

**“Perilaku Pengendara Ojek
(Studi kasus di Perumahan Gading Marpoyan Kecamatan Bukit Raya Kota
Pekanbaru)”**

**Oleh: Putri Mayang Sari
(putrimayangsari284@yahoo.com)
Dosen Pembimbing : Dr. H. Yoserizal, MS**

Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Kampus Bina Widya Jl. HR. Soebrantas Jalan Km. 12,5 Simpang Baru
Pekanbaru 28293 Telp/ FAX 0761-63272

ABSTRAK

Penelitian ini dilaksanakan di Perumahan Gading Marpoyan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bentuk dan faktor yang mempengaruhi dari perilaku pengendara ojek berlalu lintas dalam berkendara di perumahan Gading Marpoyan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru. Topik fokus penelitian ini adalah Perilaku pengendara ojek berlalu lintas dalam berkendara di perumahan Gading Marpoyan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 5 orang. Penulis menggunakan metode kualitatif deskriptif dan data dianalisis secara kualitatif dengan menggunakan teknik pengambilan *purposive sampling*. Instrumen data adalah observasi, wawancara mendalam dan dokumentasi. Dari penelitian yang dilakukan, penulis menemukan bahwa Perilaku pengendara ojek dalam berlalu lintas dan melayani penumpang adalah sebagai berikut: Kewaspadaan, Dalam memperhatikan kewaspadaan, subjek penelitian selalu memperhatikan kesehatan diri dan kondisi diri agar tidak membawa dampak kurang baik bagi penumpang. Kesadaran, untuk memperhatikan kesadaran, penumpang dengan senantiasa mengingat hakikat pekerjaannya bukan hanya tentang pemenuhan kebutuhan ekonominya saja. Antisipasi, dalam meningkatkan kuantitas kerjanya, pengojek perlu memperhatikan kondisi tubuh yang harus selalu sehat dan bugar. Faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara ojek dalam berlalu lintas dan melayani penumpang adalah sebagai berikut : Faktor Internal (Motivasi, pengetahuan, keterampilan, usia dan ekonomi) dan Faktor Eksternal (kondisi kendaraan dan kondisi lingkungan).

Kata Kunci: Perilaku, Faktor Perilaku, Pengendara Ojek

***“The Behavior of Motorcycle Riders
(Case Study at Perumahan Gading Marpoyan Kecamatan Bukit Raya Kota
Pekanbaru)”***

**By: Putri Mayang Sari
(putrimayangsari284@yahoo.com)
Supervisor: Dr. H. Yoserizal, MS**

Sociology Department
Faculty of Social and Political Sciences
Riau University
Bina Widya HR. Soebrantas Street Simpang Baru Km.12.5 Pekanbaru 28293
Tel/FAX 0761-63272
Panam, Pekanbaru

ABSTRACT

This research was conducted at Perumahan Gading Marpoyan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru. The purpose of this research is to analyze the behavior of motorbike rider at Perumahan Gading Marpoyan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru. The main focus in this study is the behavior of motorcycle traffic at Perumahan Gading Marpoyan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru. The sample in this study amounted to 5 people. The author uses descriptive and qualitative methods of data are analyzed qualitatively and using purposive sampling technique. Data instruments are observations, in-depth interviews and documentation. From the research conducted, the authors found that the behavior of motorbike riders in traffic and serve the passengers are as follows :1. Precautions, In observing alertness, research subjects always pay attention to personal health and self condition so as not to bring bad impact for passengers. 2. Awareness, to pay attention to consciousness, passengers with the usual remember the nature of his work not only about the fulfillment of economic needs itself. 3. Anticipate, in increasing the quantity of work, motorbike rider need to pay attention to the condition of the body which must always be healthy and fit. Factors that influence motorbike rider behavior in traffic and serving passengers are as follows : Internal factors (Motivation, knowledge, skill, age and economy) and External factors (vehicle condition and environmental conditions).

Keywords: Behavior, Behavior Factor, Motorbike Rider

A. PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Kontrol diri berperan mencegah terjadinya kecelakaan bermotor karena dengan kemampuan mengontrol diri maka individu akan dapat mengatur dan mengarahkan bentuk-bentuk perilakunya melalui pertimbangan yang rasional sehingga dapat membawa kearah perilaku yang positif. Kenyataan yang selama ini terjadi menunjukkan data-data atau kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi penyebabnya didominasi oleh faktor manusia (pengendara), faktor kendaraan, dan faktor jalan karena kurangnya kontrol diri. Fakta menjadi asumsi yang menarik bahwa sifat dasar dan karakteristik manusia berperan secara langsung terhadap keselamatan pengendara sepeda bermotor.

Ketertarikan untuk mengangkat fenomena yang didasari oleh perilaku dalam berlalu lintas, perilaku yang dilakukan oleh ojek motor ini bermacam-macam. Seperti, demi mendapatkan penumpang ojek motor ini rela kebut-kebutan, saat berkendara terkadang ugal-ugalan, tidak memakai helm dengan alasan jarak yang dituju tidak terlalu jauh, mengangkut penumpang lebih dari 2 penumpang (baik itu dewasa ataupun anak-anak), memainkan handphone saat berkendara, dll.

