

SKRIPSI

**PILIHAN RASIONAL PENGGUNA ANGKUTAN
PERKOTAAN BERBASIS ONLINE DI KOTA PALEMBANG
(Studi di Kelurahan Bukit Lama kecamatan Ilir Barat I
Kota Palembang)**



**RAHMAT GEMPITA LOKA
07021281419055**

**JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
2019**

SKRIPSI

PILIHAN RASIONAL PENGGUNA ANGKUTAN PERKOTAAN BERBASIS ONLINE DI KOTA PALEMBANG (Studi di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang)

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana S-1 Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Sriwijaya



**RAHMAT GEMPITA LOKA
07021281419055**

**JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
2019**

HALAMAN PENGESAHAN

**PILIHAN RASIONAL PENGGUNA ANGKUTAN
PERKOTAAN BERBASIS ONLINE DI KOTA
PALEMBANG
(Studi di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I
Kota Palembang)**

SKRIPSI

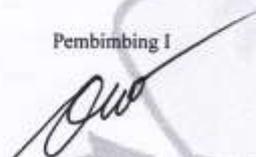
Oleh:

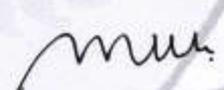
RAHMAT GEMPITA LOKA
07021281419055

Indralaya, 2019

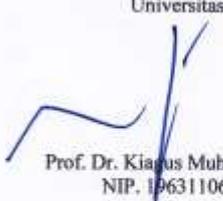
Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Yoyok Hendarso, MA
NIP 196006251985031005


Meryanti, S.Sos., MA
NIP 197705042000122001

Mengetahui,
Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Universitas Sriwijaya


Prof. Dr. Kiajus Muhammad Sobri, M.Si
NIP. 196311061990031001

HALAMAN PERSETUJUAN

Skripsi dengan judul "Pilihan Rasional Pengguna Angkutan Perkotaan Berbasis Online di Kota Palembang (Studi di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang)" Telah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian Komprehensif Skripsi Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya pada tanggal 30 Juli 2019

Indralaya, 30 juli 2019

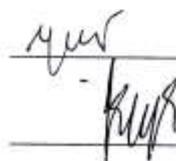
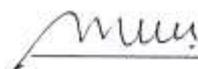
Ketua:

1. Dr. Yoyok Hendarso, MA
NIP. 196006251985031005

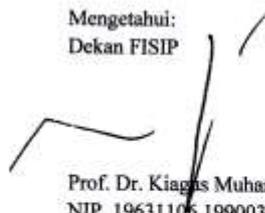


Anggota:

1. Mery Yanti, S.Sos., MA
NIP. 197705042000122001
2. Dr. Yunindyawati, S.Sos., M.Si
NIP. 19750603 2000032001
3. Safira Soraida, S.Sos, M.Sos
NIP. 198209112006042001

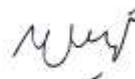


Mengetahui:
Dekan FISIP



Prof. Dr. Kiagus Muhammad Sobri, M.Si
NIP. 19631106 1990031001

Ketua Jurusan Sosiologi



Dr. Yunindyawati, S.Sos., M.Si
NIP. 19750603 2000032001



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
Jalan Palembang-Prabumulih, KM 32 Inderalaya Kabupaten Ogan Ilir 30662
Telepon (0711) 580572 ; Faksimile (0711) 580572

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rahmat Geupita Loka
NIM : 07021281419055
Jurusan : Sosiologi
Konsentrasi : Perencanaan Sosial
Judul Skripsi : Pilihan Rasional Pengguna Anggaran perkotaan Berbasis Online di Kota Palembang (Studi di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Iir Barat I Kota Palembang)
Alamat : Perumahan Tiga Putri Kelurahan Tanah Mas Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuwangi Provinsi Sumatera Selatan. Blok C2 09
No.HP : 082282025972

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang saya tulis di atas merupakan karya sendiri, disusun dari hasil penelitian berdasarkan kaidah-kaidah ilmiah yang berlaku. Apabila kelak terbukti bahwa skripsi saya sudah di atas merupakan jiplakan karya orang lain (Plagiarisme), saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Surat Pernyataan ini di buat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Inderalaya, 2 Agustus 2019
Yang buat pernyataan,



Rahmat Geupita Loka
NIM 07021281419055

KATA PENGANTAR



Segala puji dan syukur hanya bagi Allah SWT dan junjunganku Nabi Muhammad SAW, karena oleh anugerah dan penyertaan-Nya yang melimpah penulis dapat menyelesaikan skripsi ini guna memenuhi salah satu persyaratan dalam mencapai gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya. Adapun judul dari penulisan skripsi ini adalah **“Pilihan Rasional Pengguna Angkutan Perkotaan Berbasis Online di Kota Palembang (Studi di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang)”**

Melalui kesempatan yang berbahagia ini, penulis mengucapkan terimakasih kepada Bapak Dr. Yoyok Hendarso, MA selaku Pembimbing Utama dan Ibu Mery Yanti, S.Sos., MA yang telah memberikan waktu dan sumbangsih pemikiran serta arahan dan bimbingannya kepada penulis dalam penulisan skripsi ini sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Akhirnya, penulis mengharapkan kiranya skripsi ini dapat menjadi bahan masukan yang bermanfaat bagi kita semua. Penulis juga menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun dari semua pihak demi kesempurnaan dimasa yang akan datang.

