor, mayoritas (39%) belanja/ ke pasar, (48%), jarak tempuh 1-5 km, (64%) waktu menggunakan ojek sepeda motor jam 05.00 – 08.00 sedangkan cidomo mayoritas (45%) belanja/ kepasar, (62%), jarak tempuh 1-5 km, (63%) waktu menggunakan cidomo jam 05.00 – 08.00. Perilaku pengendara ojek sepeda motor sebagian besar pengalaman berkendara 16-30 tahun (40%), punya SIM (86%), memiliki SIM dengan tidak diuji (69%), pengetahuan yang kurang dipahami (jarak aman minimal, pengertian rambu, sanksi jika tidak memiliki SIM (94%). Sedangkan cidomo sebagian besar pengalaman berkendara 5-15 tahun (58%), tidak punya SIM (87%), memiliki SIM dengan tidak diuji (98%), pengetahuan yang kurang dipahami (simulasi situasi, posisi untuk terlihat, jarak aman minimal, pengertian rambu, fungsi rambu, sanksi jika tidak memiliki SIM (88%). Persepsi pengendara ojek sepeda motor terhadap kecelakaan, mayoritas (63%) pernah mengalami kecelakaan, (39%) pernah mengalami kecelakaan satu kali, (34%) kecelakaan disebabkan kesalahan sendiri, sedangkan pemakai jalan sebagai penyebab kecelakaan adalah pengendara sepeda motor (59%) sedangkan cidomo mayoritas (61%) pernah mengalami kecelakaan, (46%) pernah mengalami kecelakaan satu kali, (43%) kecelakaan disebabkan kesalahan sendiri, sedangkan pemakai jalan sebagai penyebab kecelakaan adalah kusir cidomo (29%). Angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo dalam posisi yang kuat dan berpeluang, Sehingga rekomendasi strategi yang diberikan adalah Progresif Strategi artinya angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo dalam kondisi prima dan mantap sehingga sangat memungkinkan untuk terus melakukan pengembangan, meningkatkan pelayanan pada pengguna angkutan.

**Kata kunci** : cidomo, deskriptif, *IPA (Importance Performance Analysis)*, *SWOT Analysis*, ojek sepeda motor

## PENDAHULUAN

Manusia sebagai makhluk hidup akan selalu bergerak dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Di era yang modern seperti saat ini jenis kebutuhan hidup manusia semakin beragam. Kondisi ini mengakibatkan terjadinya pergerakan manusia yang berpengaruh terhadap jumlah perjalanan dengan berbagai ragam tujuan. Dalam mengatasi permasalahan

transportasi tersebut, pemilihan moda merupakan salah satu tahapan perencanaan transportasi yang memegang peranan penting dalam upaya penyelesaiannya. Di Kota Mataram angkutan alternatif yang dipilih masyarakat adalah angkutan ojek sepeda motor dan cidomo, yang memiliki aksesibilitas lebih tinggi dibandingkan angkutan lain. Dalam kamus transportasi,

jenis angkutan tersebut merupakan kategori *paratransit*. Sistem *paratransit* mampu menawarkan layanan pintu ke pintu perseorangan, layanan patungan dengan rute yang ditentukan oleh penumpang masing-masing atau layanan biasa disepanjang rute yang ditentukan, dalam hal tertentu serupa dengan bus (Khisty, 2006). Agar dapat mengetahui kinerja sistem angkutan Ojek sepeda motor dan cidomo seperti frekuensi pelayanan, kecepatan operasi, keandalan, keselamatan, maka perlu diadakan kajian karakteristik angkutan Ojek sepeda motor dan Cidomo diantaranya karakteristik pengemudi, karakteristik kendaraan, karakteristik pelayanan dan karakteristik penggunaannya. Dari hasil kajian ini diharapkan dapat dijadikan pertimbangan yang mendasari pelaku perjalanan dalam memilih kedua jenis angkutan tersebut sebagai angkutan alternatif dan dapat di jadikan pertimbangan oleh pemerintah daerah dalam membuat kebijakan yang berkaitan dengan angkutan Ojek sepeda motor dan Cidomo. Cidomo adalah alat transportasi tenaga kuda khas pulau Lombok, secara fisik kendaraan ini mirip dengan delman atau andong yang terdapat di pulau Jawa Perbedaan utamanya dengan delman atau andong adalah menggunakan roda kayu, cidomo menggunakan roda mobil bekas sebagai rodanya. Sampai saat ini alat transportasi ini masih menjadi sarana utama transportasi terutama pada daerah-daerah yang tidak dijangkau oleh angkutan publik dan daerah-daerah sentra ekonomi rakyat seperti pasar. Oleh karena itu keberadaan ojek sepeda motor dan cidomo sebagai angkutan alternatif memerlukan perhatian, baik dari sesama pengguna, pemilik ojek sepeda motor dan cidomo, maupun oleh pemerintah sendiri. Studi ini dikhususkan untuk mengetahui karakteristik Angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo di Kota Mataram. Metode yang digunakan adalah

*Importance Performance Analysis* (IPA) dan Analisis SWOT.