Awal mula ojek motor di Perumahan Gading Marpoyan dibentuk pada tahun 2001 yang pada saat itu hanya berjumlah 4 orang karena warga sekitar perumahan belum terlalu banyak, sehingga membuat ojek motor tidak beroperasi. Kemudian diawal tahun

2003 ojek motor bertambah dengan jumlah 7 ojek, lalu semakin diminati oleh masyarakat dan meningkat menjadi 15 ojek motor yang terdaftar di pengkolan pada tahun 2016, (Ojek Perumahan, 2016).

Perumahan Gading Marpoyan merupakan perumahan yang dekat dengan kawasan pasar dan jalan raya/jalan besar (jalan Lintas-Timur maupun jalan lintas Taluk Kuantan), pasar-pasar yang dimaksud diantaranya pasar pagi yang terletak di Perumahan Pandau Permai, Pasar pagi di Perumahan Peputra Raya (RSS), dimana kedua pasar tersebut berbatasan dengan Perumahan Gading Marpoyan, dan pasar kaget itu sendiri berada di Perumahan Gading Marpoyan yang diadakan setiap 2 kali dalam seminggu (Rabu dan Sabtu) pada pukul 16.00 wib s/d 21.00 wib. Sehingga membutuhkan transportasi untuk berpergian. Saat kendaraan tidak ada, maka transportasi seperti ojek motor pun menjadi pilihan utama untuk berpergian. Selain di dalam kawasan perumahan, ojek motor pun bisa untuk keluar dari kawasan perumahan.

Mereka bekerja hampir sepanjang hari dan beberapa diantaranya menggunakan sistem rotasi atau pergantian. Artinya, satu ojek (sepeda motor) bisa digunakan oleh beberapa orang pada waktu yang telah disepakati bersama. Ada juga yang menggunakan sistem persewaan, sehingga ada setoran dalam jumlah tertentu dan pada waktu tertentu pula (biasanya harian) yang harus diberikan kepada pemilik ojek.

Ojek motor ini beroperasi di Perumahan Gading Marpoyan dari

pukul 07.00 wib sampai pukul 18.00 wib, berbeda dengan yang telah berlangganan. Apabila telah menjadi pelanggan tetap, biasanya menghubungi via telepon secara langsung atau mendatangi kerumah tukang ojek motor itu. Jika yang telah berlangganan bulanan untuk mengantar anak ke sekolah ataupun ke pasar, tukang ojek motor mendatangi rumah dan tempat lokasi pelanggannya secara langsung. Dalam persaingan untuk mendapatkan pelanggan, tukang ojek motor mencari penumpangnya dengan berbolak-balik arus setiap jalan bahkan dengan memotong kendaraan lain agar lebih cepat, memasuki pasar pada kawasan perumahan, dan melihat kanan-kiri di tiap-tiap gang perumahan.

Tidak hanya itu, *incident* tersenggol dan terjatuh dengan kendaraan lainpun pernah dialami ojek motor saat mencari pelanggan. Hal tersebut karena tergesa-gesa ingin mengejar penumpang lebih awal, sehingga mengalami suatu kerugian terhadap dirinya maupun orang lain. Contoh kerugian yang dimaksud berupa adanya kecelakaan ringan atau serius. Kurang lebih selama 14 tahun berdiri ada beberapa pengojek yang pernah mengalami kecelakaan saat mengantar penumpangnya. Sekitar 3 atau 4 orang pengojek dan penumpangnya yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas saat berkendara. Namun tidak membuat tukang ojek mengalami traumatis tersendiri dalam berkendara. Tingkat kompetisi tersebut makin terasa untuk kawasan operasi yang tidak memiliki aturan atau kesepakatan bersama tentang pengelolaannya, (Ojek Perumahan, 2016).

Dampak negatifnya juga dirasakan oleh pengguna berupa kurang terjaminnya kenyamanan dan keselamatan karena perilaku kebut-kebutan guna mengejar setoran. Untuk menghindari kondisi tersebut, maka beberapa pangkalan menegakkan aturan main sendiri. Misalnya, sistem antrian dan penentuan tarif aturan tersebut bersifat mengikat ke dalam maupun keluar. Artinya, baik tukang ojek yang menjadi anggota maupun tukang ojek dari pangkalan lain serta pengguna harus mentaati aturan tersebut. Berbagai aturan tersebut, lagi-lagi dan sampai tingkatan tertentu, justru menimbulkan problema tersendiri yang semakin memperpanjang daftar masalah di kawasan perkotaan.

Pelayanan rute ditentukan berdasarkan kesepakatan antara pengendara ojek dengan penumpang. Jenis pelayanan yang ditawarkan ke pelanggan tidak hanya layanan untuk mengantar penumpang ke tempat tujuan, namun ada layanan lainnya. Ada beberapa layanan yang diberikan ojek motor ini kepada penumpangnya, seperti ojek kurir yang mengambil/mengantar barang sesuai pesanan pelanggan, jasa angkutan yang mengantar penumpang sesuai tempat tujuan, ojek belanja yang bertujuan sebagai fasilitas jika pelanggan ingin membeli barang belanja tapi tidak memiliki waktu longgar untuk bisa keluar rumah.