Dalam proses penulisan skripsi ini, penulis dihadapkan pada kemudahan maupun kendala yang memberikan makna lebih pada skripsi ini, sehingga skripsi ini tidak sekedar pemenuhan tugas akhir dalam mencapai gelar Sarjana Sosiologi, namun lebih pada suatu proses yang memperluas wawasan dan menambah bekal bagi penulis dalam menghadapi masa depan. Untuk itu, pada kesempatan yang berbahagia ini perkenalkanlah penulis dengan segala ketulusan hati untuk menyampaikan rasa terimakasih kepada:

1. Bapakku Sukimin dan Ibuku Yuliati tercinta. Penyemangat hidupku yang senantiasa memberikan limpahan kasih sayang dan doa yang

terhingga kepada penulis hingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

2. Saudari-saudariku terkasih, Ninis Anisa Muslimah dan Kembaranku Rahmah Gempita Ningrum yang senantiasa memberikan semangat dan doa kepada penulis.
3. Prof. Dr. Ir. H. Anis Saggaff, M.S.C.E. selaku Rektor Universitas Sriwijaya.
4. Prof. Dr. Kiagus Muhammad Sobri, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sriwijaya.
5. Dr. Yunindyawati, S.Sos., M.Si., selaku Ketua Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sriwijaya.
6. Safira Soraida, S.Sos., M.Sos. Selaku Sekretaris Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sriwijaya.
7. Seluruh Bapak/Ibu Dosen Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sriwijaya.
8. Seluruh karyawan dan staf tata usaha di Jurusan Sosiologi yang telah membantu proses teknis dan administrasi selama masa penelitian.
9. Sahabat-sahabat FISIP Sosiologi Baikku yang telah menjadi *support system* selama masa perkuliahan. Liansyah Ritonga, Sumianto, Febri Farlia Abdillah, Agus, Rizky Aji Apriyanto, Ojan, Galang, Jumino, Dio Ramadhan, Candra Wijaya, Wisnu, Melati, Gadis Permatasari, Widia Hartati, Kharisma Anggita Haris, Anggun Juliana, Renita, Ria, Kuswati, Bunga Mirance, dan semuanya yang tidak di sebutkan semua.
10. Sahabat-sahabatku Jambanista: Ari, Renal, Aldo, Fadly, Michael, Rezky, Puji, Rahmat koko, Renda, Rolly, Sispan, Wahid, Elen yang senantiasa memberi canda tawa dan membuat hidup penulis di Indralaya menjadi lebih berwarna;
11. Sahabat SMP ku: Eka, Bayu, Oyong, Emang, Dikri, Renal, Ribut.
12. Saudara cerdas cermatku M Arif Renaldi yang sudah penulis anggap saudara kandung sendiri. Terimakasih atas kebaikan dan kepedulian yang selalu kalian berikan kepada penulis.
13. Teman dan kakak-kakakku, kakak Didiet, kakak Anggun, kakak Ulan

14. Seluruh mahasiswa Sosiologi baik kakak tingkat dan adik tingkat.
Semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi pembaca,
khususnya bagi mahasiswa Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan
Ilmu Politik, Universitas Sriwijaya, Indralaya.
15. Seluruh teman-temanku di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Kampus Indralaya dan Kampus Palembang Universitas Sriwijaya,
Khususnya angkatan 2014 semoga kita semua menjadi insan yang
berguna di masa mendatang,

Indralaya, Juli 2019.

Penulis

RINGKASAN

Penelitian ini bertujuan untuk melihat tentang " Pilihan Pengguna Angkutan Perkotaan Berbasis *Online* di Kota Palembang (Studi di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang). Permasalahan yang akan di angkat oleh peneliti yaitu Bagaimana Kondisi Pengguna Angkutan Perkotaan Sebelum dan Sesudah Menggunakan Gojek di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang, serta faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan perkotaan dalam menggunakan angkutan berbasis *online* Gojek. Metode yang di gunakan pada penelitian ini yaitu menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data di lakukan dengan cara observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori dari James Coleman yaitu Teori Pilihan Rasional, dimana teori ini berbicara tentang Aktor dan Sumberdaya. Hasil dari penelitian ini menemukan bahwa kondisi pengguna sebelum dan sesudah menggunakan gojek dan latarbelakang yang membuat pengguna memilih menggunakan angkutan berbasis *online* gojek. Dari hal tersebut membuat perbedaan pengguna ketika sebelum dan sesudah menggunakan gojek.

Kata Kunci: Pilihan Rasional: Aktor (Pengguna), sumberdaya (angkutan perkotaan).

Mengetahui

Pembimbing I



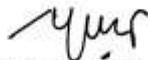
Dr. Yoyok Hendarso, MA
NIP. 196006251985031005

Pembimbing II



Mery Yanti, S. Sos., MA
NIP. 197705042000122001

Ketua Jurusan



Dr. Yunindyawati, S.Sos., M.Si
NIP. 197506032000032001

SUMMARY

This study aims to look at "The Choice of Urban-Based Urban Transport Users in the City of Palembang (Study in the Bukit Lama Village, Ilir Barat I District, Palembang City). The problems that will be raised by researchers are How the Condition of Urban Transport Users Before and After Using Gojek in Bukit Lama Village, Ilir Barat I Subdistrict, Palembang City, and the factors that influence urban transport users in using Gojek-based online transportation. The method used in this study is using qualitative descriptive research methods. Data collection techniques are carried out by observation, interviews, and documentation. The theory used in this research is James Coleman's theory of Rational Choice Theory, where this theory talks about Actors and Resources. The results of this study found that the conditions of users before and after using Gojek and the background that made users choose to use online shuttles gojek. From this it makes a difference to users when before and after using gojek.

Keywords: Rational Choice: Actors (Users), resources (urban transportation).

Certify,

Advisor I

Advisor II



Dr. Yoyok Hendarso, MA
NIP. 196006251985031005



Mery Yanti, S. Sos., MA
NIP. 197705042000122001

Head of Sociology Department



Dr. Yunindyawati, S.Sos., M.Si
NIP. 197506032000032001

Daftar Isi

	Halaman
Halaman Sampul	i
Halaman Judul	ii
Halaman Pengesahan	iii
Halaman Persetujuan	iv
Kata Pengantar	v
Ringkasan	vi
Daftar Isi	vii
Daftar Tabel	x
Daftar Gambar	xi
Daftar Lampiran	xii
Halaman Persembahan	xiii
 Bab I Pendahuluan	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan Penelitian	7
1.3.1 Tujuan Umum	7
1.3.2 Tujuan Khusus	7
1.4 Manfaat Penelitian	8
1.4.1 Manfaat Teoritis	8
1.4.2 Manfaat Praktis	8
 Bab II Tinjauan Pustaka	
2.1 Penelitian Terdahulu	9
2.2 Kerangka Pemikiran.....	13
2.2.1 Konsep Rasional.....	14
2.2.2 Teori Pilihan Rasional.....	14
2.2.3 Definisi Transportasi.....	24
2.2.4 Pengertian Moda Transportasi	26

2.2.5 Gojek	27
-------------------	----

Bab III Metode Penelitian

3.1 Design Penelitian	29
3.2 Lokasi Penelitian	30
3.3 Strategi Penelitian	31
3.4 Fokus Penelitian	34
3.5 Sumber Dan Jenis Data	34
3.5.1 Data Primer	34
3.5.2 Data Sekunder	34
3.6 Penentuan Informan	35
3.7 Peranan Peneliti.....	36
3.8 Unit Analisis Data	36
3.9 Teknik Pengumpulan Data.....	36
3.9.1 Observasi.....	36
3.9.2 Wawancara Mendalam.....	37
3.9.3 Dokumentasi	37
3.10 Teknik Pemeriksaan Dan Keabsahan Data	37
3.11 Teknik Analisis Data.....	38
3.11.1 Reduksi Data	39
3.11.2 Tahap Penyajian Data	39
3.11.3 Tahap Kesimpulan	40
3.12 Jadwal Penelitian.....	40

Bab IV Gambaran Umum Lokasi Penelitian

4.1 Gambaran Umum Geografis Kelurahan Bukit Lama.....	41
4.1.1 Letak Geografis Batas Wilayah	41
4.1.2 Data Penduduk Kelurahan Bukit Lama.....	43
4.1.3 Jenis Pekerjaan Penduduk Kelurahan Bukit Lama	44
4.1.4 Sarana Dan Prasarana.....	44

4.1.5 Struktur Organisasi Pemerintahan.....	46
4.2 profil Informan	48

Bab V Hasil Dan Pembahasan

5.1 Kondisi Pengguna Angkutan Perkotaan Sebelum Dan Sesudah Menggunakan Gojek Di Kelurahan Bukit Lama Ilir Barat I Kota Palembang	55
5.1.1 Aktivitas Pengguna Angkutan Perkotaan Sebelum Menggunakan Angkutan Perkotaan Berbasis <i>Online</i> Gojek	56
5.1.2 Aktivitas Pengguna Angkutan Perkotaan Sesudah Menggunakan Angkutan Perkotaan Berbasis <i>Online</i> Gojek	57
5.1.3 Perubahan Yang Terjadi Dalam Cara Menggunakan Angkutan Perkotaan Setelah Beroperasinya Angkutan Perkotaan Berbasis <i>Online</i> Yaitu Gojek.....	60
5.2 Latar Belakang Apa Saja Yang Mempengaruhi Pengguna Dalam Menggunakan Angkutan Berbasis <i>Online</i> Gojek Di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang	63
5.2.1 Faktor Internal Faktor Pengalaman Pribadi	63
5.2.2 Faktor Internal Faktor Tingkat Pendidikan	65
5.2.3 Faktor Eksternal Faktor Pengaruh.....	66
5.2.4 Faktor Eksternal Faktor Lingkungan/Jalan	68

Bab VI Kesimpulan Dan Saran

6.1 Kesimpulan	69
6.2 Saran.....	70

Daftar Pustaka.....	71
----------------------------	-----------

Daftar Tabel

	Halaman
Tabel 1. Presentasi Pengguna Aplikasi Transportasi <i>Online</i> Di Indonesia.....	5
Tabel 4.1 Batas-Batas Wilayah Kelurahan Bukit Lama	41
Tabel 4.2 Jumlah Penduduk	43
Tabel 4.3 Jumlah Penduduk Berdasarkan Agama.....	43
Tabel 4.4 Jumlah Penduduk Kelurahan Bukit Lama Berdasarkan Jenis Pekerjaan Di Tahun 2016	44
Tabel 4.5 Jumlah Sekolah Dan Perguruan Tinggi Yang Ada Di Kelurahan Bukit Lama Pada Tahun 2017	45
Tabel 4.6 Jumlah Sarana Dan Prasarana Kesehatan Di Kelurahan Bukit Lama	45
Tabel 4.7 Keterangan Sarana Olahraga Di Kelurahan Bukit Lama	46
Tabel 4.8 Daftar Informan.....	52

Daftar Gambar

Halaman

Gambar 4.1 Wilayah Administratif Kelurahan Bukit Lama	42
Gambar 4.2 Wilayah Administratif Kelurahan Bukit Lama	42
Gambar 4.3 Struktur Pemerintahan Kelurahan Bukit Lama	48

DAFTAR LAMPIRAN

Foto-foto Penelitian.....
Pedoman Wawancara
Surat Penunjukan Pembimbingan Skripsi.....
Surat Izin penelitian
Kartu Bimbingan.....

LEMBAR PERSEMBAHAN

"If you can fill the unforgiving minute

With sixty seconds' worth of distance run-

Yours is the Earth and everything that's in it,

An-which is more-you'll be a Man, my son!"

-if by Joseph Rudyard Kipling

Kupersembahkan Skripsi ini kepada:

- 1. Allah SWT dan Rasul-Nya*
- 2. Bapakku Sukimin dan Ibuku Yuliati*
Tercinta
- 3. Kakakku Ninis Anisa Muslimah*
- 4. Kembaranku Rahmah Gempita Ningrum*
- 5. AMI*
- 6. Seluruh Sahabat serta Teman-teman*

Almamaterku

BAB I

PENDAHULUAN

1. 1 Latar Belakang

Permasalahan transportasi secara makro atau sistem terjadi karena tidak sejalannya antara perencanaan dan pengembangan kota berupa tata guna lahan dengan perencanaan dan pengembangan transportasi berupa pengadaan sistem transportasi yang sesuai dengan arahan perkembangan kota tersebut. Dengan kata lain, permasalahan tersebut adalah tidak berimbangannya antara kebutuhan akan transportasi dengan penyediaan prasarana dan sarana transportasi.(Miro, 1997). Kondisi tersebut akan mengakibatkan permasalahan transportasi yang sangat kritis seperti kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh tingginya tingkat urbanisasi, pertumbuhan ekonomi dan kepemilikan kendaraan, serta berbaurnya peranan fungsi jalan arteri, kolektor, dan lokal sehingga jaringan jalan tidak dapat berfungsi secara efisien.

Ketidak lancarannya arus lalu lintas ini menimbulkan biaya tambahan, tundaan, kemacetan, dan bertambahnya polusi udara dan suara. Pemerintah telah banyak melakukan usaha penanggulangan, di antaranya membangun jalan bebas hambatan, jalan tol, dan jalan lingkar. Setiap pemakai jalan diharuskan memilih rute yang tepat dalam perjalanan ke tempat tujuannya sehingga waktu tempuhnya minimum dan biayanya termurah (Tamin, 2000). Selain itu menurut Tamin (2000), Permasalahan yang sama juga berlaku untuk pergerakan intrazona internal. Permasalahan timbul karena definisi pusat zona, yang menyebabkan pergerakan intrazona internal tidak akan pernah terbebaskan ke sistem jaringan, sehingga pergerakan jenis ini selalu diabaikan dalam pemodelan transportasi.

Penyebabnya, karena pusat zona didefinisikan sebagai lokasi pergerakan dari zona awal dan lokasi pergerakan ke zona akhir. Jadi, pergerakan intrazona internal merupakan pergerakan yang (berdasarkan definisi) berasal dan berakhir pada lokasi yang sama. Hal inilah yang menyebabkan permasalahan transportasi khususnya di daerah perkotaan. Dengan kata lain, permasalahan transportasi yang terjadi bukan disebabkan oleh pergerakan antarzona internal, tetapi oleh

pergerakan intrazonal internal yang membebani sistem jaringan jalan. Semakin besar luas suatu zona, semakin besar pula persentase volume pergerakan intrazonal internal yang sudah barang tentu akan semakin besar peluang kemacetan yang dapat ditimbulkannya. Selain itu, masih menurut Miro (1997), fenomena transportasi kota terletak pada kelompok moda angkutan umum (*mass transit*) yang dalam pengadaannya selalu terjadi perbenturan kepentingan dan pandangan dari berbagai pihak yang terlibat pada pengadaan *mass transit* tersebut. Adanya perbenturan kepentingan dan pandangan (inkoordinasi) berbagai pihak dalam mengadakan angkutan umum inilah yang akhirnya bermuara ke masalah pelik yang dihadapi oleh kota-kota besar yang sampai saat ini belum terpecahkan yaitu masalah kemacetan (*congestion*).

Adapun identifikasi permasalahan kemacetan yang diakibatkan oleh perbenturan kepentingan dan pandangan ini adalah seperti berikut (Miro, 1997).

1. Tidak seimbang pertumbuhan kendaraan dengan pertumbuhan kapasitas prasarana jalan raya terutama kendaraan pribadi.
2. Pertumbuhan penduduk dan arus urbanisasi yang deras.
3. Dana dan waktu terbatas.
4. Perbenturan kepentingan dan pandangan (lemahnya koordinasi) antar pihak dan instansi terkait.
5. Disiplin masyarakat rendah.
6. Penegakkan hukum lemah.

Salah satu hal yang penting pada lalu-lintas perkotaan adalah terdapatnya variasi volume yang besar, entah kita melihatnya sepanjang hari atau di antara hari-hari dalam satu minggu. Untuk periode harian, lalu-lintas mencapai puncak kesibukan pada pagi dan malam hari dimana terdapat banyak perjalanan antara rumah dan tempat kerja (Morlok, 1985).

Transportasi adalah usaha peningkatan kinerja pergerakan penumpang dan barang dengan berpatokan pada indikator jenis dan karakteristik teknologi transportasi menurut Rudi Aziz dan Asrul, (2014:33). Dan menurut Nasution (2004:15), transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan

diakhiri. Semakin berkembang sarana transportasi semakin mudah terjalin hubungan antarmanusia. Sejak jaman purba perpindahan masyarakat manusia telah terjadi. Mobilitas penduduk ini diikuti juga oleh mobilitas barang yang dibawa oleh mereka. Oleh karena itu sarana transportasi sejak masa lampau telah dibutuhkan oleh manusia, terlebih pada jaman sekarang dimana mobilitas manusia dan barang sangatlah tinggi.

Dalam Sistem Transportasi diselenggarakan dengan maksud mengkoordinasikan proses pergerakan penumpang dan barang dengan cara mengatur komponen-komponennya yaitu prasarana sebagai media dan sarana sebagai alat yang digunakan untuk proses transportasi dengan tujuan agar proses transportasi penumpang dan barang dapat dicapai secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu dengan pertimbangan faktor keamanan, kenyamanan, kelancaran dan efisiensi atas waktu dan biaya. Rudi Aziz dan Asrul, (2014:).

Dalam beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam hal transportasi. Perkembangan teknologi yang semakin modern telah merambadunia transportasi di Indonesia. Hal ini terlihat dari bermunculannya model transportasi berbasis *online* pada kota-kota besar di Indonesia.

Memang tidak bisa dipungkiri, masyarakat terutama di kota besar sedang menggandrungi transportasi *online* dengan menggunakan aplikasi *smartphone*. Selain bisa menghemat waktu, transportasi *online* juga bisa menghemat uang karena banyaknya promo yang ditawarkan. Tidak hanya itu, transportasi *online* juga bisa mengurai tingkat kemacetan, terutama di kota-kota besar. Perubahan gaya hidup inilah yang dimanfaatkan pelaku usaha untuk memulai persaingan dalam bisnis transportasi *online*.

Namun, perkembangan teknologi ini tidak disikapi dengan bijak oleh pemerintah. Akibatnya, pernah terjadi kerusuhan antara pengemudi transportasi *online* dengan pengemudi transportasi konvensional. Padahal, masyarakat telah terlanjur nyaman menggunakan moda transportasi berbasis *online*.

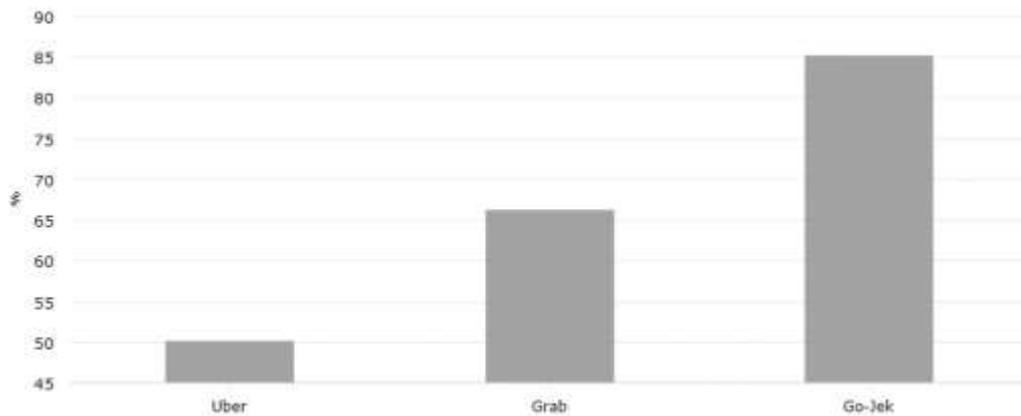
Kini transportasi *online* di Indonesia sudah menjamur, ada tiga transportasi *online* yang berkembang di Indonesia yaitu Uber, Grab, dan Gojek. Tak dapat dipungkiri salah satu pencetus transportasi *online* di Indonesia adalah GO-JEK, yang di awal-awal berdirinya dulu, memang sempat menghebohkan. Tak ada

salahnya mengingatnya kembali. Di Indonesia, seperti GO-JEK yang pertama menghadirkan aplikasi ojek *online* sebelum pesaing bermunculan. Mengubah cara orang memesan kendaraan dengan cepat dan mudah, cukup dengan smartphone. Biayanya pun bisa dikatakan terukur. Tahun 2011, GO-JEK sebenarnya sudah dirintis. Tapi barulah layanan itu melesat sejak peluncuran aplikasinya di ponsel Android dan iOS pada awal tahun 2015.

Beberapa media mancanegara ketika itu membahas fenomena GO-JEK. "Beberapa bulan lalu, perusahaan bernama GO-JEK, meluncurkan aplikasi yang memungkinkan user memesan ojek secara *online*. Aplikasi itu mengkalkulasi biaya perjalanan dan pengemudi akan menjemput penumpang di manapun," tulis media asal Amerika Serikat, Global Post. Dibahas pula bagaimana GO-JEK mendapat resistensi dari tukang ojek tradisional. "Banyak warga Jakarta senang dengan versi ojek yang lebih baik itu. Tapi tak mengejutkan kalau tukang ojek tradisional tidak demikian. Di seluruh Jakarta, tulisan kalau GO-JEK dilarang masuk bermunculan," tulis mereka. Seiring berjalannya waktu, tak lagi banyak terdengar resistensi dari ojek tradisional. Dan semakin banyak yang tertarik menjadi pengemudi GO-JEK, dari beragam latar belakang. Memberi peluang kerja terutama bagi lulusan SMP dan SMA.

Hasil survei Pusat Kajian Komunikasi, Departemen Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia (Puskakom UI) terkait manfaat sosial aplikasi on demand, di mana dalam hal ini mengambil layanan GO-JEK, menemukan hal tersebut. "Dilihat dari tingkat pendidikan mitra pengemudi GO-JEK, 85% mitra memiliki tingkat pendidikan SMP hingga SMA sederajat," ujar Peneliti Utama Puskakom UI Alfindra Primaldhi di Jakarta belum lama ini.

Tabel 1 Persentase Pengguna Aplikasi Transportasi *Online* di Indonesia



Sumber : DailySocial.id, 2018

Go-Jek merupakan aplikasi transportasi *online* yang paling banyak digunakan oleh masyarakat di Indonesia. Ini berdasarkan dari hasil survei DailySocial.Id yang menunjukkan bahwa sebanyak 85,22% responden telah menggunakan layanan transportasi yang didirikan oleh Nadiem Makarim. Sementara responden yang menggunakan Grab hanya 66,24% dan Uber sekitar 50%. Survei ini menghitung suara apabila responden pernah menggunakan layanan transportasi berbasis internet tersebut. Saat ini, aplikasi transportasi *online* tersebut tidak hanya menyediakan jasa layanan transportasi semata, tapi juga menawarkan jasa lainnya. Go-Jek contohnya, menyediakan layanan kurir barang dengan nama Go-Send, layanan pesan-antar makanan (Go-Food), hingga layanan bersih-bersih rumah (Go-Clean). Grab juga menyediakan layanan serupa dengan nama GrabExpress dan GrabFood. Sedangkan Uber merupakan satu-satunya aplikasi yang murni hanya menyediakan layanan transportasi daring. Layanan transportasi *online* banyak digunakan sebagai pilihan moda transportasi umum karena harganya yang tetap (*fixed price*) apabila dibandingkan dengan ojek pangkalan maupun taksi konvensional. Selain itu, aplikasi tersebut juga menawarkan kemudahan bagi konsumen untuk dijemput ke lokasi di mana penumpang berada, serta memiliki waktu tempuh yang relatif cepat dibanding menggunakan bus umum atau taksi konvensional (DailySocial.id).

Kota Palembang adalah ibu kota provinsi Sumatera Selatan. Palembang adalah kota terbesar kedua di Sumatera setelah Medan. Kota Palembang memiliki luas wilayah 358,55 km² yang dihuni 1.573.898 jiwa dengan kepadatan penduduk

4.800 per km². Diprediksikan pada tahun 2030 mendatang kota ini akan dihuni 2,5 Juta orang (Wikipedia). Kota Palembang memiliki penduduk yang cukup padat dengan segala aktivitas yang mereka jalani, seperti sekolah, bekerja, membeli kebutuhan sehari-hari, dan lain-lain. Tidak semua masyarakat kota Palembang memiliki kendaraan pribadi untuk mendukung aktivitas mereka sehari-hari. Masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi pun kadang enggan untuk menggunakannya karena jarak tempuh ke suatu tempat yang jauh atau untuk menghindari kemacetan. Oleh karena itu, transportasi umum dibutuhkan masyarakat kota Palembang untuk menjalankan segala aktivitas dan memenuhi kebutuhan mereka. Dengan adanya kemajuan teknologi, berdampak pula pada transportasi yang ada di kota Palembang.

Saat ini, transportasi umum berbasis *online* sudah mulai menjamur di kota Palembang. Adanya transportasi umum berbasis *online* sangat membantu masyarakat kota Palembang untuk menjalankan aktivitas mereka sehari-hari. Transportasi umum berbasis *online* dapat mempermudah segala aktivitas masyarakat sehari-hari karena akses untuk mendapatkan transportasi tersebut tidak sulit. Salah satu kemudahan yang diberikan oleh perusahaan penyedia layanan transportasi berbasis *online* Gojek adalah kemudahan untuk menggunakan transportasi yang kita inginkan. Masyarakat tinggal memesan transportasi tersebut melalui *smartphone* yang mereka miliki, jadi mereka tidak perlu pergi ke pangkalan kendaraan umum biasa. Selain itu, tarif yang cukup murah dan adanya berbagai diskon dari perusahaan penyedia layanan transportasi *online* tersebut menjadi salah satu kelebihan yang ditawarkan oleh perusahaan sehingga banyak masyarakat yang lebih tertarik menggunakan transportasi berbasis *online* dibandingkan transportasi umum biasa. Dengan keadaan yang demikian peneliti tertarik untuk mengkaji lebih lanjut mengenai mengapa pengguna angkutan perkotaan di Kota Palembang memilih menggunakan angkutan perkotaan berbasis *online* yaitu Gojek yang ada di kota Palembang. Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, maka dalam hal ini peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pilihan Rasional Pengguna Angkutan Perkotaan Berbasis *Online* di Kota Palembang (Studi di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang)”**. Dengan melihat bagaimana

pilihan rasional yang terjadi pada pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* yaitu Gojek di Kota Palembang.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah peneliti jelaskan, maka permasalahan umum yang diangkat dalam penelitian ini adalah “Apa yang melatar belakangi Pilihan Rasional Pengguna Angkutan Perkotaan Berbasis Online di Kota Palembang (Studi di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang)?”

Dari rumusan masalah umum tersebut, peneliti menurunkan kedalam rumusan masalah secara khusus sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi pengguna angkutan perkotaan sebelum dan sesudah menggunakan Gojek di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang?
2. Apa saja yang mempengaruhi pengguna dalam menggunakan angkutan berbasis *online* Gojek di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pilihan pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* Gojek di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang merupakan sebuah pilihan rasional.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui kondisi pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang.
2. Untuk mengetahui apa yang mempengaruhi pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* untuk memilih menggunakan Gojek di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Adapun manfaat teoritis dari penelitian ini nantinya diharapkan bermanfaat sebagai tambahan informasi dan juga bermanfaat dalam menambah literatur ilmu-ilmu sosial khususnya sosiologi terutama mata kuliah Sosiologi Ekonomi dan Sosiologi Pembangunan dan Perubahan Sosial dalam memahami berbagai dimensi yang berkaitan dengan pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan, serta menjelaskan Apakah menggunakan angkutan berbasis *online* yaitu Gojek adalah sebuah pilihan rasional bagi pengguna angkutan umum di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang, serta faktor-faktor apa saja yang menjadi pendukung pilihan rasional pada pengguna tersebut.

1.4.2 Manfaat Praktis

Kemudian manfaat praktis dalam penelitian ini nantinya dapat bermanfaat sebagai rekomendasi pihak terkait yaitu dinas perhubungan sebagai salah satu bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan-kebijakan yang menyangkut pengguna angkutan perkotaan, kemudian juga memberikan gambaran mengenai fakta yang ada di masyarakat sebagai informasi yang dapat dijadikan pertimbangan oleh pihak yang terkait.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Sebelum penelitian ini memasuki tahapan pencarian data di lapangan dan analisis data, peneliti mencari beberapa literatur penelitian terdahulu yang relevan. Berikut ini adalah beberapa hasil penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini khususnya tentang pilihan rasional.

Penelitian yang pertama diperoleh dari jurnal penelitian oleh Hendita Doni Prasetya dan Martinus Legowo (2016) yang berjudul "*Rasionalitas Ojek Konvensional Dalam Mempertahankan Eksistensi Di Tengah Adanya GOJEK Di Kota Surabaya*". Volume 4 Nomor 3. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi rasionalitas yang digunakan maupun alasan yang melatarbelakangi ojek konvensional dalam upaya mempertahankan eksistensi di tengah adanya layanan transportasi Gojek di Kota Surabaya. Penelitian ini bersifat kualitatif, menggunakan pendekatan fenomenologi dari Alfred Schutz. Teori yang dipakai adalah teori pilihan rasionalitas (James Coleman) dan tindakan sosial (Max Weber).

Hasil penelitian ini menunjukkan ojek konvensional dalam melakukan tindakan mempertahankan eksistensi di tengah adanya Gojek memiliki preferensi nilai. Terdapat tiga klasifikasi nilai yang menjadi motif ojek konvensional dalam mempertahankan eksistensi di tengah adanya Gojek, diantaranya adalah : nilai ekonomi (pendapatan menjadi ojek konvensional lebih menjanjikan daripada menjadi Gojek), nilai solidaritas (Ojek konvensional lebih mengutamakan kerukunan dan gotong royong), dan nilai tradisi (tradisi negosiasi tarif antara penumpang dan ojek, sehingga lebih memberikan kebebasan penumpang untuk menawar sesuai yang diinginkan).

Persamaan dalam penelitian sebelumnya dengan penelitian ini yaitu terletak pada teori yang digunakan yaitu sama-sama menggunakan teori pilihan rasional. Perbedaan dengan penelitian sebelumnya dan penelitian ini yaitu terletak pada

objek penelitiannya yang mana penelitian sebelumnya meneliti ojek konvensional sementara penelitian ini meneliti pengguna Gojek.

Penelitian kedua didapat dari skripsi Afifudin Zuhdi (2018) yang berjudul “*Eksistensi Ojek Pangkalan Di Tengah Adanya Ojek Online Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam*”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana eksistensi ojek pangkalan di tengah adanya ojek *online* perspektif sosiologi ekonomi di Purwokerto dan untuk mengetahui dampak sosial ekonomi yang ditimbulkan adanya ojek *online* terhadap ojek pangkalan. Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field research*), menggunakan metode analisis deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Teori yang digunakan adalah pilihan rasionalitas milik James Coleman.

Hasil penelitian menunjukkan ojek pangkalan dalam bertahan di tengah adanya Go-Jek atau ojek *online* memiliki tujuan atau preferensi nilai. Diantaranya nilai ekonomi yaitu: pendapatan menjadi ojek pangkalan lebih pasti dari pada ojek *online*. Nilai solidaritas yaitu gotong royong dan saling membantu. Nilai tradisi yaitu tradisi negosiasi tarif antara penumpang dan ojek. Dengan adanya Go-Jek atau ojek *online* di Purwokerto berdampak ekonomi dan sosial yaitu menurunnya pendapatan ojek pangkalan dan rusaknya tatanan sosial yang terjadi di masyarakat. Pemerintah sebagai penengah diharapkan secepatnya memberikan regulasi antara ojek pangkalan dan Go-Jek atau ojek *online* agar ketegangan yang terjadi dapat dihilangkan tanpa merugikan kepentingan salah satu pihak.

Persamaan dalam penelitian sebelumnya dengan penelitian ini yaitu terletak pada teori yang digunakan yaitu sama-sama menggunakan teori pilihan rasional. Perbedaan dengan penelitian sebelumnya dan penelitian ini yaitu terletak pada objek penelitiannya yang mana penelitian sebelumnya meneliti ojek pangkalan sementara penelitian ini meneliti pengguna Gojek.

Penelitian ketiga diperoleh dari skripsi Unila Ulfa Alfiani (2017) yang berjudul “*Konsistensi Sikap Ojek Konvensional Terhadap Kemunculan Gojek Di Kota Denpasar*”. Penelitian ini berupaya menjelaskan bentuk penolakan ojek konvensional terhadap kemunculan Gojek di Kota Denpasar dan membahas hal-hal yang melatarbelakangi konsistensi ojek konvensional di Kota Denpasar.

Penelitian ini bersifat kualitatif menggunakan teori pilihan rasional dari James S. Coleman dan teori tindakan sosial dari Max Weber.

Hasil penelitian ini menemukan bahwa bentuk-bentuk penolakan yang terjadi dari ojek konvensional terhadap Gojek bukan konflik fisik secara langsung. Selain itu, konsistensi sikap ojek konvensional dilatarbelakangi oleh ikatan sosial, kesetiakawanan, sistem maupun cara kerja yang berbeda. Sumber daya yang dimiliki oleh ojek konvensional diantaranya: jumlah anggota ojek di pangkalan atau pos, pengguna jasa ojek konvensional, adanya pangkalan yang masih terjangkau oleh masyarakat. Terdapat 4 jenis tindakan ojek konvensional: tindakan rasionalitas instrumental yaitu berdasarkan kebutuhan ekonomi, tindakan rasionalitas nilai pada ojek konvensional memiliki struktur, guyub, sistem antri dan solidaritas yang menjadi ciri khas dari ojek konvensional, tindakan rasionalitas afeksi terkait pengguna jasa ojek konvensional atau penumpang yang puas dengan pelayanan dari ojek konvensional menjadikan ojek konvensional memiliki pelanggan tetap, dan tindakan rasionalitas tradisional seperti sistem tawar-menawar atau negosiasi tarif dengan penumpang yang sudah mengakar dan menjadi kebiasaan serta sudah digunakan sejak lama.

Persamaan dalam penelitian sebelumnya dengan penelitian ini yaitu terletak pada teori yang digunakan yaitu sama-sama menggunakan teori pilihan rasional. Perbedaan dengan penelitian sebelumnya dan penelitian ini yaitu terletak pada objek penelitiannya yang mana penelitian sebelumnya meneliti ojek konvensional sementara penelitian ini meneliti pengguna Gojek.

Penelitian keempat diperoleh dari jurnal Yessi Arganingrat, FX Sri Sadewo (2016) yang berjudul "*PILIHAN RASIONAL SALES PT SINAR MITRA SENTOSA MANDIRI FINANCE DALAM MENDAPATKAN GAJI TAMBAHAN DI SIDOARJO*". Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pilihan rasional sales dalam mendapatkan gaji tambahan di perusahaan tersebut. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan fenomenologi Alfred Schutz. Metode yang digunakan untuk mengambil subjek adalah snowball serta teknik dalam mengambil data dilakukan dengan wawancara dan observasi.

Hasil yang didapatkan dari penelitian ini adalah pilihan rasional sales untuk mendapatkan gaji tambahan dipengaruhi oleh kebiasaan di lingkungan kerja

dengan tujuan mendapatkan gaji untuk memenuhi kebutuhan hidup. Aktor dan sumber daya merupakan yang mempengaruhi pilihan rasional sales. Aktor memilih pilihan berdasarkan tindakan rasional yang dilakukan antara lain tindakan rasional tradisional, afektif, instrumental dan nilai. Tujuan dari aktor melakukan pilihan rasional adalah untuk mendapatkan sumber daya yaitu ekonomi yang lebih baik untuk mencukupi kebutuhan hidup.

Persamaan dalam penelitian sebelumnya dengan penelitian ini yaitu terletak pada teori yang digunakan yaitu sama-sama menggunakan teori pilihan rasional. Perbedaan dengan penelitian sebelumnya dan penelitian ini yaitu terletak pada objek penelitiannya yang mana penelitian sebelumnya meneliti sales sementara penelitian ini meneliti pengguna Gojek.

Peelitian kelima diperoleh dari jurnal Eko Hariyanto (2014) dengan judul "*PILIHAN RASIONAL dan MODAL SOSIAL PETANI. (Studi Kasus penyewaan lahan di Dusun Krajan Desa Pandan Sari Kecamatan Poncokusumo Kabupaten Malang)*". Penelitian ini membahas tentang proses terbentuknya pilihan rasional dalam penyewaan lahan yang dilakukan oleh petani di Desa Pandan Sari. Tujuan penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan tindakan penyewaan lahan petani di Desa Pandan Sari dan motif atau faktor-faktor yang menjadi pendorong penyewaan lahan serta tujuan yang ingin dicapai melalui tindakan penyewaan lahan tersebut. Penelitian ini menggunakan teori pilihan rasional dari Coleman yang menjelaskan bahwa tindakan seseorang mempunyai tujuan yang ingin dicapai dan tindakan tersebut akan memanfaatkan sumber daya yang dia miliki. Ada 2 unsur utama dalam teori pilihan rasional Coleman yaitu aktor dan sumber daya. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus.

Hasil dari penelitian ini adalah penyewaan lahan dilakukan oleh petani di Desa Pandan Sari karena beberapa hal yaitu: pertama Lahan yang tidak tergarap karena pemilik lahan sibuk dengan pekerjaannya diluar petani. kedua Keterbatasan modal yang dimiliki oleh petani sehingga petani lebih memilih untuk menyewakan lahannya daripada harus menanggung kerugian yang lebih besar jika menggarapnya dan dengan menyewakan lahan tersebut petani juga bisa mendapatkan modal untuk bertani kembali. ketiga Penyewaan lahan dilakukan

oleh petani untuk memenuhi kebutuhan dasar keluarganya seperti pendidikan dan kesehatan. Norma atau peraturan yang terbentuk dalam penyewaan lahan di Desa Pandan Sari yaitu berupa surat perjanjian yang ditanda tangani oleh pihak pemilik dan penyewa, selain itu penyewaan lahan di Desa Pandan Sari juga tidak ada kaitannya dengan perpindahan hak waris lahan. Kepercayaan bagi warga Desa Pandan Sari sangat penting karena kepercayaan ini sebagian besar dari mereka menyewakan lahannya tanpa memakai surat perjanjian hanya lewat perjanjian lisan saja. Modal sosial atau relasi yang terbentuk dalam praktik sewa-menyewa lahan di Desa Pandan Sari yaitu hubungan antara pihak pemilik lahan dan penyewa yang mempunyai kepentingan masing-masing dan melakukan transaksi untuk memenuhi kepentingannya tersebut. Modal sosial ada untuk mempermudah adanya transaksi sewa-menyewa lahan di Desa Pandan Sari.

Persamaan dalam penelitian sebelumnya dengan penelitian ini yaitu terletak pada teori yang digunakan yaitu sama-sama menggunakan teori pilihan rasional. Perbedaan dengan penelitian sebelumnya dan penelitian ini yaitu terletak pada objek penelitiannya yang mana penelitian sebelumnya meneliti petani sementara penelitian ini meneliti pengguna Gojek.

Dari referensi penelitian terdahulu tentang pilihan rasional diatas, belum ada yang fokus pada pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online*. Namun, tidak dipungkiri akan adanya kesamaan tentang pilihan rasional dan aspek dari pilihan rasional tersebut. Dengan demikian, menurut peneliti belum ada yang meneliti tentang pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* di kota Palembang.

2.2 Kerangka Pemikiran

Untuk menganalisis pertanyaan dan fokus penelitian, maka digunakanlah beberapa teori sebagai analisis. Teori yang digunakan adalah konsep pilihan rasional dari James Coleman berguna untuk menjelaskan bentuk-bentuk pilihan rasional dan faktor-faktor yang melatarbelakangi terjadinya sebuah pilihan rasional.

2.2.1 Konsep Rasional

Untuk menjelaskan permasalahan yang diangkat oleh peneliti, yaitu pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Banyuasin, maka peneliti menggunakan teori pilihan rasional yang dianggap relevan untuk mengkaji permasalahan tersebut.

Rasional dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berasal dari kata rasio, yaitu pemikiran yang logis, atau sesuai dengan nalar manusia secara umum. Sedangkan rasional ialah menurut pikiran dan pertimbangan yang logis, menurut pikiran yang sehat, cocok dengan akal. Jadi yang dimaksud dengan rasional ialah suatu pikiran seseorang yang didasarkan pada sebuah pertimbangan akal sehat dan logis. Atau dapat juga dikatakan sebagai sesuatu yang dilakukan berdasarkan pemikiran dan pertimbangan yang logis, pikiran yang sehat, dan cocok dengan akal. Jadi yang dinamakan dengan pilihan rasional ialah suatu pilihan yang didasarkan atas rasio akal sesuai dengan logika pribadi individu masing-masing.

Rasionalitas muncul ketika dihadapkan sama banyaknya suatu pilihan-pilihan yang ada di depan mata, yang memberi kebebasan untuk menentukan pilihan, dan menuntut adanya satu pilihan yang harus ditentukan. Suatu pilihan dapat dikatakan rasional apabila pilihan tersebut diambil dengan maksud untuk memaksimalkan kebutuhannya. Pilihan rasional yang diambil akan menghasilkan konsekuensi tertentu berupa sikap maupun tindakan.

2.2.2 Teori Pilihan Rasional

Menurut Coleman, sosiologi memusatkan perhatian pada sistem sosial, dimana fenomena makro harus dijelaskan oleh faktor internalnya, khususnya oleh faktor individu. Alasan untuk memusatkan perhatian pada individu dikarenakan intervensi untuk menciptakan perubahan sosial. Sehingga, inti dari perspektif Coleman ialah bahwa teori sosial tidak hanya merupakan latihan akademis, melainkan harus dapat mempengaruhi kehidupan sosial melalui intervensi tersebut. Fenomena pada tingkat mikro selain yang bersifat individual dapat menjadi sasaran perhatian analisisnya.

Interaksi antar individu dipandang sebagai akibat dari fenomena yang mengemuka di tingkat sistem, yakni, fenomena yang tidak dimaksudkan atau diprediksi oleh individu. (Coleman, 2013:7).

Intervensi merupakan sebuah campur tangan yang dilakukan oleh seseorang, dua orang atau bahkan yang dilakukan oleh Negara. Dari adanya intervensi tersebut lah yang kemudian diharapkan mampu menciptakan sebuah perubahan sosial. Individu memang memegang peranan yang sangat penting di dalam sebuah sistem sosial. Karena pada dasarnya, individu lah yang menentukan berjalan tidaknya suatu sistem tersebut. