

PERAN SEPEDA MOTOR BAGI MASYARAKAT BERPENDAPATAN RENDAH DI KOTA MAKASSAR

Asma Massara

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik
Universitas Muslim Indonesia
Jln. Urip Sumoharjo Km 5, Makassar
asma.massara@gmail.com

Achmad Wicaksono

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik
Universitas Brawijaya
Jln. M.T. Haryono 167, Malang
wicaksono68@yahoo.com

Abstract

Motorcycles are a mode of transportation that is a mainstay of low-income communities in the City of Makassar to travel. The prices of motorcycles that are relatively affordable, along with the ease in motorcycle ownership credit systems, make it easier for low-income people to own a motorcycle. As a result, there is an increase in the number of motorcycles in the City of Makassar, which is one of the causes of traffic congestion in the city. This study aims to analyze the role of motorcycles for low-income communities in the City of Makassar with the research objects are located in 4 locations with a relatively high number of low-income communities, namely Untia Village, Baraya Village, Buloa Village, and Banta-Bantaeng Village. Field data in the form of questionnaire results are then processed using descriptive statistical methods. The results of this study indicate that aside from being a means of transportation, motorcycles also become savings for their owners because they are considered easy to sell or mortgaged to get cash.

Keywords: motorcycles, transportation modes, low-income communities, traffic congestion

Abstrak

Sepeda motor merupakan moda transportasi yang menjadi andalan masyarakat berpendapatan rendah di Kota Makassar untuk melakukan perjalanan. Harga sepeda motor yang relatif terjangkau, disertai adanya kemudahan dalam sistem kredit kepemilikan sepeda motor, memudahkan masyarakat berpenghasilan rendah untuk memiliki sepeda motor. Akibatnya, terjadi peningkatan jumlah sepeda motor di Kota Makassar, yang merupakan salah satu penyebab kemacetan lalu lintas di kota tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran sepeda motor bagi masyarakat berpendapatan rendah di Kota Makassar dengan objek penelitian berada di 4 lokasi dengan jumlah masyarakat berpendapatan rendah yang relatif tinggi, yaitu Kelurahan Untia, Kelurahan Baraya, Kelurahan Buloa, dan Kelurahan Banta-Bantaeng. Data lapangan berupa hasil angket kemudian diolah dengan menggunakan metode statistika deskriptif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa selain sebagai alat transportasi, sepeda motor juga menjadi tabungan bagi pemiliknya karena dianggap mudah untuk dijual atau digadaikan untuk memperoleh uang tunai.

Kata-kata kunci: sepeda motor, moda transportasi, masyarakat berpendapatan rendah, kemacetan lalu lintas

PENDAHULUAN

Transportasi dapat memberikan akses kepada masyarakat untuk menuju kepada kesetaraan. Sistem transportasi yang tidak menyeluruh dapat menimbulkan eksklusi sosial dan mendorong kepemilikan kendaraan bermotor bagi masyarakat yang tinggal di pinggiran kota maupun masyarakat yang tidak terjangkau moda transportasi massal. Di Kota Makassar, hal ini menyebabkan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor, khususnya sepeda motor, yang dimiliki oleh masyarakat Kota Makassar, termasuk kelompok masyarakat yang

berpendapatan rendah. Untuk kelompok ini, sepeda motor merupakan suatu moda transportasi yang menjadi andalan keluarga, untuk memenuhi kebutuhan pergerakan mereka, karena harga sepeda motor yang relatif terjangkau dan dengan adanya kemudahan untuk memilikinya melalui kredit.

Individu dan kelompok yang tidak terlayani oleh suatu sistem transportasi dapat mengalami eksklusi sosial karena ketiadaan atau kurangnya akses terhadap transportasi sehingga masyarakat sulit mendapatkan pekerjaan, sulit mendapatkan akses ke fasilitas umum dan fasilitas sosial, serta sulit berpartisipasi dalam kegiatan di luar daerahnya (Herwangi, 2016). Hambatan untuk mendapatkan akses tersebut dapat diakibatkan oleh kondisi transportasi, kondisi personal, dan kondisi wilayah tempat tinggal yang ada. Kelompok-kelompok yang mempunyai permasalahan transportasi ini umumnya adalah masyarakat berpendapatan rendah (Kitamura, 2010).