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah penelitian ini untuk: Mengetahui karakteristik angkutan ojek sepeda motor dan cidomo ditinjau dari sisi sosioekonomi pengendara/kusir, pergerakan, perilaku berkendara dan persepsi pengemudi terhadap keselamatan serta strategi kebijakan yang harus diambil terkait dengan karakteristik angkutan ojek sepeda motor dan cidomo.

Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan. Tujuannya mem bantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. 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.

Sistem *paratransit* mampu me nawarkan layanan pintu ke pintu perseorangan, layanan patungan dengan rute yang ditentukan oleh penumpang masing-masing atau layanan biasa di sepanjang rute yang ditentukan, dalam hal tertentu serupa dengan bus (Khisty, 2006). Cidomo atau kadang disebut Cimodok adalah alat transportasi tenaga kuda khas pulau Lombok, secara fisik kendaraan ini mirip dengan delman atau andong yang terdapat di pulau Jawa Perbedaan utama nya dengan delman atau andong adalah menggunakan roda kayu, cidomo menggunakan roda mobil bekas sebagai rodanya.

Operasional angkutan adalah serangkaian kegiatan - kegiatan penjadwalan, penggiliran awak (*crew*), pengo perasian, 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 adalah operasional sistem transit yang dapat dilihat secara nyata oleh pengguna potensial (Vuchic, 1992).

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, 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. Oleh karena itu ojek sepeda motor dapat dikatakan sebagai alat transportasi yang sangat tanggap terhadap kebutuhan konsumen (*demand responsive*) yang mengisi kekosongan transportasi formal.

### 1. Metode Analisa *Importance Performance Analysis (IPA)* dan Analisa SWOT

**Metode IPA**, Dalam teknik ini responden diminta untuk menilai tingkat kepentingan berbagai atribut relevan dan tingkat kinerja perusahaan (*perceived performance*) pada masing-masing atribut tersebut. Kemudian, nilai rata-rata tingkat kepentingan atribut dan kinerja perusahaan akan dianalisis di *Importance Performance Matrix*. Matriks ini sangat bermanfaat sebagai pedoman dalam mengalokasikan

sumber daya organisasi yang terbatas pada bidang-bidang yang spesifik, dimana perbaikan kinerja bisa berdampak pada kepuasan pelanggan total. Selain itu matriks ini juga menunjukkan bidang atau atribut tertentu yang perlu dipertahankan dan aspek-aspek yang perlu dikurangi prioritasnya. Walaupun demikian batas antara “tingkat kepentingan tinggi” dan “tingkat kepentingan rendah” serta “tingkat kinerja tinggi” dan “tingkat kinerja rendah” relatif *arbitrary*, tergantung konteks riset bersangkutan (Tjiptono, 2005). Metode *Importance Performance Analysis* memiliki kelebihan dibandingkan dengan metode yang lain adalah sebagai berikut: 1) Prosedur dari metode yang digunakan cukup sederhana, 2) Pengambil kebijakan dapat dengan mudah menentukan prioritas kegiatan yang harus dilakukan dengan sumberdaya yang terbatas, 3) Metode IPA cukup fleksibel untuk diterapkan pada berbagai bidang.

2. **Metode SWOT**, Analisa SWOT (*SWOT Analysis*) adalah suatu metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi faktor-faktor yang menjadi kekuatan (*Strengths*), Kelemahan (*Weaknesses*), Peluang (*Opportunities*), dan Ancaman (*Threats*) yang mungkin terjadi dalam mencapai suatu tujuan dari kegiatan proyek/ kegiatan usaha atau institusi/lembaga dalam skala yang lebih luas. Untuk keperluan tersebut diperlukan kajian dari aspek lingkungan baik yang berasal dari lingkungan internal maupun eksternal yang mempengaruhi pola strategi institusi/lembaga dalam mencapai tujuan. Dengan analisa SWOT akan didapatkan karakteristik dari kekuatan utama, kekuatan tambahan, faktor netral, kelemahan utama dan kelemahan tambahan berdasarkan

analisa lingkungan internal dan eksternal yang dilakukan. Dari analisa tersebut potensi dari suatu institusi untuk bisa maju dan berkembang dipengaruhi oleh: bagaimana institusi memanfaatkan pengaruh dari luar sebagai kekuatan tambahan serta pengaruh lokal dari dalam yang bisa lebih (Kotler, 1993). Terdapat beberapa metodologi dalam penyusunan SWOT.

## METODE

### Populasi dan Sampel

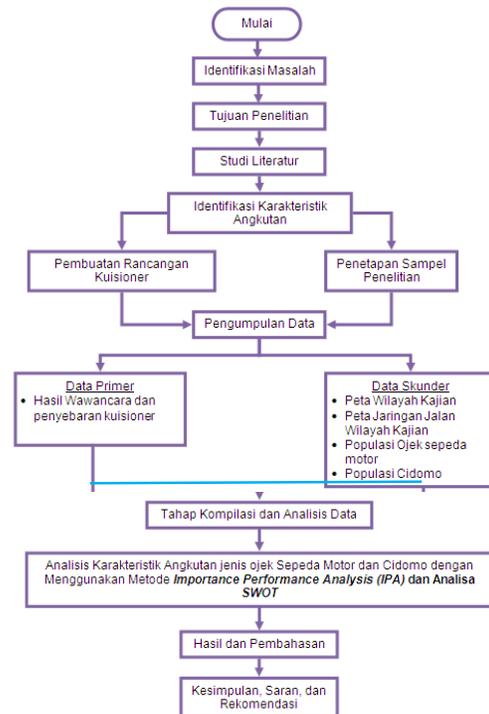
Populasi dari penelitian ini adalah seluruh angkutan jenis Ojek Sepeda Motor dan Cidomo di wilayah kajian. Ditinjau dari penentuan sumber, data dikategorikan sebagai populasi tak terhingga karena tidak dapat ditentukan batas-batasnya secara kuantitatif, selain itu populasi juga dapat dikategorikan sebagai populasi heterogen karena anggotanya bersifat individual. Oleh karena itu, dalam menetapkan jumlah sampel menggunakan metoda *quota sampling* dengan jumlah sampel sebanyak 330 responden dengan rincian 110 responden berasal dari angkutan Ojek Sepeda Motor, 110 responden berasal dari angkutan Cidomo, dan 110 reponden berasal dari pengguna angkutan, pembagian sampel berdasarkan prosentase jumlah penduduk tiap kecamatan di Kota Mataram

Sedangkan pengambilan sampel metode *Importance Performance Analysis* untuk populasi di wilayah Kota Mataram meliputi masyarakat usia 15 tahun ke atas dilakukan secara acak dengan metode kelompok (*cluster sampling*).

Cara untuk menghitung ukuran sampel minimum didasarkan pada teknik *proporsional random sampling* (Mashudman,2010), jumlah sampel yang dibutuhkan sebesar 400

### Bagan Alir Penelitian

Tahapan dalam penelitian ini disusun seperti bagan alir pada **Gambar 1**.



**Gambar 1.** Bagan Alir Penelitian

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Karakteristik Pelayanan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo.

#### a. Jumlah Trip per hari

Dari hasil survei bahwa angkutan Ojek Sepeda Motor yang dapat melakukan perjalanan 9-10 trip per hari sebanyak 41%, sedangkan Cidomo hanya mampu melakukan perjalanan 3-5 trip per hari sebanyak 58%,

#### b. Jumlah Penumpang per Trip

Jumlah Penumpang per Trip berdasar kan hasil survei adalah untuk angkutan Ojek Sepeda Motor sebesar 2% jumlah penumpang dua orang dan 98% jumlah penumpang satu orang sedangkan Cidomo sebesar 2% jumlah penumpang satu orang dan 49% jumlah penumpang empat orang

#### c. Jenis Jalan yang di Lewati

Dari hasil survei yang dilakukan di peroleh hasil bahwa angkutan

Ojek Sepeda Motor sebanyak 68% melewati jalan beraspal, sedangkan Cidomo sebanyak 69% melewati jalan beraspal

d. Tahun Produksi

Dari hasil survei yang dilakukan diperoleh hasil bahwa angkutan Ojek Sepeda Motor terbanyak menggunakan tahun produksi >2005 sebanyak 58%, sedangkan Cidomo terbanyak menggunakan tahun produksi 2001 – 2005 sebanyak 68 %

e. Pemeriksaan Kendaraan

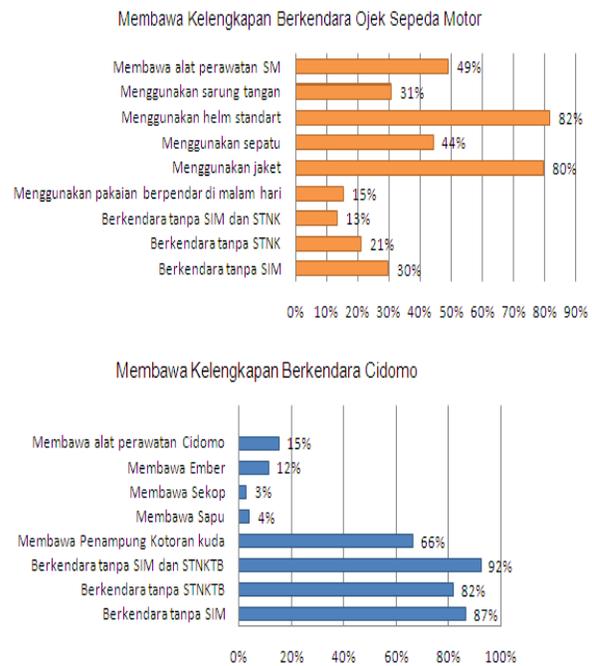
Dari hasil analisa data diperoleh bahwa yang sering dilakukan pemeriksaan oleh pengemudi/pengendara Ojek Sepeda Motor adalah BBM, Kaca Spion, dan cara kerja rem. Sedangkan pemeriksaan oleh pengemudi/kusir Cidomo adalah Bahan Makanan Kuda, pengencang, rantai kendali dan yang sering diabaikan adalah pemeriksaan spion, lonceng dan lampu

f. Membawa Kelengkapan Berkendara

Kelengkapan berkendara merupakan peralatan yang sebaiknya digunakan saat berkendara.

Dari hasil analisa data diperoleh bahwa kelengkapan berkendara yang sering dibawa oleh pengemudi/pengendara Ojek Sepeda Motor adalah Helm standar, Jaket, dan Alat Perawatan Sepeda Motor.

Sedangkan Kelengkapan Berkendara yang sering dibawa oleh pengemudi/kusir Cidomo adalah Penampung Kotoran Kuda, Alat Perawatan Cidomo dan yang sering diabaikan adalah membawa SIM dan STNKTB sebagaimana terlihat pada **Gambar 2**.



**Gambar 2.** Kelengkapan Kendaraan

g. Perawatan Kendaraan

Hasil Survei menunjukkan bahwa angkutan Ojek Sepeda Motor lebih banyak merawat di bengkel resmi sebanyak 42% dan Cidomo lebih banyak merawat sendiri sebanyak 63%

**2. Karakteristik Pengendara Ojek Sepeda Motor dan Cidomo**

a. Usia

Hasil survei menunjukkan rentang usia yang dominan pengendara ojek sepeda motor adalah 17-25 tahun sebesar 44%. Sedangkan pengendara/kusir cidomo menunjukkan rentang usia yang dominan pengendara/kusir cidomo adalah 26-40 tahun sebesar 41%.

b. Tingkat Pendidikan

Hasil survei menunjukkan bahwa mayoritas pengendara ojek sepeda motor berpendidikan terakhir SMA sebesar 53%, sedangkan pengendara/kusir cidomo Putus

- Sekolah/ Pondok Pesantren sebesar 47%
- c. Penghasilan  
Hasil survei memperlihatkan bahwa, tingkat penghasilan pengendara ojek sepeda motor paling banyak yaitu kurang 1.000.000-1.250.000 rupiah sebesar 31% dan pengendara/kusir cidomo berpenghasilan paling banyak 750.000-1.000.000 rupiah sebesar 38%
  - d. Pengalaman Pengendara Angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo  
Dalam hasil kajian, mayoritas pengendara ojek sepeda motor dan cidomo mempunyai pengalaman berkendara antara 16-30 tahun untuk Ojek Sepeda Motor, dan 5-15 tahun sebesar 58%
  - e. Lama Kepemilikan SIM  
Hasil survei juga menunjukkan bahwa sebagian besar pengendara ojek sepeda motor telah memiliki SIM antara 5 – 15 tahun sebesar 70%, sedangkan sebagian besar pengendara Cidomo telah memiliki SIM dibawah 5 tahun sebesar 57%
  - f. Pengetahuan Pengendara Angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo  
Pengemudi Ojek Sepeda Motor menunjukkan ada tiga item pertanyaan yang tingkat pemahamannya kurang dari 20%, dengan kata lain kurang dipahami oleh pengemudi ojek sepeda motor. Ketiga item tersebut yaitu pengertian rambu, sanksi jika tidak memiliki SIM, serta jarak aman minimum saat berkendara. Sedangkan responden pengemudi/kusir Cidomo menunjukkan ada enam item pertanyaan yang tingkat pemahamannya lebih dari 20%

yaitu fungsi rem, fungsi spion, pemberi isyarat, pengaruh alkohol dan narkotika, pengertian rambu, pengertian marka. Untuk pemahaman fungsi speedo meter, dan fungsi helm tidak ada di kendaraan cidomo.

### 3. Karakteristik Pengguna Ojek Sepeda Motor dan Cidomo

- a. Usia  
Hasil survei menunjukkan rentang usia yang dominan pengguna ojek sepeda motor adalah 17-25 tahun sebesar 45%. Sedangkan pengguna cidomo dengan menunjukkan rentang usia yang dominan pengguna cidomo adalah 26-40 tahun sebesar 41%.
- b. Jenis kelamin Pengguna Ojek Sepeda Motor dan Cidomo  
Hasil survei menunjukkan bahwa mayoritas pengendara ojek sepeda motor berjenis kelamin pria 91% sedangkan cidomo 66%
- c. Tujuan Perjalanan Pengguna Ojek Sepeda Motor dan Cidomo  
Hasil survei menunjukkan, pengguna angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo, yang terbanyak adalah melakukan pergerakan dengan tujuan Belanja/Berdagang sebesar 39% dan 45%, sekolah sebesar 30% dan 23% dan bekerja di suatu perkantoran 13% dan 16%.
- d. Jumlah Perjalanan Pengguna Ojek Sepeda Motor dan Cidomo  
Hasil survei menunjukkan bahwa pengguna angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo mempunyai jumlah perjalanan terbanyak dalam satu minggu adalah setiap hari yaitu sebesar 45% dan 53%

#### 4. Karakteristik Pergerakan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo

- a. Tujuan Pergerakan  
Hasil survei, Angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo, yang terbanyak adalah melakukan pergerakan dengan tujuan pasar sebesar 47% dan 46%, ke sekolah sebesar 27% dan 25% dan ke kantor sebesar 13% dan 16%.
- b. Frekuensi Aktivitas  
Hasil survei memperlihatkan bahwa Ojek Sepeda Motor dan Cidomo frekuensi aktivitas terbanyak adalah setiap hari yaitu sebesar 78% dan 75%.
- c. Jarak Tempuh  
Hasil Survei menunjukkan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo sebagian besar melakukan perjalanan dengan jarak tempuh antara 1- 5 km, yaitu sebesar 49% dan 62%, jarak tempuh 5-10 km, yaitu sebesar 27% dan 20%.
- d. Waktu Aktifitas  
Angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo memulai aktivitas pada rentang waktu 5.00-8.00 sebesar 64% dan 63%.

#### 5. Presepsi Pengendara Ojek Sepeda Motor dan Cidomo terhadap kecelakaan di jalan raya

- a. Keterlibatan Dalam Kecelakaan  
Hasil survei angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo menunjukkan, mayoritas responden pernah mengalami kecelakaan sebanyak 63% untuk Ojek Sepeda Motor dan Cidomo sebanyak 61%. Sedangkan, yang mengalami kecelakaan lebih dari satu kali, yaitu sebesar 23% untuk Ojek Sepeda Motor dan Cidomo sebesar 14% kemudian satu kali sebanyak 39% untuk Ojek Sepeda Motor dan Cidomo sebesar 46%
- b. Faktor Penyebab Kecelakaan

Hasil survei pada angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo menunjukkan menurut persepsi responden, faktor kesalahan sendiri merupakan faktor yang utama dalam menyebabkan kecelakaan 34% dan 43%

- c. Pemakai Jalan Penyebab Kecelakaan  
Hasil survei menunjukkan pemakai jalan sebagai penyebab kecelakaan berdasarkan persepsi pengendara, pada Ojek sepeda Motor sebesar 59% pengendara sepeda motor sebagai penyebab utama dan Cidomo sebesar 29% pengemudi cidomo merupakan faktor yang utama dalam menyebabkan kecelakaan

#### 6. Metode Analisa *Importance Performance Analysis (IPA)*

- a. Pembobotan terhadap tingkat kepentingan kriteria ini dilakukan untuk mengetahui bobot dari masing-masing jawaban responden untuk kriteria tingkat kepentingan yang mencerminkan pandangan responden mengenai penting dan tidaknya kriteria-kriteria tersebut dalam mengevaluasi kinerja angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo  
Dari hasil analisa diperoleh bahwa kriteria *Jumlah Penumpang* mendapatkan bobot nilai tertinggi yaitu 1867 sehingga dapat diketahui bahwa responden menganggap kriteria ini adalah terpenting dibandingkan dengan kriteria yang lain, sedangkan bobot penilaian terendah 1532 didapat kan pada kriteria *Faktor Muatan Kendaraan*, ini dapat diartikan bahwa responden menganggap kriteria tersebut kurang penting
- b. Pembobotan Terhadap Kriteria Tingkat Kinerja Pemerintah.

Penilaian kriteria tingkat kinerja pemerintah ini akan mencerminkan padangan responden mengenai pelaksanaan kriteria-kriteria tersebut dalam mengevaluasi kinerja angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo. Dari hasil analisa diperoleh bahwa kriteria *Jumlah Penumpang* menda patkan bobot nilai tertinggi yaitu 1857 sehingga dapat disimpulkan bahwa responden mengang gap bahwa pemerintah mempunyai kinerja yang baik terhadap kriteria ini dibandingkan dengan kriteria yang lain, sedangkan bobot penilaian terendah 1640 didapat kan pada kriteria *Faktor Muatan Kendaraan*, ini berarti bahwa respon den mengang gap kinerja pemerintah untuk kriteria tersebut kurang memuaskan dibandingkan dengan kriteria yang lain.

- c. Perhitungan Rata-rata Penilaian Kinerja dan Kepentingan. Adapun perhitungan rata-rata penilaian kinerja dan kepentingan dapat dilihat pada **Tabel 1** berikut ini:

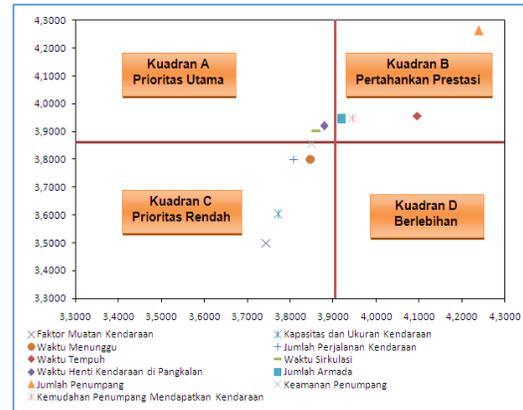
**Tabel 1.** Rerata Penilaian Kinerja

No.	Parameter Penelitian	Penilaian Kinerja	Penilaian Kepentingan	$\bar{X}$	$\bar{Y}$
		(X)	(Y)		
1	Faktor Muatan Kendaraan	1640	1532	3,7443	3,4977
2	Kapasitas dan Ukuran Kendaraan	1652	1578	3,7717	3,6027
3	Waktu Menunggu	1685	1664	3,8470	3,7991
4	Jumlah Perjalanan	1668	1664	3,8082	3,7991
5	Waktu Tempuh	1794	1733	4,0959	3,9566
6	Waktu Sirkulasi	1691	1709	3,8607	3,9018
7	Waktu Henti Kendaraan di Pangkalan	1699	1717	3,8790	3,9201
8	Jumlah Armada	1717	1728	3,9201	3,9452
9	Jumlah Penumpang	1857	1867	4,2397	4,2626
10	Keamanan Penumpang	1686	1689	3,8493	3,8562
11	Kemudahan Penumpang Mendapatkan Kendaraan	1728	1729	3,9452	3,9475
	Rata-rata ( $\bar{X}$ dan $\bar{Y}$ )			3,9056	3,8626

- d. Posisi Kriteria Dalam Diagram Kartesius.

Dari hasil perhitungan diatas maka dapat dibuat diagram kartesius yang berisi posisi

masing-masing kriteria dalam empat kuadran seperti terlihat dalam **Gambar 3**.



**Gambar 3.** Diagram Kartesius

Diskripsi dari diagram tersebut untuk masing-masing kuadran:

**Kuadran A**

Kriteria Waktu Henti Dipangkalan, Waktu Sirkulasi dan Keamanan Penumpang termasuk unsur-unsur yang dianggap sangat penting oleh masyarakat, namun pemerintah daerah Kota Mataram belum melak sanakannya sesuai dengan keinginan masyarkat, sehingga perlu adanya perhatian yang lebih besar dari pemerintah daerah terhadap kedua kriteria ini.

**Kuadran B**

Kriteria Jumlah Penumpang, Jumlah Armada, Kemudahan Penumpang Mendapatkan Kendaraan dan Waktu Tempuh telah berhasil dilaksanakan oleh pemerintah daerah Kota Mataram, untuk itu wajib dipertahankan. Kriteria ini dianggap sangat penting dan sangat memuaskan masyarakat.

**Kuadran C**

Kriteria Keamanan, Waktu Menunggu, Jumlah Perjalanan Kendaraan, Kapasitas dan Ukuran

Kendaraan, dan Faktor Muat belum menjadi prioritas penting bagi pemerintah daerah dan masyarakat di wilayah Kota Mataram sehingga pelaksanaannya oleh pemerintah daerah biasa saja. Dianggap kurang penting dan kurang memuaskan masyarakat.

### 7. Metode Analisa SWOT IFAS – EFAS

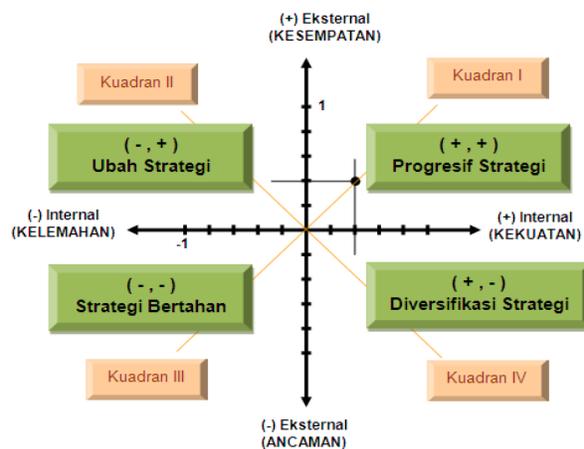
Penentuan konsep dasar pengembangan dilakukan berdasarkan analisis SWOT dengan melakukan penilaian (pembobotan) menggunakan analisis IFAS-EFAS, kemudian hasil dari penilaian (pembobotan) tersebut ditampilkan dalam bentuk kuadran yang akan menentukan strategi pengembangan selanjutnya. Penilaian dilakukan pada setiap aspek SWOT dengan memberi bobot antara 0,00 hingga 1,00, dimana jika aspek-aspek masing-masing faktor (internal/eksternal) dijumlahkan akan menghasilkan bobot 1 (lihat **Tabel 2 dan Tabel 3**). Setelah melakukan pembobotan, diberikan rating dimana rating ini menunjukkan tingkat kepentingan (1 = agak penting ; 2 = penting ; 3 = sangat penting). Kemudian, nilai pembobotan dikalikan dengan rating yang telah ditentukan. Penjumlahan pada masing-masing faktor (internal/eksternal) kemudian ditotal untuk diketahui letak dalam kuadran SWOT dalam menentukan strategi pengembangan.

**Tabel 2. Faktor Internal**

Faktor Internal	Bobot	Rating	Bobot x Rating
<b>Kekuatan / Strength :</b>			
• Jumlah penumpang angkutan ojek sepeda motor yang mempunyai karakteristik tersendiri	0.50	3	1.50
• Ketersediaan armada yang cukup untuk melayani penumpang	0.20	3	0.60
• Kemudahan penumpang untuk mendapatkan angkutan	0.20	3	0.60
• Waktu tempuh yang cepat dan bisa andalkan	0.10	2	0.20
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>		<b>2.90</b>
<b>Kelemahan / Weakness :</b>			
• Waktu henti di pangkalan yang tidak mempunyai jadwal tetap,	0.15	2	0.30
• Waktu sirkulasi yang tidak menentu,	0.15	2	0.30
• Pemeliharaan dan perawatan kendaraan yang jarang dilakukan	0.30	3	0.90
• Pengetahuan dan Pemahaman tentang keselamatan lalu lintas pengemudi/kusir	0.40	3	1.20
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>		<b>2.70</b>

**Tabel 3. Faktor Eksternal**

Faktor Eksternal	Bobot	Rating	Bobot x Rating
<b>Peluang / Opportunity :</b>			
• UU No. 22 th. 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan SK Wali Kota Mataram No. 31/KPTS/2004 tentang larangan masuk angkutan tradisional Cidomo pada ruas jalan tertentu di Kota Mataram	0.40	3	1.20
• Kota Mataram sebagai Kota Pariwisata.	0.30	3	0.90
• Trayek angkutan Kota yang terbatas	0.20	2	0.40
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>		<b>2.50</b>
<b>Ancaman / Threat :</b>			
• Taksi dan angkutan Antar Jemput	0.50	2	1.00
• Keamanan Penumpang angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo sangat tergantung perilaku pengendara dan kondisi kendaraan	0.30	3	0.90
• Usia Kendaraan merupakan permasalahan tersendiri	0.20	2	0.40
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>		<b>2.30</b>



**Gambar 5. Diagram IFAS EFAS**

Berdasarkan **Gambar 5** diatas, angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo berada pada kuadran I. Hal ini menandakan bahwa angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo dalam posisi yang kuat dan berpeluang, Sehingga rekomendasi strategi yang diberikan adalah **Progresif Strategi** artinya angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo dalam kondisi prima dan mantap sehingga sangat memungkinkan untuk terus melakukan pengembangan, meningkatkan pelayanan pada pengguna angkutan dan pengemudi menambah pengetahuan dan pemahaman terhadap peraturan dan rambu lalu lintas guna mengurangi potensi mengalami kecelakaan.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

1. Karakteristik sosioekonomi ekonomi pengendara ojek sepeda motor, mayoritas (45%) usia 17-25 tahun, (84%) suku Sasak, (53%) SMA, (31%) berpenghasilan per bulan Rp. 1.000.000- Rp. 1.250.000, sedangkan cidomo mayoritas (41%) usia 26-40 tahun, (100%) suku Sasak, (47%) putus sekolah/pondok pesantren, (38%) berpenghasilan per bulan Rp. 500.000- Rp. 750.000,.
2. Karakteristik Pergerakan penumpang ojek sepeda motor, mayoritas (39%) belanja/ kepasar, (48%), jarak tempuh 1-5 km, (64%) waktu menggunakan ojek sepeda motor jam 05.00-08.00 sedangkan cidomo mayoritas (45%) belanja/ kepasar, (62%), jarak tempuh 1-5 km, (63%) waktu menggunakan cidomo jam 05.00-08.00.
3. Karakteristik Perilaku pengendara ojek sepeda motor sebagian besar pengalaman berkendara 16-30 tahun (40%), punya SIM (86%), memiliki SIM dengan tidak di uji (69%), pengetahuan yang kurang dipahami

(Jarak aman minimal, pengertian rambu, sanksi jika tidak memiliki SIM (94%). Sedangkan cidomo sebagian besar pengalaman berkendara 5-15 tahun (58%), tidak punya SIM (87%), memiliki SIM dengan tidak di uji (98%), pengetahuan yang kurang dipahami (Simulasi situasi, posisi untuk terlihat, Jarak aman minimal, pengertian rambu, fungsi rambu, sanksi jika tidak memiliki SIM (88%).

4. Karakteristik Persepsi pengendara ojek sepeda motor terhadap kecelakaan, mayoritas (63%) pernah mengalami kecelakaan, (39%) pernah mengalami kecelakaan satu kali, (34%) kecelakaan disebabkan kesalahan sendiri, sedangkan pemakai jalan sebagai penyebab kecelakaan adalah pengendara sepeda motor (59%) sedangkan cidomo mayoritas (61%) pernah mengalami kecelakaan, (46%) pernah mengalami kecelakaan satu kali, (43%) kecelakaan disebabkan kesalahan sendiri, sedangkan pemakai jalan sebagai penyebab kecelakaan adalah kusir cidomo (29%).
5. Angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo dalam posisi yang kuat dan berpeluang, Sehingga rekomendasi strategi yang diberikan adalah Progresif Strategi artinya angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo dalam kondisi prima dan mantap sehingga sangat memungkinkan untuk terus melakukan pengembangan, meningkatkan pelayanan pada pengguna angkutan.

### Saran

Dengan memperhatikan hasil dari pembahasan dan kesimpulan dapat diberikan saran dan rekomendasi sebagai berikut:

1. Hasil akhir penelitian dengan menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA) sangat tergantung pada keakuratan

- pemilihan responden sebagai sampel penelitian sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai, sedangkan untuk metode *SWOT Analysis* sangat tergantung pada kompetensi dari pengguna dalam mengklasifikasikan variabel tersebut untuk disesuaikan dengan tujuan karena sebuah variabel dapat menjadi ancaman sekaligus sebagai peluang, tergantung dari cara pandang dan tujuan akhir penelitian.
2. Bagi peneliti berikutnya, hasil penelitian ini masih memiliki keterbatasan dalam menentukan macam variabel serta kategori yang perlu ditinjau. Oleh karena itu masih diperlukan motivasi yang tinggi untuk mengembangkan penelitian ini melalui variabel dan kategori yang lebih bervariasi dengan menggunakan model analisis yang lain.
  3. Untuk mengurangi potensi mengalami kecelakaan terkait dengan karakteristik angkutan ojek sepeda motor dan cidomo diharapkan pemerintah mengambil langkah kebijakan sebagai berikut:
    - a. Perlu ditingkatkannya penegakan hukum bagi para pelanggar aturan lalu lintas sebagai upaya untuk mengurangi risiko kecelakaan. Penegakan ini dapat dilakukan melalui operasi lalu lintas rutin di beberapa ruas jalan yang dianggap banyak terjadi pelanggaran lalu lintas.
    - b. Pengembangan kualitas berkendara pengendara angkutan Ojek Sepeda Motor dan Cidomo melalui peningkatan pemahaman tentang berkendara yang baik, aman, dan selamat melalui beberapa cara seperti:

- 1) Pengenalan keselamatan lalu lintas sejak dini baik melalui institusi formal seperti sekolah, pondok pesantren, dan lain sebagainya maupun dari institusi non formal seperti taman bermain, play group.
- 2) Menyusun suatu kurikulum tentang keselamatan lalu lintas jalan untuk siswa tingkat SMP dan SMU atau sederajat sebagai mata pelajaran pilihan bagi siswa yang ingin memperoleh Surat Izin Mengemudi.
- 3) Perbaiki sistem pelaksanaan ujian teori maupun praktek dalam rangka mendapat surat izin mengemudi (SIM) yang diharapkan dapat memberikan penilaian yang objektif dan optimal terhadap pengetahuan serta ketrampilan berkendara.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Cervero R., Golub A.. 2007. Informal Transport: A Global Perspective, Transport Policy, doi:10.1016/j.transpol.2007.04.011.
- Khisty C.J., Lall B.K.. 2006. Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1 & 2. Edisi Ketiga. Erlangga, Jakarta
- Kotler P., Haider D.H., Rein I. 1993. Marketing Places, Maxwell Macmillan International, Toronto
- Mashudman. 2010. Prioritas Pengembangan Jaringan Jalan Di Pulau Bacan Kabupaten Halmahera Selatan Dengan Metode Importance Performance Analysis (IPA) dan Analytic Hierarchy Process (AHP)
- Tjiptono F., Chandra G. 2005. Service, Quality and Statisfaction. Andi, Yogyakarta
- Vuchic, Vukan R. 1992. Urban Passenger Transportation Modes, *Public Transportation*, Second Edition, eds. Gray, George E dan Hoel, Lester A. Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey. hal 79-114