Hitungan tarif tergantung pada jarak yang ditempuh oleh ojek motor dari Rp. 3000 s/d Rp. 10.000 perhari (dalam kawasan perumahan), sedangkan luar kawasan perumahan tarif yang dikenakan bisa sampai Rp.50.000

s/d Rp. 100.000 perhari. Berbeda dengan tarif yang telah menjadi pelanggan tetap, hitungannya perbulan mulai dari Rp. 300.000 s/d Rp. 600.000 perbulan. Dengan karakter tersebut, penghasilan riil yang diterima oleh tukang ojek juga pas-pasan atau dapat dikatakan relatif rendah dan jumlahnya pun tidak pasti.

Hal ini dapat digunakan sebagai penjasar mengapa sektor usaha tersebut memiliki tingkat persaingan yang tinggi, walaupun agak terselubung yang tidak jarang berakhir dengan tindakan kekerasan, seperti perkelahian atau pembunuhan, baik antarjasa ojek dengan pengguna (konsumen atau pelanggan), (ojek Perumahan Gading Marpoan, 2016).

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah di paparkan diatas maka penulis merasa tertarik untuk melihat bagaimana **“Perilaku Pengendara Ojek (Studi kasus di Perumahan Gading Marpoan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru)”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan dari uraian latar belakang dan gejala permasalahan yang telah penulis temui diatas, maka penulis menemukan rumusan masalah pokok yang akan dijadikan pedoman dalam melakukan penelitian yang selanjutnya yaitu:

1. Bagaimanakah perilaku pengendara ojek berlalu lintas dalam berkendara di perumahan Gading Marpoan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru?
2. Faktor apa yang mempengaruhi perilaku pengendara ojek berlalu

lintas dalam berkendara di perumahan Gading Marpoan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru?

1.3 Tujuan Penelitian

Merujuk pada rumusan masalah tersebut maka tujuan yang ingin dicapai melalui penelitian ini adalah :

1. Mengetahui perilaku pengendara ojek berlalu lintas dalam berkendara di perumahan Gading Marpoan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru.
2. Untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara ojek berlalu lintas dalam berkendara di perumahan Gading Marpoan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Akademis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi panduan dan referensi bagi peneliti lainnya dimasa yang akan datang, khususnya yang akan meneliti sesuatu yang berhubungan dengan penelitian ini.
 - b. Sebagai sarana untuk mengembangkan wawasan dan pengetahuan yang relevan dengan ilmu sosiologi, khususnya dalam mengetahui suatu fenomena sosial.
2. Manfaat Praktis
 - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi pengetahuan dan pengajaran bagi peneliti dan masyarakat dalam mengetahui latar belakang dan dampak serta

fenomena yang terjadi dilingkungan sekitar.

- b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dan referensi bagi pihak terkait dalam memahami suatu fenomena yang terjadi di masyarakat.

B. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori Perilaku

2.1.1 Pengertian Perilaku

Dalam pengertian umum perilaku adalah segala perbuatan atau tindakan yang dilakukan makhluk hidup dan pada dasarnya perilaku dapat diamati melalui sikap dan tindakannya. Perilaku juga dapat bersifat potensial, yaitu dalam bentuk pengetahuan, motivasi, dan persepsi, (Notoatmodjo, S. dan Sarwono, S. 1985).

Perilaku pada hakikatnya adalah tindakan atau aktifitas manusia itu sendiri yang mempunyai bentangan yang sangat luas antara lain: berjalan, berbicara, tertawa, bekerja, kuliah, menulis, membaca dan sebagainya. Semua kegiatan atau aktifitas manusia, baik yang dapat diamati langsung maupun yang tidak dapat diamati pihak luar (Notoatmodjo, 2003:114).

Perilaku merupakan perkataan tingkah laku atau perbuatan mempunyai pengertian yang luas sekali yaitu tidak hanya mencakup moralitas saja seperti berbicara, berjalan, berlari-lari, berolah raga, bergerak dan lain-lain akan tetapi juga membahas macam-macam fungsi seperti melihat, mendengar, mengingat, berpikir, fantasi, pengenalan kembali, penampilan emosi-emosi dalam bentuk tangis atau senyum dan seterusnya, (Kartono, 1984:3).

Selain itu, Skinner dalam Notoatmodjo (2003) menegaskan bahwa perilaku itu adalah respons atau reaksi seseorang terhadap rangsangan atau stimulus dari luar.

Adapun menurut Teori Lawrence Green (1980) bahwa teori ini menganalisis perilaku manusia yang dipengaruhi 2 faktor pokok, yakni faktor perilaku dan diluar perilaku. Faktor perilaku sendiri terbentuk dari 3 faktor :

- a. Faktor Predisposisi (*Predisposing Factors*).
- b. Faktor Pendukung (*Enabling Factors*).
- c. Faktor Pendorong (*Reinforcing Factors*).

2.1.2 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku Berlalu Lintas

Beberapa faktor penyebab kedisiplinan yang berkaitan dengan individu sebagai pengguna jalan dan kondisi jalan itu sendiri yang dibagi menjadi dua, yaitu:

- a. Faktor Internal

Faktor-faktor yang berasal dari dalam diri individu itu sendiri yang dapat berupa sikap dan kepribadian yang dimiliki oleh individu yaitu suatu sikap dan perilaku yang mencerminkan tanggung jawab terhadap kehidupan tanpa paksaan dari luar, dilaksanakan berdasarkan keyakinan yang benar bahwa hal itu bermanfaat bagi dirinya sendiri dan masyarakat sekaligus menggambarkan kemampuan seseorang untuk menyesuaikan *interest* pribadinya dan mengendalikan dirinya untuk *konform* dengan hukum dan norma serta kebiasaan yang berlaku dalam lingkungan sosial (Valsiner dalam Pramita, 2006:14).

Dalam hal ini berkaitan juga dengan faktor lain seperti Motivasi, Pengetahuan, Keterampilan (kemahiran berkendara), Usia (syarat usia bagi kepemilikan SIM dan surat-surat kendaraan), Ekonomi (untuk mengejar setoran baik dalam prekreditan kendaraan, sewa kendaraan, maupun memenuhi kebutuhan dan keperluan keluarga).

b. Faktor Eksternal

Kedisiplinan dilihat sebagai alat untuk menciptakan perilaku dan tata hidup tertib seseorang sebagai pribadi maupun sebagai anggota kelompok atau masyarakat sehingga dapat terimplementasi dalam wujud hubungan serta sanksi yang dapat mengatur dan mengendalikan perilaku manusia sehingga sanksi tersebut hanya dikenakan kepada mereka yang melanggar hukum dan norma yang berlaku. Sebagai contoh yang berkaitan dengan kondisi fisik, seperti kondisi jalan dan lalu lintas yang dilalui, letak rambu-rambu lalu lintas, dan kelengkapan kendaraan yang akan digunakan dan juga keadaan cuaca ketika berkendara di jalan raya. Kedua faktor di atas didukung oleh pernyataan dari Gunnarsson (1999) (dalam Pramita, 2006:15).

2.2 Perilaku Berkendara

Notoatmodjo (2012:132) menjelaskan bahwa perilaku terjadi melalui proses adanya stimulus terhadap organisme dan kemudian organisme tersebut merespon. Perilaku dapat dibedakan menjadi dua yaitu perilaku terbuka dan perilaku tertutup / (*Covert behavior*) dan (*Over behavior*). Perilaku tertutup merupakan reaksi terhadap stimulus atau rangsangan yang masih terbatas pada perhatian, persepsi, pengetahuan/kesadaran,

dan sikap yang belum diamati secara jelas.

Memahami perilaku masyarakat sepertinya tidak bisa lagi dilakukan dengan pemahaman budaya lampau yang memandang perilaku sebagai sebuah rutinitas tradisional yang diwariskan secara turun temurun dalam suatu wilayah geografis tertentu, sebaliknya perilaku harus dipahami secara ideologis dan peka terhadap isu-isu global yang secara sistematis dikreasikan oleh para aktor dan melahirkan profesi pekerja yang beranekaragam dalam bentuk sektor informal seperti jasa angkutan umum ojek di perumahan Gading Marpoyan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru. Perilaku berkendara adalah pola tindakan terstruktur yang dilakukan pengendaraan sebagai sebuah nilai, norma sistem dalam berkendara.

Dalam kajian sosiologi proses terbentuknya perilaku sangatlah beragam dan tidak lepas dari proses sosiasi mulai dari pertemuan sepintas lalu antara orang-orang asing ditempat umum sampai keikatan persahabatan yang lama dan intim atau hubungan keluarga. Proses sosiasi ini mengubah suatu kumpulan individu menjadi suatu masyarakat yang kemudian membentuk identitas sebagai dasar pembentuk perilaku. Perilaku menunjukkan lapisan sosial mana seseorang atau kelompok sosial tersebut berada mulai dari rumah, pakaian, kendaraan, gagasan, hingga kebenaran dikerahkan untuk membangun perbedaan dengan kelas sosial dibawahnya termasuk dalam kegemaran atau hobi, (Walgito, 2006:45).

Sunarto (2004:12) tindakan ialah perilaku manusia yang mempunyai makna subyektif bagi pelakunya. Oleh sebab itu dapat dikatakan bahwa perilaku manusia merupakan hasil dari segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang berwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap, dan tindakan. Artinya, perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang individu terhadap stimulus atau rangsangan yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya. Terdapat beberapa komponen berkendara yang perlu diterapkan, yaitu :

- a. Kondisi Pengendara
- b. Memakai Alat Pelindung Diri
- c. Pemeriksaan Kendaraan

Berikut adalah hal-hal yang harus diperhatikan dalam pemeriksaan sebelum berkendara : Alat Kendali (Kopling dan gas, Rem, dan Kabel), Rantai, Spion, Ban (Tapak ban, Kerusakan ban, dan Tekanan ban), Lampu Utama dan Lampu Sein (Lampu Rem), (6) Klakson.

Penelitian ini berusaha mengetahui bentuk perilaku interaksi antar pengendara dan penumpang atau pengguna dalam memperoleh bentuk pelayanan yang diberikan pengendara jasa angkutan umum ojek kepada penumpang atau pengguna jasa angkutan umum. Perilaku akan dilihat bagaimana mereka membuat perbedaan-perbedaan yang khas untuk menyatakan diri dan membedakannya dengan pengendara lain, (Walgito, 2006:46).

2.3 Interaksionisme Simbolik

George Herbert Mead berpendapat bahwa manusia mempunyai kemampuan untuk

berinteraksi dengan pihak-pihak lain dengan perantaraan lambang-lambang tertentu yang dipunyai bersama. Mead mengatakan bahwa lambang-lambang, terutama bahasa tidak hanya merupakan sarana untuk berkomunikasi antar pribadi, tetapi juga untuk berpikir.

Prinsip-prinsip yang dikemukakan oleh Herbert Mead tentang interaksionisme simbolik yang disimpulkan sebagai berikut:

- a. Manusia dibekali kemampuan berpikir, tidak seperti binatang.
- b. Kemampuan berpikir ditentukan oleh interaksi sosial individu.
- c. Kalau berinteraksi sosial, manusia belajar memahami simbol-simbol beserta maknanya yang memungkinkan manusia untuk memakai kemampuan.
- d. Makna dan simbol memungkinkan manusia untuk bertindak (khusus dan sosial) dan berinteraksi.
- e. Manusia dapat mengubah arti dan simbol yang digunakan berinteraksi berdasarkan penafsiran mereka terhadap situasi.
- f. Manusia berkesempatan untuk melakukan modifikasi perubahan karena berkemampuan berinteraksi dengan diri yang hasilnya adalah peluang tindakan dan pilihan tindakan.
- g. Pola tindakan dan interaksi yang saling berkaitan akan membentuk kelompok bahkan masyarakat, (Dwirianto, 2013:38)

2..4 Definisi Transportasi Umum

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan. Sementara Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara, (Warpani, 1990).

C. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Perumahan Gading Marpoyan Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif, Subjek dalam penelitian ini adalah pengendara Ojek dan penumpang, maupun masyarakat perumahan bisa dijadikan subjek.

D. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

Sejarah Terbentuknya Ojek di Perumahan Gading Marpoyan

Perumahan Gading Marpoyan merupakan perumahan yang terletak di sepanjang jalan K.H. Nasution, Kelurahan Simpang Tiga Kecamatan Bukit Raya, perumahan Gading Marpoyan ini berdekatan dengan Korem ARHANUDSE serta kantor dan perumahan pertanian (Balai Benih

Industri Hortikultura, Balai Latihan Pegawai Pertanian, dan Balai Pengkajian Teknologi Pertanian). Sepanjang jalan K.H.Nasution Km 12 berdekatan dengan PT. Indofood Pekanbaru, Km 10 Sekolah Peranian SPP/SPMA Pekanbaru. Perumahan ini memiliki luas wilayah 11.000 km² iklim tropis di Kelurahan Simpang Tiga dengan suhu berkisar antara 20⁰C di malam hari dan suhu pada siang hari berkisar antara 33⁰C.

Setiap harinya warga yang tinggal diperumahan memiliki aktivitas yang berbeda-beda, seperti ada yang bekerja kantoran, bersekolah, berbelanja harian kepasar, bahkan masih banyak lagi aktivitas yang dilakukan diluar rumah. Meskipun saat ini kendaraan pribadi sudah banyak dimiliki, tidak dipungkiri jika masih ada warga yang membutuhkan jasa angkutan transportasi kendaraan beroda dua seperti ojek.

Hal ini dikarenakan alasan-alasan tertentu yang dimiliki oleh setiap individunya, misalnya tidak bisa mengendarai kendaraan (motor, mobil, atau kendaraan lain). Ada juga alasan karena kendaraan dirumah hanya pas-pasan maka tidak bisa berpergian, tidak memiliki kendaraan roda dua, tetapi kendaraan lain tidak ada dirumah, dan sebagainya. Alasan seperti itulah yang terkadang menyebabkan kesulitan untuk berpergian keluar rumah, maka transportasi yang sering digunakan yaitu kendaraan beroda dua seperti ojek.

Pangkalan ojek di perumahan Gading Marpoyan terletak di simpang jalan, letaknya yang strategis berhadapan dengan jalan raya dan membuat setiap orang yang turun dari angkutan umum

jalan raya seperti angkutan Bus, Busway, dan Oplet mengharuskan untuk meminta ojek yang ada dipangkalan tersebut mengantarnya untuk menuju ketujuan yang diinginkan. Fasilitas yang ada dipangkalan ojek ini hanya ada bangku yang digunakan pengojek sebagai tempat untuk menunggu penumpang.

Ojek telah ada di perumahan Gading Marpoyan pada awal tahun 2000, jumlah ojek hanya sekitar 4 motor. Pengendara ojek ini sebelumnya memiliki pekerjaan yang beranekaragam, ada yang merupakan mantan karyawan, pedagang, petani, dan sebagainya.

Pertumbuhan transportasi ojek mulai terlihat menjelang akhir tahun 2000, terbukti pada tahun 2004 sampai tahun 2016 sudah memiliki jumlah 15 ojek. Mereka yang memilih sektor informal seperti ojek rata-rata tidak memiliki skill atau pendidikan yang mendukung untuk bekerja di sektor formal, sehingga mereka lebih memilih menjadi pekerja sektor informal.

E. HASIL PENELITIAN

Perilaku Pengendara Ojek Berlalu Lintas dalam Berkendara

Di Negara ini masih banyak pengendara yang belum tau etika dari berkendara. Masih banyak para pengendara yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas, yang tidak memakai perlengkapan untuk berkendara. Banyak pengendara yang masih dibawah umur sudah berani mengendari kendaraan, padahal mereka belum mempunyai SIM. Hal seperti ini tentu banyak sekali kita temukan di berbagai daerah. Tidak salah apabila banyak ditemukan kasus kecelakaan akibat

pengguna jalan yang tidak menaati peraturan dan hal tersebut banyak terjadi di kalangan masyarakat. Masyarakat cenderung lebih mengedepankan sifat individualisme dan egoisme yang tinggi dan terkadang tidak memerdulikan hak orang lain di jalan. Berikut adalah sikap-sikap yang diterapkan oleh pengojek ketika berada di jalan raya.

a. Kewaspadaan

Belakangan ini saat berkendara di jalan raya, yang kita saksikan banyak pengendara yang mengenyampingkan aspek etika berkendara. Soal etika berkendara sendiri, sebenarnya ada yang tertulis dan tidak tertulis. Etika berkendara yang tertulis seperti halnya yang tertera pada undang-undang lalu lintas, sementara etika tidak tertulis itu yang sepatutnya harus kita dalami untuk pahami, supaya dapat diimplementasikan saat berkendara di jalan raya, sehingga tidak mengakibatkan celaka bagi diri sendiri maupun orang lain.

b. Kesadaran

Kematian akibat kecelakaan lalu-lintas terjadi secara silent sehingga banyak orang tidak menyadari mengenai bahayanya. Kebanyakan orang hanya melihat dari jumlah korban yang besar pada saat yang sangat singkat misal flu burung, flu babi, dsb. Padahal kalau kita hitung secara akumulasi dalam satu tahun, kedua penyakit tersebut tidak masuk ke dalam 10 besar penyebab kematian. Berbeda dengan kecelakaan lalu-lintas yang korbannya sedikit tetapi terjadi terus menerus dalam rentang waktu yang tidak terbatas. Sehingga tidak terlihat, tetapi ketika di akumulasi dalam satu tahun maka jumlahnya akan mencengangkan. Maka

kecelakaan lalu-lintas sering disebut juga sebagai silent disaster.

c. Antisipasi

Sikap antisipasi yang diterapkan oleh salah satu pengendara ojek di Perumahan Gading Marpoyan seperti Bapak Jefryandi bisa dikatakan sangat baik sekali. Kebanyakan tukang ojek melupakan hal sepele tersebut. Ketika motor masih nyaman untuk dikendarai maka pengojek biasanya langsung menarik gas motor untuk berlalu.

Melakukan sikap antisipasi adalah komponen penting dalam setiap pekerjaan, bukan hanya sebagai sebagai pengojek saja. Menjaga sikap antisipasi adalah kunci kenyamanan kerja.

A. Faktor Internal

a. Motivasi

Motivasi atau pergerakan ialah dorongan tingkah laku organisme yang berterusan untuk menjalankan aktiviti yang dirangsangkan oleh sesuatu insentif. Tingkah laku seperti ini wujud kerana tegangan fisiologi (keperluan minuman) atau psikologi, (penghargaan) adalah menuju ke arah pencapaian sesuatu matlamat. Apabila merasa dahaga yaitu memerlukan minuman anda bermotivasi (terdorong) untuk berusaha mencari minuman. Tingkah laku anda yaitu (berusaha mencari minuman) mempunyai suatu matlamat, yaitu untuk memenuhi keperluan dahaga. Insentif atau kepuasan yang anda peroleh karena usaha itu ialah minuman. Setelah pencapaian matlamat motivasi organisme itu akan berkurangan. Kerja pada dasarnya merupakan keharusan bagi setiap manusia. Tidak ada pengecualian kecuali mungkin bagi

mereka yang malas. Namun ketahuilah bahwa kemalasan hanya akan mendatangkan kemelaratan dalam hidup. Telah dibuktikan dengan melakukan tanggung jawab sambil memperkaya diri dengan semangat motivasi mencari pengalaman lebih berharga membuktikan bahwa seharusnya masyarakat umumnya bisa lebih rileks ketika bekerja memenuhi kebutuhan hidupnya ketimbang harus merasa tertekan dan harus di buru oleh waktu dalam bekerja.

b. Pengetahuan

Pengetahuan merupakan fondasi yang mana akan membangun keterampilan dan kemampuan. Pengetahuan terorganisasi dari informasi, fakta, prinsip, atau prosedur yang jika diterapkan membuat kinerja yang memadai dari pekerjaan. Kemampuan untuk melakukan fungsi pekerjaan sambil menerapkan atau menggunakan pengetahuan penting.

c. Keterampilan

Wirausaha yang sukses pada umumnya adalah mereka yang memiliki kompetensi, yaitu yang memiliki ilmu pengetahuan, keterampilan, dan kualitas individual yang meliputi sikap, motivasi, nilai-nilai pribadi, serta tingkah laku yang diperlukan untuk melaksanakan pekerjaan/kegiatan. Pengetahuan juga harus disertai dengan keterampilan. Keterampilan tersebut dapat berupa keterampilan manajerial, keterampilan konseptual, keterampilan memahami, mengerti, berkomunikasi, dan berelasi, keterampilan merumuskan masalah dan cara bertindak, keterampilan mengatur dan menggunakan waktu, dan keterampilan teknik lainnya

secara spesifik. Hanya memiliki pengetahuan dan keterampilan tidaklah cukup. Seseorang yang berada di dunia usaha atau dunia kerja tentu juga harus memiliki kejujuran, bertanggung jawab, menepati janji, disiplin, taat hukum. suka membantu, komitmen dan menghormati, serta mengejar prestasi.

d. Ekonomi

Bila berkaca sesuai prinsip yang dituangkan Prof Rhenald Kasali, dalam bukunya *Marketing in Crisis*, maka persetujuan akan hadirnya situasi krisis, akan semakin menyebabkan dampak kondisi krisis secara lebih dalam secara nyata. Justru dalam kondisi krisis, perlu diredam dengan semangat secara positif. Oleh karena itu, ketimbang memberikan persetujuan akan konfirmasi pelemahan ekonomi dalam segala lini, sebaiknya kita perlu membangkitkan gairah ekonomi secara swadaya. Pada rumusan format pendapatan secara ekonomi, maka nilai tersebut adalah perpaduan konsumsi, investasi dan tabungan. Dan ketika konsumsi publik melambat, diharapkan pendapatan agregat nasional masuk pada pos alokasi investasi maupun tabungan.

B. Faktor eksternal

a. Kondisi Kendaraan

Bapak Jefryandi mengungkapkan bahwa tidak mudah untuk merawat motor untuk selalu baik dan tidak bermasalah. Yang paling penting adalah rutin mengecek kondisinya sebelum dan sesudah digunakan. Dengan begitu keselamatan penumpang lebih terjaga.

Bapak Zulyadi mengungkapkan bahwa tidak ingin

mendapatkan halangan apapun ketika membawa penumpang. Yang paling penting dilakukan Bapak Zulyadi setiap hari adalah memperhatikan kondisi kendaraan untuk tetap aman.

Bapak Anwar sebelum memilih bekerja sebagai pengojek sudah menakar untung rugi yang akan dihadapi dengan profesinya tersebut. Untuk itu Bapak Anwar selalu menekan kemungkinan kerugian tersebut dengan memperhatikan kondisi kendaraan agar tetap aman.

Saling mengingatkan adalah hal yang sering dilakukan oleh bapak Julkifli dan rekan-rekannya. Tidak mudah mempertahankan kondisi motor agar tetap aman. Itulah gunanya antara sesama tukang ojek . jika motor yang satu rusak, bisa menggunakan motor ojek lainnya.

Bapak Daud mengungkapkan bahwa hingga saat ini masih melakukan rutinitas mengecek kondisi kendaraan ketika sebelum dan sesudah melayani penumpang. Rutinitas itu dilakukan Bapak Daud agar dapat memperhatikan keselamatan penumpang dengan baik.

b. Kondisi Lingkungan

Bapak Jefryandi mengungkapkan bahwa meskipun cuaca sering berubah-ubah drastis. tidak sekalipun Bapak Jefryandi bersikap lemah dan menyerah. Faktor lingkungan malah menjadi cambuk untuk dirinya agar lebih semangat mematahkan halangan dalam pekerjaannya.

Bapak Zulyadi mengungkapkan sering mendapatkan tantangan dari penumpang yang minta diantarkan

kejalan yang sukar untuk dilewati. Namun bagaimanapun sukarnya medan jalan yang dilewati tetap saja Bapak Zulyadi tetap bersemangat dengan profesinya.

Bapak Anwar kerap keli diuji oleh permintaan penumpang yang meminta untuk di antarkan ke lokasi yang sukar dilewati. Bapak Anwar mengungkapkan penumpang bahkan tidak memberi ongkos lebih setelah melewati jalan yang sukar untuk dilewati.

Bapak Julkifli mengungkapkan bahwa segala kebutuhan penumpang sudah disediakannya. Selain memperhatikan kondisi kendaaraan beliau juga memperhatikan kebutuhan penumpang.

Bapak Daud mengungkapkan bahwa dalam bekerja pasti ada rintangan dan hambatan. Sejauh ini Bapak Daud telah membiasakan diri dengan profesinya sebagai ojek dan membiasakan diri dengan kondisi kehidupannya. Sejauh ini yang dilakukan oleh Bapak Daud adalah tetap bekerja dengan segala keterbatasan tanpa adanya merasakan ada tekanan dari kehidupan sosial ekonominya.

PENUTUP

Kesimpulan

Penelitian yang dilakukan di Perumahan Gading Marpoyan telah selesai dilakukan dengan memaparkan analisis temuan penelitian serta menarik kesimpulan penelitian sebagai berikut:

1. Perilaku pengendara ojek dalam berlalu lintas dan melayani penumpang adalah sebagai berikut :
 - a. Kewaspadaan

Dalam memperhatikan kewaspadaan, subjek penelitian selalu memperhatikan kesehatan diri dan kondisi diri agar tidak membawa dampak kurang baik bagi penumpang.

- b. Kesadaran

Untuk memperhatikan kesadaran, penumpang dengan setiasa mengingat hakikat pekerjaannya bukan hanya tentang pemenuhan kebutuhan ekonominya saja. Tapi pengojek juga sadar akan keselamatan penumpang yang dibawanya.

- c. Antisipasi

Dalam meningkatkan kuantitas kerjanya, pengojek tidak hanya memperhatikan kondisi tubuh yang harus selalu sehat dan bugar. Namun juga memperhatikan kondisi penumpang dalam keadaan bagaimanapun. Itu sebabnya pengojek selalu menyediakan helm ganda untuk dewasa dan anak-anak serta jas hujan untuk penumpang.

2. Faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara ojek dalam berlalu lintas dan melayani penumpang adalah sebagai berikut:

- a. **Faktor Internal**

- a) Motivasi

Semua subjek penelitian memiliki motivasi yang tinggi, dibuktikan dengan antusias mereka terhadap pekerjaan sebagai pengojek

- b) Pengetahuan

Semua subjek penelitian mengetahui dengan baik mengenai marka jalan sebagai modal mereka dalam bekerja. Sebagai pengojek yang menghabiskan masa kerja mereka di jalan, sangat penting bagi pengojek untuk memiliki pengetahuan mengenai lingkup pekerjaan mereka.

- c) Keterampilan

Semua subjek penelitian memiliki keterampilan dalam memperhatikan kondisi kendaraan agar selalu aman digunakan dalam melayani penumpang.

d) Usia

Meskipun para subjek penelitian berada pada usia yang tidak lagi muda, namun usia mereka dalam bekerja tidak mempengaruhi kuantitas pekerjaan mereka. Para subjek penelitian bekerja layaknya pekerja dalam sektor lain yang loyal akan pekerjaannya.

e) Ekonomi

Ekonomi menjadi faktor paling penting bagi alasan subjek penelitian untuk setia pada pekerjaannya. Setiap subjek penelitian selalu mengupayakan agar setiap berangkat mengojek selalu membawa hasil bagi keluarganya yang dirumah

b. Faktor Eksternal

a) Kondisi kendaraan

Sebelum dan sesudah bekerja (mengojek) para subjek penelitian memperhatikan kembali kondisi kendaraan mereka. Agar ketika dipakai lagi aman digunakan dan tidak merugikan penumpang sekaligus pengojek

b) Kondisi lingkungan

Kondisi lingkungan menjadi faktor yang paling berpengaruh pada pekerjaan subjek penelitian. Pengojek harus bersedia mengantarkan penumpang ke daerah manapun dengan kondisi lingkungan yang seperti apapun.

Saran

Dari penelitian yang telah dilakukan, berikut adalah saran yang bisa diberikan oleh peneliti:

1. Bagi subjek penelitian, diharapkan kepada para pengojek tetap memperhatikan

kualitas kerja meskipun setelah bekerja hasil yang didapatkan sangat pas-pasan bagi keluarga. Diharapkan setiap hasil dari pekerjaan sebagai pengojek bisa menjadi cambuk motivasi untuk meningkatkan kualitas kerja.

2. Bagi masyarakat diharapkan bijak dalam menggunakan jasa ojek. Diharapkan kepada masyarakat untuk memperhatikan kondisi pengojek ketika menggunakan jasa ojek dan membayar sesuai dengan kondisi lingkungan yang dilewati.
3. Untuk pembaca, diharapkan lebih bijak dalam membaca dan menganalisis tulisan ilmiah ini. Segala analisis dalam tulisan ilmiah ini adalah berdasarkan jawaban subjek penelitian yang diteliti. Jadi diharapkan untuk bijak dalam menanggapi setiap perbedaan dengan tulisan ilmiah lainnya yang meneliti tema yang sama.

DAFTAR PUSTAKA

- Aniek QS. 1999. *Pengaruh Perilaku Angkutan Umum Terhadap Kinerja Lalu-lintas*. Bandung.
- Arikunto, Suharsimi. 2010. *Prosedur Penelitian suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Djoko Setijowarno, Yovita Indrayanti. 2010. *Peningkatan Peran Ojek sebagai Salah Satu Alternatif Angkutan*. Referensi Ilmiah Indonesia.
- Hadiman, H. 1986. *Menuju Tertib Lalu Lintas*. Jogjakarta : Gadhesapura Mas.

- Hamidi. 2004. *Metodelogi Penelitian Kualitatif Aplikasi Praktis Pembuatan Proposal dan Laporan Penelitian*. Malang: UMM Press.
- Hobbs, F.D 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas* . Jogjakarta : Gajahmada University press
- Ikhsan. 2009. *Lalu Lintas dan Permasalahannya*. Jogjakarta : Pustaka Mandiri
- Kusmagi, Marte Agung. 2010. *Keselamatan Berkendara di Jalan Raya*. Depok: Raih Asa Sukses.
- Meleong, Lexy. 2002. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosda Karya
- Naning R. 1983. *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*. Surabaya: Bina Ilmu; 1983.
- Pip, Jones. 2010. *Pengantar Teori-Teori Sosial –Dari Fungsionalisme Hingga Post Modernisme*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia
- Ritzer, George. 2004. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada..
- Shadily, Hassan. 1993. *Sosiologi Untuk Masyarakat Indonesia*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Soekanto, Soerjono. 1990. *Polisi dan Lalu Lintas* . Bandung: Mandar Maju.
- Soekanto, Soerjono. 1998. *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Soekanto, Soerjono & Budi Sulistyowati. 2013. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Raja Grafindo persada.
- Sutopo, HB. 2002. *Metode Penelitian Kualitatif (Dasar Teori dan Terapannya dalam Penelitian)*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret Press.
- Sugiono. 2009. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Alfabeta: Bandung.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*, Alfabeta : Bandung .
- Swarjono, Warpani. 1985. *Rekayasa Lalu Lintas*. Bhatara Karya Aksara, Jakarta.
- Swarjono, Warpani. 1990. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. Penerbit ITB.
- Warpani, Suwardjoko P. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.
- Waridah, Siti dan J, Sukardi. 2003. *Sosiologi 1*. PT Bumi Aksara : Jakarta.