Pada penelitian ini, kepemilikan sepeda motor merupakan suatu daya dorong atau kekuatan yang timbul dari dalam diri masyarakat untuk memberikan kemudahan mobilitas dalam mencapai tujuan yang diinginkan. Dalam upaya memiliki sepeda motor ini terdapat suatu proses yang dilakukan masyarakat, sesuai dengan kemampuan ekonomi mereka. Secara operasional, kepemilikan sepeda motor merupakan respons masyarakat berpendapatan rendah terhadap keinginan yang terdapat dalam masyarakat untuk memiliki sepeda motor, karena peran sepeda motor yang begitu penting bagi kelangsungan perekonomian mereka dan mereka berupaya untuk mencapainya (Permanawati et al., 2010).

Karakteristik bepergian masyarakat berpendapatan rendah terkait dengan karakter dan gaya hidup serta nilai-nilai yang berkembang secara teratur sehingga tingkah laku menjadi lebih konsisten. Karakteristik bepergian ini identik dengan pergerakan yang terbentuk akibat adanya aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggalnya. Artinya, keterkaitan antarwilayah ruang sangat berperan dalam menciptakan perjalanan, dan pola sebaran tata guna lahan sangat memengaruhi pola perjalanan tersebut (Kato dan Matsumoto, 2006).

Pada kota yang berkembang secara menyebar, perluasan fisik kota menuju ke arah luar, yaitu ke daerah pinggiran kota, terutama untuk memenuhi kebutuhan permukiman. Hal tersebut berdampak pada sulitnya menyediakan pelayanan transportasi yang efektif, karena permintaan perjalanan dari kawasan-kawasan permukiman ini cenderung kecil-kecil dan terpencar. Perkembangan kota yang menyebar ini juga menyebabkan adanya ketimpangan ketersediaan fasilitas antara pusat kota dengan daerah pinggirannya. Pusat kota dipenuhi oleh berbagai jenis lapangan pekerjaan dan fasilitas dengan kualitas terbaik, sedangkan fasilitas di daerah pinggiran cenderung terbatas dan hanya untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan harian dengan kualitas standar. Kondisi tersebut menjadikan daerah pinggiran berpotensi membangkitkan perjalanan menuju ke pusat kota, khususnya untuk bekerja dan memenuhi kebutuhan yang lain, seperti rekreasi dan hiburan. Namun, tanpa diiringi dengan penyediaan transportasi publik yang baik, perjalanan tersebut akan didominasi oleh perjalanan yang menggunakan kendaraan pribadi (Song et al., 2012).

Permasalahan transportasi akibat peningkatan perjalanan akhir pekan di Makassar kurang diimbangi dengan kebijakan transportasi yang memadai. Selain itu, kebijakan transportasi perkotaan saat ini sebagian besar hanya memprediksikan volume dan karakteristik lalu lintas pada saat hari kerja saja. Kato dan Matsumoto (2006) menyebutkan bahwa perbedaan aksesibilitas dari tempat tinggal ke pusat pelayanan publik dapat memengaruhi perilaku perjalanan. Semakin tinggi aksesibilitas dari tempat tinggal terhadap pusat kota, semakin tinggi frekuensi perjalanan untuk maksud sosial dan rekreasi, dan semakin jauh tempat tinggal dari pusat kota, semakin panjang perjalanan yang terjadi.

Studi mengenai kepemilikan kendaraan bermotor, terutama di kota-kota di Indonesia, belum terlalu banyak. Kepemilikan kendaraan ini dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, termasuk faktor sosioekonomi, yang berhubungan dengan perilaku masyarakat, baik selaku pengguna jalan maupun bukan pengguna jalan.

Sepeda motor merupakan sarana utama transportasi di banyak negara yang tingkat ekonominya masih rendah, karena harga sepeda motor yang relatif murah sehingga banyak orang yang mampu membelinya. Selain itu, pengendara sepeda motor juga dapat bermanuver di jalan-jalan yang padat. Pertumbuhan sepeda motor terjadi karena meningkatnya urbanisasi dan membaiknya kesejahteraan masyarakat (Naess, 2013).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran sepeda motor bagi masyarakat berpendapatan rendah di Kota Makassar melalui metode analisis statistik deskriptif. Wilayah studi meliputi 4 kelurahan di Kota Makassar, yaitu Kelurahan Untia, Kelurahan Baraya, Kelurahan Buloa, dan Kelurahan Banta-Bantaeng.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dimulai dengan pengumpulan data untuk mendapatkan variabel kepemilikan sepeda motor, yang menggunakan instrumen penelitian, menggunakan lembar kuesioner berskala Likert. Lembar kuesioner tersebut disebarikan kepada masyarakat berpendapatan rendah di 4 kelurahan yang telah ditetapkan. Selanjutnya skor yang diperoleh dari masing-masing butir pertanyaan tiap variabel ditabulasikan dan diklasifikasikan.

Instrumen untuk variabel kepemilikan sepeda motor meliputi: (a) kepuasan secara verbal; (b) jumlah sepeda motor; (c) cara memperoleh sepeda motor; (d) biaya yang dikeluarkan; (e) peran sepeda motor bagi kehidupan masyarakat; dan (f) dasar pertimbangan kepemilikan. Indikator tersebut dikembangkan menjadi 16 pertanyaan sebagaimana yang tercantum pada Tabel 1.

Setiap butir angket instrumen kepemilikan sepeda motor dan karakteristik bepergian diukur dengan skala Rasio. Pemberian skor pada setiap butir soal menggunakan skala Likert yang telah dimodifikasi dan disusun untuk alternatif jawaban SS (Sangat Setuju) diberi skor 4, S (Setuju) diberi skor 3, TS (Tidak Setuju) diberi skor 2, dan STS (Sangat Tidak Setuju) diberi skor 1.

Tabel 1 Instrumen Kepemilikan Sepeda Motor

No.	Indikator	No. Item	Jumlah
1	Kepuasan secara verbal	1	1
2	Jumlah sepeda motor	2	1
3	Cara memperoleh sepeda motor	3	1
4	Biaya yang dikeluarkan	6, 7	2
5	Peran sepeda motor bagi kehidupan masyarakat	5, 8, 9, 10, 11, 12, 13	7
6	Dasar pertimbangan kepemilikan	4, 14, 15, 16	4
Jumlah			16

Hasil rekapitulasi kuesioner kemudian dimasukkan ke perangkat lunak SPSS untuk dianalisis secara statistika deskriptif untuk memperoleh gambaran dan peran sepeda motor. Adapun indikator peran sepeda motor adalah modal kerja, tabungan atau simpanan, penyalur hobi, status sosial, tingkat kemapanan, kesenjangan jarak, dan biaya transportasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data kepemilikan bermotor (variabel Y) diperoleh melalui kuesioner yang terdiri atas 13 pernyataan. Skala nilai skor untuk masing-masing butir adalah 1 hingga 4, dengan jumlah responden sebanyak 371 keluarga di seluruh lokasi penelitian. Setiap responden dapat memperoleh nilai maksimal 52 dan nilai minimal 13. Rangkuman data kepemilikan sepeda motor dapat dilihat pada Tabel 2.

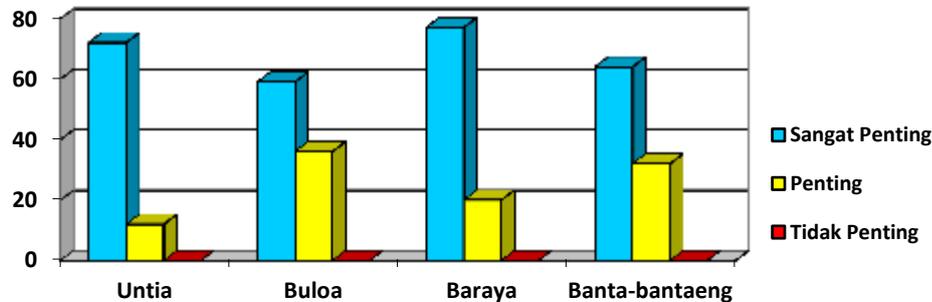
Tabel 2 Data Statistik Kepemilikan Sepeda Motor

Statistik Kepemilikan Sepeda Motor	
<i>N Valid</i>	371
<i>Mean</i>	48,4063
<i>Median</i>	47,0000
<i>Mode</i>	46,0000
<i>Std. Deviation</i>	3,22679
<i>Variance</i>	10,4120
<i>Range</i>	12,0000
<i>Minimum</i>	42,00
<i>Maksimum</i>	51,00

Untuk melihat tingkat kepemilikan sepeda motor di lokasi penelitian, dilakukan penggolongan tingkat kepemilikan menjadi 3 kategori, yaitu tinggi, sedang, dan rendah. Penggolongan tersebut adalah: (1) Kategori Tinggi, apabila skor lebih besar dari 35, (2) Kategori Sedang, apabila skor berada di antara 21 dan 35; dan (3) Kategori Rendah, apabila skor kurang dari 20. Berdasarkan kriteria tersebut, diperoleh kategori kepemilikan sepeda motor, seperti yang tercantum pada Tabel 3. Hasil tersebut menunjukkan bahwa kepemilikan sepeda motor adalah 37 Keluarga (9,9%) berada pada Kategori Sedang dan 334 Keluarga (90,1%) berada pada kategori tinggi. Pada Gambar 1 ditunjukkan kecenderungan kepemilikan sepeda motor tersebut.

Tabel 3 Distribusi Kecenderungan Variabel Kepemilikan Sepeda Motor

Interval	Frekuensi	Persen	Persen Kumulatif	Kategori
1–20	0	0	0	Rendah
21–35	37	9,9	9,9	Sedang
36–55	334	90,1	90,1	Tinggi
Total	371	100,0		

**Gambar 1** Diagram Peran Sepeda Motor

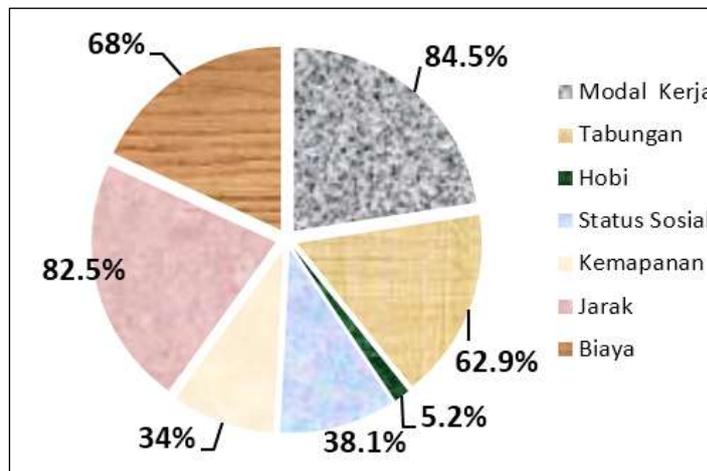
Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, diketahui bahwa sepeda motor tidak hanya digunakan untuk bekerja dan mengunjungi kerabat saja, melainkan juga digunakan untuk kegiatan yang lain, seperti mengantar anak ke sekolah, ke pasar dan ke tempat-tempat perdagangan, ke rumah sakit dan fasilitas kesehatan lainnya, dan ke tempat ibadah. Bagi masyarakat berpendapatan rendah, sepeda motor, selain ekonomis, juga dinilai fleksibel, efisien, dan efektif. Hal ini disebabkan oleh angkutan umum massal yang disediakan oleh pemerintah maupun swasta seringkali terlambat, yang mendorong masyarakat mencari moda transportasi alternatif.

Dari hasil observasi dan wawancara diketahui bahwa masyarakat berpendapatan rendah yang tinggal di kawasan permukiman Untia, Buloa, Baraya, dan Banta-Bantaeng, menyatakan pentingnya peran sepeda motor untuk memenuhi kebutuhan transportasi keluarga. Sepeda motor dianggap sangat penting untuk kegiatan bekerja, bersekolah, rekreasi, dan bepergian ke pusat fasilitas umum lainnya, seperti fasilitas-fasilitas kesehatan, perbankan, dan perdagangan. Tidak sedikit yang menyatakan bahwa sepeda motor merupakan moda transportasi yang fleksibel, sehingga mudah menjangkau jalan-jalan kecil, seperti gang, dan memudahkan mencari jalan alternatif ketika macet.

Selain berperan sebagai modal bekerja dan beraktivitas, sepeda motor juga memiliki peran sebagai tabungan atau simpanan masa depan, sebagai media penyalur hobi, sebagai simbol status sosial, dan sebagai simbol keamanan. Gambar 2 memperlihatkan persentase peran sepeda motor bagi masyarakat berpendapatan rendah di lokasi penelitian.

Pada Gambar 2 terlihat bahwa bagi masyarakat berpendapatan rendah, sebesar 84,5% sepeda motor berperan penting sebagai modal kerja dalam mencari nafkah. Selanjutnya, sebesar 82,5% sepeda motor berperan dalam mengatasi kesenjangan jarak dari rumah ke tempat kerja dan fasilitas umum kota lainnya. Biaya transportasi yang relatif lebih murah dan biaya perawatan yang cukup terjangkau menjadi salah satu alasan

kepemilikan sepeda motor di kalangan masyarakat berpendapatan rendah, dengan nilai persentase sebesar 68%. Hal yang juga penting adalah bahwa sebesar 62,9% masyarakat berpendapatan rendah memanfaatkan sepeda motor sebagai tabungan atau simpanan, karena sepeda motor bernilai ekonomis yang dapat diuangkan melalui penjualan sepeda motor maupun digadaikan sebagai jaminan peminjaman uang bila mereka memerlukan biaya tambahan.

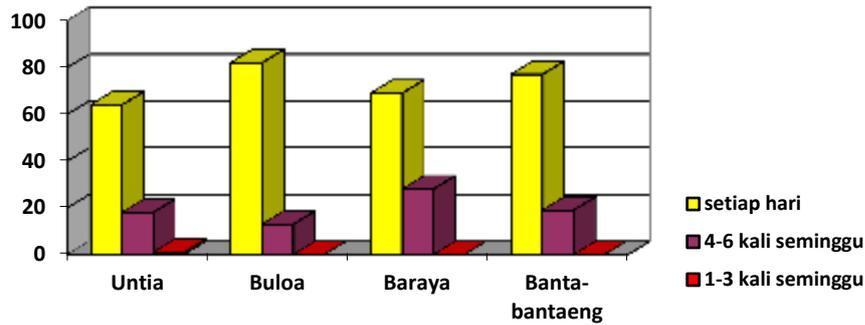


Gambar 2 Peran Sepeda Motor bagi Masyarakat Berpendapatan Rendah

Selain itu, bagi 38,1% masyarakat berpendapatan rendah sepeda motor adalah simbol penyetaraan status sosial ekonomi menunjukkan angka yang cukup tinggi. Sepeda motor juga menjadi media penyalur hobi otomotif, dengan proporsi sebesar 5,2%.

Peran sepeda motor di lokasi penelitian ini tergolong tinggi. Di Kelurahan Banta-Bantaeng sebesar 80,2%, di Kelurahan Baraya sebesar 94%, di Kelurahan Buloa sebesar 88,4%, dan di Kelurahan Untia sebesar 95,2% berada pada kategori tinggi. Jika dirata-rata, peranan sepeda motor bagi masyarakat berpendapatan rendah adalah sebesar 89,45%.

Sekitar 80% masyarakat berpendapatan rendah menggunakan sepeda motor setiap hari kerja, baik yang tinggal di kawasan permukiman masyarakat berpendapatan rendah di pinggiran kota, seperti Kelurahan Untia dan Kelurahan Buloa, maupun di kawasan permukiman masyarakat berpendapatan rendah di sekitar pusat kota, seperti Kelurahan Baraya dan Kelurahan Banta-Banteng. Masyarakat berpendapatan rendah yang bertempat tinggal di kawasan permukiman di sekitar pusat kota menggunakan sepeda motor setiap hari dibandingkan mereka yang tinggal di kawasan permukiman di pinggiran kota. Keberadaan sepeda motor ternyata berdampak besar terhadap frekuensi perjalanan menuju fasilitas umum kota, seperti kantor-kantor swasta, industri, pendidikan, perdagangan, kesehatan, pariwisata, dan sarana olah raga, yang tersebar di Kota Makassar. Berdasarkan hasil observasi diketahui bahwa frekuensi perjalanan sejak kehadiran sepeda motor meningkat hingga 3 kali lipat. Bahkan fasilitas umum yang hanya berjarak 50 meter masih sering ditempuh dengan menggunakan sepeda motor.



Gambar 3 Frekuensi Bepergian Masyarakat Berpendapatan Rendah

Jarak perjalanan juga memengaruhi hubungan kepemilikan sepeda motor dan karakteristik bepergian. Dari hasil observasi diketahui bahwa panjang perjalanan masyarakat di dalam Kota Makassar mencapai 15 km dan jarak perjalanan paling pendek mencapai 50 meter. Selain itu, terdapat perbedaan panjang perjalanan harian antara masyarakat berpendapatan rendah yang tinggal di Untia, Buloa, Baraya, dan Banta-Bantaeng untuk tujuan bekerja, pendidikan, dan total panjang perjalanan rata-rata harian. Masyarakat berpendapatan rendah yang bertempat tinggal di pinggiran kota menempuh perjalanan yang lebih panjang dengan menggunakan sepeda motor dibandingkan dengan mereka yang tinggal di sekitar area pusat kota. Hal ini sejalan dengan adanya pengaruh jarak perjalanan terhadap keinginan masyarakat untuk memiliki sepeda motor.

KESIMPULAN

Sepeda motor berperan besar dalam memenuhi kebutuhan pergerakan masyarakat berpendapatan rendah di Kota Makassar. Kebutuhan itu menyebabkan sebagian besar masyarakat berpendapatan rendah memiliki sepeda motor dalam satu rumah tangga, yang digunakan oleh anggota keluarga untuk beraktivitas.

Peran sepeda motor yang utama adalah sebagai alat transportasi. Selain itu, sepeda motor juga menjadi media simpanan atau tabungan. Masyarakat berpendapatan rendah menganggap sepeda motor sebagai simpanan yang mudah untuk diubah menjadi uang tunai ketika dibutuhkan melalui proses gadai atau dijual.

Faktor kepemilikan dan peran sepeda motor tidak berbeda baik untuk mereka yang tinggal di kawasan pinggiran kota maupun mereka yang tinggal kawasan pusat kota. Dapat dikatakan bahwa lokasi tempat tinggal tidak memengaruhi peran sepeda motor bagi masyarakat berpendapatan rendah di Kota Makassar.

Masyarakat berpendapatan rendah sangat bergantung pada sepeda motor. Baik mereka yang tinggal di kawasan pinggiran kota maupun yang tinggal di kawasan pusat kota sama-sama berpotensi besar untuk memiliki sepeda motor karena alasan kesenjangan jarak, biaya transportasi yang relatif lebih murah, waktu tempuh yang relatif lebih cepat, sebagai alat dan/atau modal bekerja, sebagai media penyalur hobi, sebagai simpanan dan

tabungan keluarga, serta sebagai simbol kesuksesan dan keamanan seseorang. Adanya kombinasi kondisi personal dan lokasi aktivitas menyebabkan masyarakat berpendapatan rendah tidak mempunyai pilihan lain, kecuali memiliki sepeda motor untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Herwangi, Y. 2016. *Transport Disadvantage dan Kepemilikan Sepeda Motor pada Masyarakat Berpendapatan Rendah: Studi Kasus Kawasan Perkotaan Yogyakarta*. Disertasi tidak diterbitkan. Bandung: Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Bandung.
- Kato, H. dan Matsumoto, M. 2006. *Joint Resource Allocation Model of Household Consisting of a Husband, a Wife and a Child for Non-Work Activities: Comparative Analysis of Tokyo and Toyama, Japan*. Transport Research Conference, Ascona.
- Kitamura, R. 2010. *Life Style and Travel Demand*. Transportation, 36 (6): 679–710.
- Naess, P. 2013. *Residential Location, Transport Rationales and Daily Life Travel Behaviour: The Case of Hangzhou Metropolitan Area, China*. Progress in Planning, 79: 1–50.
- Permanawati, T., Sulistio, H., dan Wicaksono, A. 2010. *Model Peluang Kecelakaan Sepeda Motor Berdasarkan Karakteristik Pengendara: Studi Kasus Surabaya, Malang dan Sragen*. Rekayasa Sipil, 4 (3): 185–194.
- Song, M-S., Kim, S-S., dan Chung, J-H. 2012. *A Study on Weekend Travel Patterns by Individual Characteristics in The Seoul Metropolitan Area*. International Conference on Transport, Environment and Civil Engineering (ICTEC 2012), Kuala Lumpur.