



Peran dan Pola Penggunaan Sepeda Motor Pada Masyarakat Berpendapatan Rendah di Kawasan Perkotaan Yogyakarta

Yori Herwangi¹, Ibnu Syabri², Iwan Kustiwan²

[Diterima: 3 Desember 2014; disetujui dalam bentuk akhir: 7 Juli 2015]

Abstrak. Peningkatan jumlah sepeda motor yang pesat menimbulkan berbagai masalah dari sisi ekonomi, sosial dan lingkungan. Namun di sisi lain, keberadaan sepeda motor juga merupakan sarana yang penting bagi masyarakat berpendapatan rendah untuk mengakses berbagai kesempatan yang dapat meningkatkan kehidupan mereka seperti; pekerjaan, pendidikan, kesehatan. Untuk itu perlu dicari solusi yang tepat untuk mengurangi ketergantungan masyarakat terutama yang berpendapatan rendah terhadap sepeda motor, tanpa mengorbankan hak mereka terhadap kesempatan tersebut. Salah satunya adalah dengan memahami bagaimana peran dan pola penggunaan sepeda motor pada masyarakat berpendapatan rendah di kawasan perkotaan, yang menjadi tujuan dari studi ini. Untuk mencapai tujuan tersebut dikumpulkan data mengenai peran dan pola penggunaan sepeda motor dari 437 rumah tangga penduduk berpendapatan rendah di dua kelurahan dan dua desa di Kawasan Perkotaan Yogyakarta (KPY). Data kemudian diolah dan dianalisis dengan menggunakan metode statistik deskriptif dan inferensi. Berdasarkan analisis terhadap data didapatkan bahwa sepeda motor berperan besar dalam menunjang pergerakan masyarakat berpendapatan rendah. Walaupun dirasa memberatkan, banyak masyarakat berpendapatan rendah yang terpaksa memiliki lebih dari satu unit sepeda motor. Penggunaan sepeda motor pun sebagian besar adalah untuk keperluan bekerja dan pendidikan sehingga ketiadaan moda tersebut dapat berpengaruh besar pada kehidupan mereka.

Kata kunci. Sepeda motor, masyarakat berpendapatan rendah, Kawasan Perkotaan Yogyakarta

[Received: 3 December 2014; accepted in final version: 7 July 2015]

Abstract. A rapid increase in motorcycle ownership has led to various economic, social and environmental problems. On the other hand, motorcycles are also an important mode of transportation for low-income people for accessing a wide range of opportunities that can improve their lives, such as employment, education, and health. Therefore, it is necessary to find appropriate solutions to reduce motorcycle dependency, especially among low-income people, without compromising their right to the various opportunities offered by the motorcycle. One of the solutions is to understand the roles and patterns of motorcycle usage among low-income people in urban areas, which was the goal of this study. To achieve these objectives, the role and usage patterns of motorcycles of 437 low-income households were collected in two districts and two villages in Yogyakarta Urban Area (Kawasan Perkotaan Yogyakarta). The data were processed and analyzed using descriptive statistical methods and inferential statistics. Based on the analysis it was shown that motorcycle plays a major role in supporting

¹ Jurusan Teknik Arsitektur dan Perencanaan, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada, Jl. Grafika No.2, Yogyakarta 55281, Tel.: (0274) 580092, Fax: (0274) 580854, E-mail: y.herwangi@gmail.com

² Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan, Institut Teknologi Bandung

the mobility of low-income people. Although considered as burdening, many low-income people are forced to have more than one motorcycles. The motorcycles are mostly used for the purposes of work and education, so that the absence of this mode of transportation can affect their lives substantially.

Keywords. Role of motorcycle, pattern of motorcycle usage, low-income people

Pendahuluan

Pentingnya peran transportasi dalam memberikan akses terhadap barang dan jasa yang sangat esensial bagi kehidupan seseorang, terutama kelompok marginal, semakin mendapat perhatian dalam kajian transportasi. Solusi umum untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat adalah dengan memberikan pelayanan transportasi publik. Namun dalam kondisi rendahnya pelayanan transportasi publik, kepemilikan kendaraan pribadi menjadi salah satu solusi yang tidak dapat dihindarkan. Sepeda motor, dengan harganya yang relatif murah dan fleksibilitas yang ditawarkan kendaraan pribadi, menjadi pilihan banyak masyarakat dengan pendapatan menengah-rendah (Erli, 2006; Adriyana, 2011; Aritonang, 2007) untuk memenuhi kebutuhan pergerakannya. Hal ini menyebabkan peningkatan jumlah kendaraan pribadi termasuk sepeda motor di kota-kota besar di Indonesia, termasuk Yogyakarta. Berdasarkan penelitian Brotodewo (2010) di kawasan metropolitan Medan, Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Denpasar, dan Makassar, sebagian besar dari kota-kota tersebut belum memenuhi indikator transportasi berkelanjutan dalam hal tingginya tingkat kepemilikan kendaraan bermotor dan pertumbuhan kendaraan bermotor pribadi. Di Yogyakarta jumlah kepemilikan sepeda motor meningkat lebih dari 48% selama 5 tahun (2007-2012).

Meningkatnya jumlah kendaraan pribadi, termasuk sepeda motor, yang pesat menimbulkan dampak negatif baik dari sisi ekonomi, sosial, maupun lingkungan. Di sisi lain, sepeda motor merupakan salah satu moda yang menjadi andalan keluarga berpendapatan menengah-rendah untuk memenuhi kebutuhan pergerakannya. Oleh karena itu perlu dicari solusi yang tepat agar jumlah sepeda motor yang terus meningkat dapat diatasi dengan sebaik mungkin, tanpa terlalu merugikan masyarakat yang bergantung padanya. Apalagi pada masyarakat berpendapatan rendah, perubahan pada pola dan biaya transportasi dapat menimbulkan masalah yang besar karena terbatasnya sumber daya yang dimiliki. Salah satu caranya adalah dengan memahami pola dan peran sepeda motor pada masyarakat berpendapatan rendah, yang menjadi tujuan dari penelitian ini.

Untuk memenuhi tujuan tersebut, tulisan ini dibagi menjadi 5 bagian, yaitu 1) pendahuluan, 2) kajian literatur mengenai kepemilikan kendaraan dan pola pergerakan pada masyarakat berpendapatan rendah, 3) karakteristik wilayah studi, 4) pola penggunaan sepeda motor, 5) peran sepeda motor pada masyarakat berpendapatan rendah, dan diakhiri oleh 6) kesimpulan.

Kepemilikan Kendaraan dan Pola Pergerakan Pada Masyarakat Berpendapatan Rendah: Kajian Literatur

Kepemilikan Kendaraan Pada Masyarakat Berpenghasilan Rendah

Dalam berbagai penelitian yang berkaitan dengan eksklusi sosial, ketiadaan akses terhadap kepemilikan kendaraan, yang umumnya dialami penduduk dengan penghasilan rendah, dianggap sebagai salah satu indikator terjadinya *transport disadvantage*, yang kemudian menuju pada terjadinya eksklusi sosial (Social Exclusion Unit, 2003; Johnson, 2009). (Johnson dkk,

2009) mengidentifikasi setidaknya ada tiga metode pengukuran *transport disadvantage* yang menggunakan kepemilikan kendaraan sebagai indikator, yaitu: *Townsend Index of Material Deprivation*, *Index of Relative Socio-Economic Disadvantage* (IRSED), dan *Index of child social exclusion* (CSE Index).

Penggunaan kepemilikan kendaraan bermotor sebagai salah satu variabel dalam menentukan terjadinya *disadvantage* atau eksklusi sosial didasarkan pada kemudahan mobilitas yang ditawarkan oleh kendaraan pribadi, yang berarti pula kemudahan dalam melakukan berbagai hal yang dikategorikan sebagai aktivitas normal dalam konsep eksklusi sosial. Dalam kaitan ini, kepemilikan terhadap kendaraan pribadi dianggap sebagai cara untuk menghilangkan eksklusi sosial atau dengan kata lain meningkatkan inklusi sosial (misalnya Social Exclusion Unit, 2003; Clifton dan Lucas, 2004). Beberapa inisiatif bahkan dilakukan untuk meningkatkan akses terhadap kendaraan pribadi seperti yang dilakukan di Hereford Shire dan Suffolk Community Councils, Inggris, dengan programnya yang diberi nama “*Wheels to Work*” (Department of Transport UK, 1999).

Pada sisi lain, berbagai penelitian mengungkapkan bahwa kepemilikan kendaraan pada masyarakat berpendapatan rendah dapat pula menimbulkan beban finansial yang berat (Froud et al. 2002 dalam Currie dan Delbosc, 2009; Currie dan Sendsberg, 2007) yang dikenal dengan istilah *transport poverty* (Gleeson dan Randolph, 2002 dalam Currie dan Delbosc, 2009) atau *forced car ownership* (Jones 1987; Banister 1994 dalam Currie dan Delbosc 2009). Hal ini merujuk pada kondisi masyarakat berpendapatan rendah di kawasan pinggiran kota yang terpaksa menanggung biaya kepemilikan kendaraan yang tinggi akibat tidak adanya pilihan lain.

Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa kepemilikan kendaraan bagi penduduk berpendapatan rendah di pinggiran kota memiliki dua dimensi, di satu sisi dapat meningkatkan inklusi sosial, namun di sisi lain dapat membebani keluarga. Dalam sebuah studi di metropolitan Melbourne, Currie dan Senbergs (2007) bahkan mengungkapkan bahwa pada keluarga berpendapatan rendah yang tinggal di pinggiran kota, tidak memiliki kendaraan pribadi (dalam hal ini mobil) merupakan suatu keuntungan. Hal ini disebabkan keluarga yang tidak memiliki mobil akan menyesuaikan diri dengan tinggal tidak jauh dari pusat kegiatan, sementara keluarga berpendapatan rendah yang memiliki mobil menjadi sangat tergantung pada mobilnya dalam mengakses berbagai kebutuhan serta, tinggal di wilayah yang jauh dari pusat kegiatan dan 50% dari pendapatannya dihabiskan untuk biaya kendaraan. Lebih jauh lagi studi ini mengungkapkan bahwa tingginya kepemilikan kendaraan mungkin meningkatkan kerugian bagi keluarga tersebut.

Pola dan Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pola Pergerakan pada Masyarakat Berpendapatan Rendah

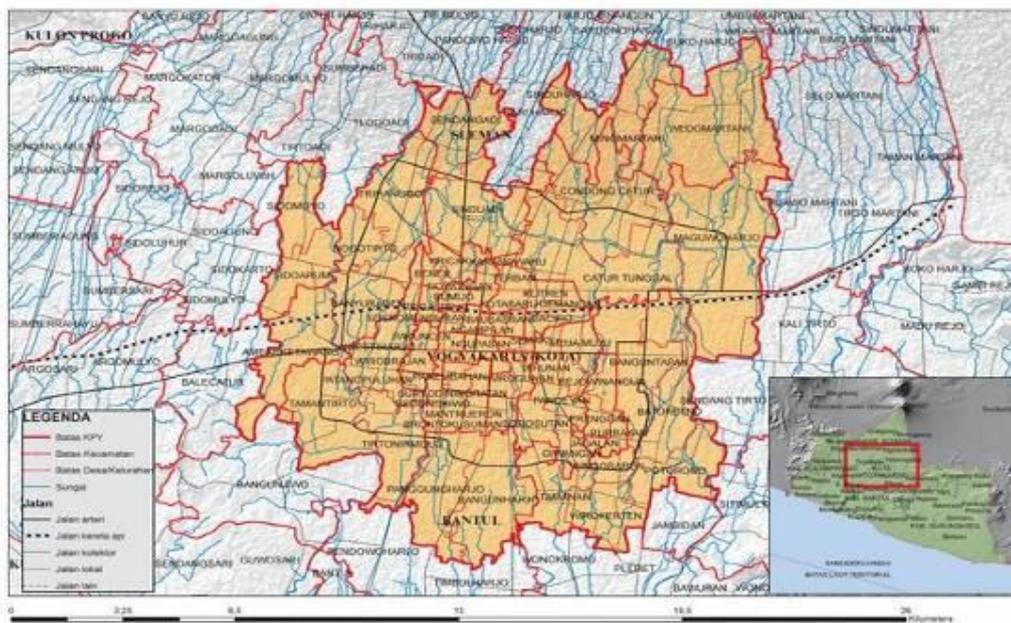
Berbagai studi mengungkapkan bahwa panjang perjalanan pada masyarakat berpendapatan rendah pada umumnya lebih pendek dari panjang perjalanan rata-rata masyarakat pada umumnya (Murakami and Young, 1997; Scholl, 2002). Walaupun begitu, waktu yang dihabiskan untuk perjalanan bekerja ternyata lebih banyak daripada masyarakat lainnya (Shen, 2000). Hal ini antara lain disebabkan kebanyakan perjalanan di negara maju yang menjadi kasus pada penelitian-penelitian tersebut, dilakukan menggunakan moda transportasi publik yang mengakibatkan lebih panjangnya rute yang harus ditempuh. Untuk kasus Indonesia sendiri belum ditemukan literatur yang membandingkan antara pola perjalanan masyarakat berpendapatan rendah dan yang tidak. Pola perjalanan dapat dilihat dari panjang perjalanan, frekuensi perjalanan, waktu perjalanan, tujuan perjalanan (Tamin, 1997; Ortuzar dan

Willumsen, 1994). Pada penelitian ini variabel pola perjalanan yang akan dibahas adalah panjang perjalanan, frekuensi perjalanan, dan tujuan perjalanan, sedangkan waktu perjalanan tidak akan dibahas pada penelitian ini.

Karakteristik Wilayah Studi dan Responden

Kawasan Perkotaan Yogyakarta (KPY)

Kawasan Perkotaan Yogyakarta merupakan kawasan dengan pertumbuhan kawasan terbangun tercepat di D.I. Yogyakarta. Berdasarkan Perda Propinsi D.I. Yogyakarta No. 10 Tahun 2005, Kawasan Perkotaan Yogyakarta (KPY) meliputi Kota Yoga, dan sebagian kelurahan di Kabupaten Sleman dan Bantul. Luas wilayah KPY adalah 186,87 Km², yang meliputi



Gambar 1. Peta Kawasan Perkotaan Yogyakarta (KPY)

- a. Seluruh kecamatan yang ada di Kota Yogyakarta, yaitu sebanyak 14 (empat belas) kecamatan
- b. 6 (enam) Kecamatan di Kabupaten Sleman meliputi :
 - 1) Kecamatan Gamping meliputi wilayah Desa Banyuraden, Ambar Ketawang, Trihanggo, Nogotirto;
 - 2) Kecamatan Godean meliputi wilayah Desa Sidoarum, Sidomoyo;
 - 3) Kecamatan Mlati meliputi wilayah Desa Sinduadi, Sendangadi;
 - 4) Kecamatan Ngaglik meliputi wilayah Desa Minomartani, Sinduharjo;
 - 5) Kecamatan Depok meliputi wilayah Desa Caturtunggal, Condongcatur, Maguwoharjo;
 - 6) Kecamatan Ngeplak meliputi wilayah Desa Wodomartani.
- c. 3 (tiga) Kecamatan di Kabupaten Bantul meliputi :
 - 1) Kecamatan Banguntapan meliputi wilayah Desa Jagalan, Banguntapan, Singosaren, Baturetno, wirokerten, Tamanan, Potorono;
 - 2) Kecamatan Sewon meliputi wilayah Desa Panggunharjo, Bangunharjo;

- 3) Kecamatan Kasihan meliputi wilayah Desa Ngestiharjo, Tamantirto, Tirtonirmolo.

Penentuan Sampel dan Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, responden diambil dari rumah tangga berpendapatan rendah dari 4 kelurahan/desa di KPY, yang dipilih secara purposif berdasarkan banyaknya penduduk berpendapatan rendah dan tingginya kepemilikan sepeda motor di lokasi tersebut. Dua kelurahan terletak di pinggiran kota, sedangkan 2 kelurahan lainnya terletak di pusat kota. Jumlah sampel dihitung dengan menggunakan Rumus Cochran (1977), yaitu:

$$n_0 = \frac{Z^2 pq}{e^2}$$

Z = nilai Z untuk penelitian ini dengan tingkat kepercayaan 95% yaitu 1,96

p = peluang, pada penelitian ini ditentukan 0,5

q = 1-p = 1-0,5 = 0,5

e = standar error untuk penelitian ini diambil 0,5

Dengan menggunakan rumus tersebut, didapat jumlah sampel minimal adalah 384. Berdasarkan angka tersebut, disebar 503 kuesioner ke empat kelurahan yang terpilih. Dari jumlah tersebut sebanyak 437 diantaranya dinyatakan valid dan menjadi data dasar dalam penelitian ini. Adapun rincian jumlah kuesioner valid yang berhasil dikumpulkan untuk masing-masing kelurahan adalah sebagai berikut:

Kawasan pinggiran:

- 107 responden dari Desa Panggunharjo (Kecamatan Sewon, Kabupaten Bantul)
- 112 responden dari Desa Sendangadi. (Kecamatan Mlati, Kabupaten Sleman)

Kawasan pusat kota:

- 106 responden berasal dari Kelurahan Notoprajan (Kecamatan Ngampilan, Kota Yogyakarta)
- 112 responden dari Kelurahan Ngampilan (Kecamatan Ngampilan, Kota Yogyakarta)

Pemilihan responden dilakukan secara purposif karena tidak tersedianya daftar populasi sesuai yang dibutuhkan penelitian ini, yaitu masyarakat berpendapatan rendah yang memiliki sepeda motor. Pengambilan data dilakukan melalui kuesioner dengan mendatangi tempat tinggal responden.

Data yang diperoleh kemudian diolah dengan menggunakan metode statistik deskriptif yaitu melalui penghitungan rata-rata, standar deviasi, dan persentase; serta statistik inferensi melalui penghitungan estimasi rata-rata dan persentase untuk memperkirakan nilai populasi KPY berdasarkan data yang diperoleh dari sampel.

Karakteristik Responden

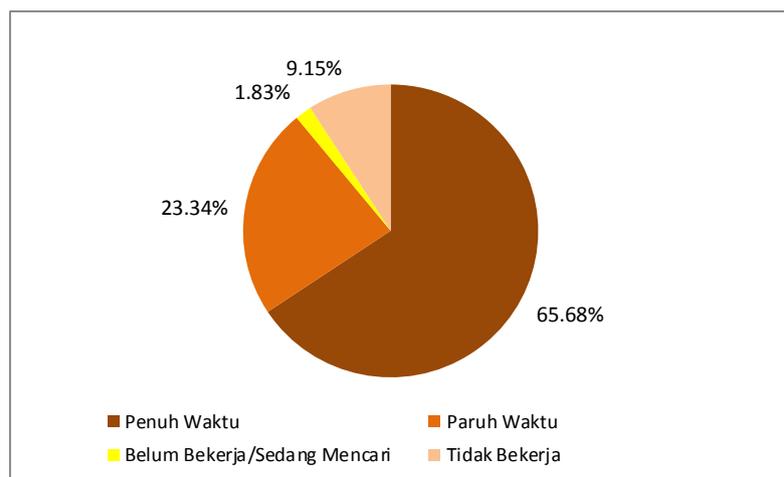
Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, responden yang digunakan dalam penelitian ini merupakan keluarga berpendapatan rendah, yaitu dengan menggunakan kriteria pendapatan dibawah \$2 per hari (setara dengan kurang lebih Rp. 23.500 per hari per anggota keluarga atau Rp. 700.000 per anggota keluarga per bulan). Angka \$2 per hari ini merupakan batas penghasilan menengah menurut Asian Development Bank sehingga penghasilan dibawah angka tersebut dapat dikatakan berpenghasilan rendah. Standar ADB ini dipilih karena dibuat dengan satuan orang per hari sedangkan UMR yang merupakan standar penghasilan di Indonesia menggunakan standar untuk pekerja yang tidak menikah, tanpa memperhitungkan jumlah

anggota keluarga sehingga kurang cocok digunakan dalam penelitian ini dimana hampir semua rumah tangga yang disurvei mempunyai anggota keluarga lebih dari satu.

Berdasarkan struktur keluarganya, diketahui bahwa responden didominasi oleh keluarga yang secara produktif melakukan perjalanan, yaitu keluarga dengan anak yang masih bersekolah atau sudah bekerja (Gambar 2).

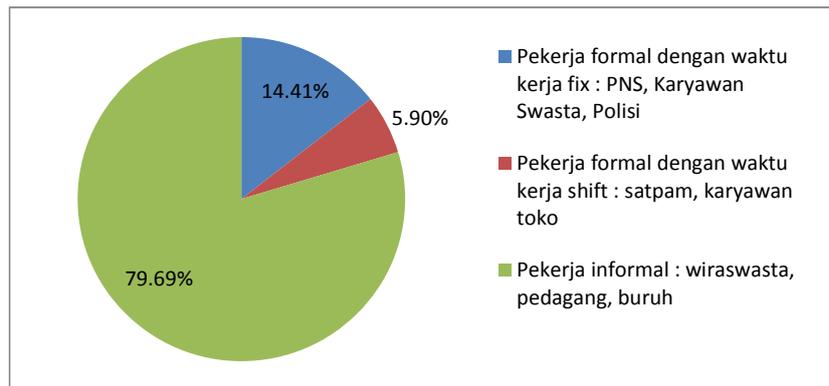


Gambar 2. Struktur Keluarga



Gambar 3. Status Pekerjaan Kepala Keluarga

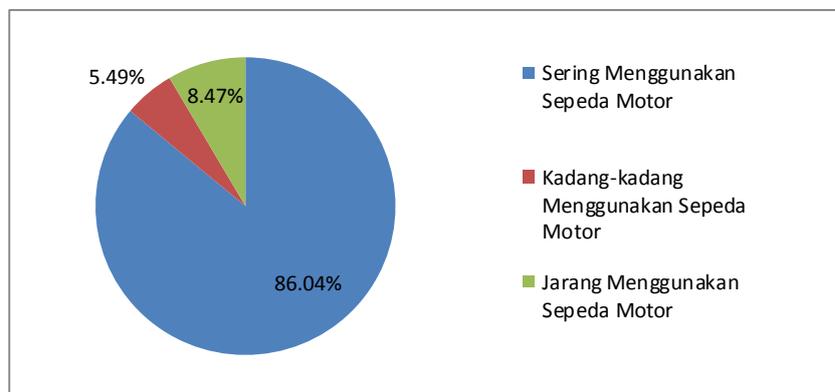
Berdasarkan status pekerjaannya, sebagian besar merupakan pekerja penuh waktu (Gambar 3.), dengan 1,83% kepala keluarga tidak/belum bekerja. Sementara itu dari keseluruhan anggota keluarga yang bekerja 79,69% (458 responden), bekerja di sektor informal seperti wiraswasta, pedagang, dan buruh merupakan jenis pekerjaan yang paling banyak dijalankan (Gambar 4).



Gambar 4. Jenis Pekerjaan

Pola Penggunaan Sepeda Motor Pada Masyarakat Berpendapatan Rendah (MBR) di KPY

Berdasarkan data yang diperoleh, rata-rata sepeda motor yang dimiliki responden adalah lebih dari 1 unit sepeda motor per rumah tangga (rata-rata 1,52). Hal ini berarti, rata-rata rumah tangga di wilayah studi memiliki sepeda motor lebih dari 1 unit. Sementara itu, kecenderungan responden dalam menggunakan sepeda motor ditegaskan dengan tingginya frekuensi penggunaan sepeda motor yang mencapai lebih dari 85% (Gambar 5).



Gambar 5. Frekuensi Penggunaan Sepeda Motor

Tingginya frekuensi penggunaan sepeda motor diduga karena transportasi umum yang melalui wilayah tempat tinggal responden (Desa Panggunharjo dan Desa Sendangadi) sangat terbatas rute dan jumlahnya, sedangkan tempat responden beraktivitas (bekerja) jaraknya cukup jauh dari tempat tinggal mereka. Kegiatan tersebut diduga merupakan kegiatan yang memang membutuhkan sepeda motor, karena akses baik dari rumah tempat tinggal responden menuju tempat berkegiatan tidak dilalui oleh transportasi umum. Sementara tingginya frekuensi di wilayah responden yang dilalui cukup banyak rute transportasi umum (Kelurahan Notoprajan dan Kelurahan Ngampilan), diduga karena faktor lain seperti karakteristik pekerjaan yang membutuhkan fleksibilitas dan gaya hidup.

Berdasarkan tujuan dan panjang perjalanannya, perjalanan bekerja merupakan perjalanan terpanjang yang dilakukan responden yaitu sebesar rata-rata 6,31 km per hari (pulang-pergi), sedangkan untuk perjalanan bersekolah yaitu sebesar 5,17 km per hari (pulang-pergi). Bila dilihat lebih jauh, panjang perjalanan untuk bekerja maupun bersekolah tersebut cukup besar variasinya diantara responden (6,32 km untuk perjalanan bekerja dan 5,13 km untuk perjalanan bersekolah). Berdasarkan presentase pengeluaran rumah tangga untuk membiayai keperluan transportasi, rata-rata responden menghabiskan 19,5% dari penghasilannya.

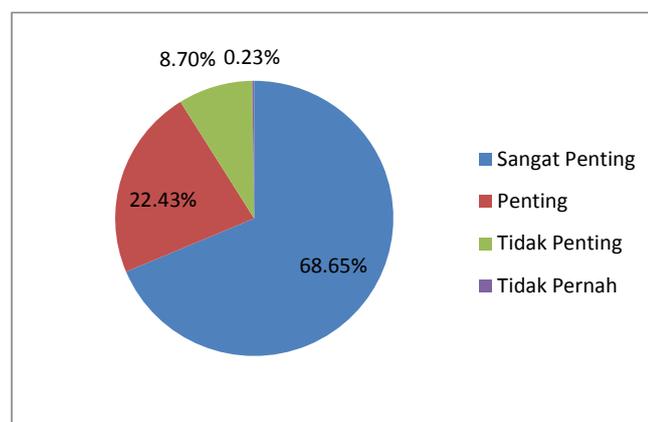
Untuk memperoleh gambaran pada populasi KPY berdasarkan data responden tersebut, dilakukan pengolahan menggunakan statistik inferensi dengan metode estimasi rata-rata dan proporsi. Nilai variabel pola pergerakan pada populasi KPY dapat dilihat pada Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Nilai Sampel dan Estimasi Populasi untuk Pola Pergerakan dengan Menggunakan Sepeda Motor pada Masyarakat Berpendapatan Rendah di KPY

Variabel Pola Pergerakan dengan Menggunakan Sepeda Motor	Nilai Sampel	Nilai Estimasi Populasi
Rata-rata sepeda motor yang dimiliki	1,52	1,46 unit – 1,59 unit
Frekuensi penggunaan sepeda motor	Sering: 86,04% Jarang: 13,96	Sering: 82,8% - 89,3% Jarang: 17,2% - 10,7%
Rata-rata panjang perjalanan bekerja	6,31 Km	5,64 km – 6,98 km
Rata-rata panjang perjalanan bersekolah	5,17 Km	4,42 km – 5,92 km
Persentase penghasilan per bulan yang digunakan untuk keperluan transportasi	19,50%	17,50% - 21,50%

Peran Sepeda Motor Pada Masyarakat Berpenghasilan Rendah

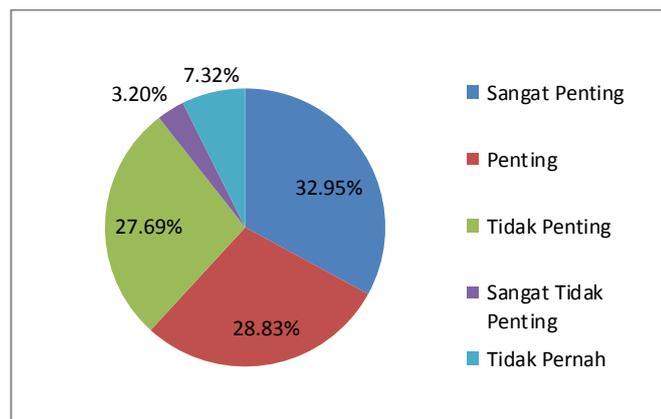
Jika dilihat dari seberapa penting peran motor untuk melakukan kegiatan, maka diketahui bahwa responden memberi penilaian tingkat kepentingan yang tinggi terhadap peran motor untuk kegiatan-kegiatan pokok seperti bekerja (Gambar 6), bersekolah (Gambar 7), pelayanan kesehatan, berbelanja, pembiayaan (bank/asuransi), dan kunjungan ke rumah teman atau saudara. Terdapat lebih dari 70% responden menganggap penting penggunaan sepeda motor untuk kegiatan-kegiatan tersebut. Untuk kegiatan seperti olahraga dan hobi, responden menganggap peran sepeda motor tidak terlalu penting. Untuk kegiatan rekreasi, sebagian responden membutuhkan sepeda motor, sementara sebagiannya lagi mengaku tidak membutuhkan.



Gambar 6. Peran Sepeda Motor untuk Bekerja

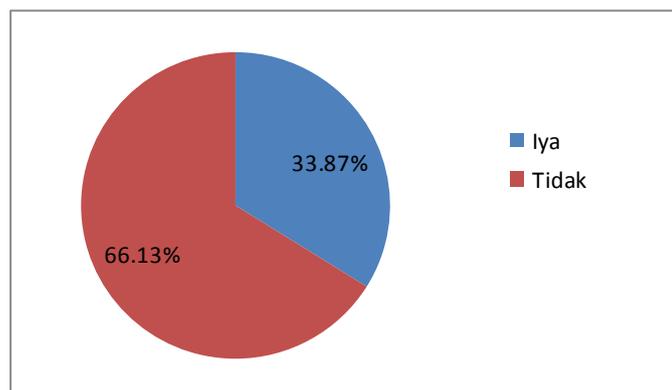
Dari hasil pengumpulan data, diketahui bahwa terdapat beberapa responden yang tidak pernah menggunakan sepeda motor untuk kegiatan bekerja, bersekolah, rekreasi, olahraga, dan hobi. Hal ini diduga terkait dengan ketersediaan jalur transportasi umum dan dekatnya tempat tinggal dengan pusat aktivitas.

Sebagian kecil responden (< 10%) memiliki opsi lain selain menggunakan sepeda motor untuk beraktivitas, sehingga penggunaan sepeda motor tidak mutlak digunakan untuk beraktivitas meskipun tetap penting. Meski begitu, perbandingan jumlah responden yang tidak pernah menggunakan sepeda motor untuk beberapa kegiatan dengan jumlah responden yang menganggap penting penggunaan sepeda motor sangat jauh.



Gambar 7. Peran Sepeda Motor Untuk Bersekolah

Bila dilihat dari biaya yang dikeluarkan untuk sepeda motor (Gambar 8), sebagian besar responden mengaku tidak keberatan (lebih dari 65%) dengan biaya kepemilikan sepeda motor. Jika dikaitkan dengan tingginya peran sepeda motor untuk bekerja (kegiatan utama), hal ini mengindikasikan bahwa sepeda motor sudah merupakan transportasi terbaik yang bisa dipilih para responden.



Gambar 8. Biaya Sepeda Motor Terasa Memberatkan?

Seperti pada uraian mengenai pola pergerakan, untuk mengetahui peran sepedamotor pada populasi rumah tangga berpendapatan rendah di KPY dilakukan inferensi dengan hasil yang

dapat dilihat pada Tabel 2

Tabel 2. Nilai Responden dan Estimasi Populasi untuk Peran Sepeda Motor bagi MBR di KPY

Variable Peran Sepeda Motor	Nilai Sampel	Nilai Estimasi Populasi
Peran sepeda motor untuk bekerja	Sangat penting dan penting: 91,08%	Sangat penting dan penting: 88,39 – 93,76
Peran sepeda motor untuk bersekolah	Sangat penting dan penting: 61,78%	Sangat penting dan penting: 57,21 – 66,36
Biaya sepeda motor terasa memberatkan	Ya: 33,87% Tidak: 66,13%	Ya: 28% - 39% Tidak: 61% - 72%

Diskusi

Dalam hal transportasi, masyarakat berpendapatan rendah (MBR) sering dikategorikan sebagai salah satu kelompok yang rentan terhadap perubahan kebijakan. Terutama bila perubahan itu berpengaruh terhadap aksesnya terhadap pekerjaan yang sangat dibutuhkan untuk menopang hidupnya. Pada banyak penelitian di negara maju, MBR pada umumnya menggantungkan kebutuhan pergerakannya pada transportasi umum. Di Indonesia, seperti yang diindikasikan pada penelitian ini, motor diduga menjadi salah satu andalan bagi MBR untuk melakukan pergerakan.

Berdasarkan survei yang dilakukan pada 437 keluarga MBR yang memiliki sepeda motor di 4 desa/kelurahan di Kawasan Perkotaan Yogyakarta, rata-rata responden mempunyai lebih dari 1 sepeda motor. Padahal apabila dilihat dari penghasilannya, rata-rata responden menghabiskan hampir 20% pendapatannya untuk transportasi. Hal ini diduga berkaitan erat dengan jenis pekerjaan mereka, dimana sebagian besar merupakan pekerja informal (PKL, pedagang, pekerja serabutan, wiraswasta), dan pekerja formal dengan waktu bekerja yang tidak tetap (satpam, penjaga toko), sehingga membutuhkan fleksibilitas dalam moda transportasi untuk bekerja. Selain itu (walaupun tidak dibahas secara khusus pada penelitian ini), kualitas pelayanan transportasi publik turut mempengaruhi tingginya penggunaan sepeda motor pada MBR. Hal ini terindikasi dari persepsi sebagian besar responden terhadap biaya transportasi sepeda motor yang mereka rasa tidak memberatkan, dimana hal tersebut mengindikasikan bahwa sepeda motor sudah merupakan transportasi terbaik yang bisa dipilih para responden.

Mengacu pada hasil penelitian ini, upaya-upaya untuk membatasi penggunaan sepeda motor seperti yang menjadi wacana akhir-akhir ini, perlu secara hati-hati dilakukan mengingat pentingnya peran sepeda motor untuk menunjang pergerakan MBR. Peran sepeda motor sangat besar untuk kegiatan-kegiatan rutin seperti bekerja dan bersekolah. Namun demikian, dengan melihat rata-rata perjalanan bekerja dan bersekolah dengan menggunakan sepeda motor yang hanya berkisar 5-6 km perhari (pulang-pergi) atau 2,5-3 km per perjalanan, penggunaan transportasi tidak bermotor seperti sepeda masih sangat mungkin ditingkatkan. Dalam hal ini diperlukan usaha-usaha untuk mempromosikan moda transportasi sepeda serta dukungan dari sisi infrastruktur agar moda ini dapat lebih banyak digunakan menggantikan penggunaan sepeda motor. Upaya lain yang tentunya dapat dilakukan adalah dengan meningkatkan pelayanan transportasi publik. Dalam hal ini masih perlu kajian lebih mendalam mengenai jenis serta layanan yang dibutuhkan oleh MBR, yang selain berkaitan dengan kemampuan membayar dan karakteristik personalnya, juga bergantung pada karakteristik lokasi tempat tinggalnya.

Daftar Pustaka

- Adriyana, Diana (2011) *Studi Fenomena Pertumbuhan Penggunaan Moda Sepeda Motor di Kota Bandung*. Tugas Akhir Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Aritonang, Herbert Oloan (2007) *Studi Pengaruh Pemilihan Moda Sepeda Motor terhadap Volume Penumpang Angkutan Kota di Kota Bandung*. Tugas Akhir Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Bandung, Bandung
- Brotodewo, Nicholas (2010) Penilaian Indikator Transportasi Berkelanjutan pada Kawasan Metropolitan di Indonesia. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota* 21(3), 165 – 182.
- Clifton, K., and K. Lucas (2004) *Examining the empirical evidence of transport inequality in the US and UK. In Running on empty: transport, social exclusion and environmental justice*. Bristol: The Policy Press.
- Currie, Graham, and Alex Delbosc (2009) Car Ownership and Low Income on the Urban Fringe - Benefit or Hindrance? In *32nd Australasian Transport Research Forum (ATRF)*. Auckland.
- Currie, G., and Senbergs, Z (2007) Exploring forced car ownership in metropolitan Melbourne. In *Australian Transport Research Forum, Melbourne, from*.
- Department of Environment and Transport UK (1999) *Young People and Crime on Public Transport*. London: HMSO.
- Erli, Ketut Dewi Martha (2006) *Studi Peluang Pengalihan Penggunaan Sepeda Motor ke Angkutan Umum di Kota Denpasar*. Tugas Akhir Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Johnson, Victoria, Graham Currie, and Janet Stanley (2009) Can Measures of Disadvantage Perpetuate the Problems They Seek to Solve? In *Australian Social Policy Conference 2009: An Inclusive Society? Practicalities and Possibilities*.
- Murakami, Elaine, and Jennifer Young (1997) Daily Travel by Persons with Low-Income. In *NTPS Symposium*. Maryland.
- Ortuzar, J. De D, and L. G. Willumsen (1995) *Modelling Transport*. London: John Wiley and Sons
- Scholl, Lynn (2002) *Transportation Affordability for Low-income Population*. California: Public Policy Institute of California.
- Shen, Qing (2000) Spatial and Social Dimensions of Commuting. *Journal of the American Planning Association* 66(1), 68-82.
- Social Exclusion Unit (2003) *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. London: Social Exclusion Unit, Office of the Deputy Prime Minister.
- Tamin, Ofyar Z (1997) *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB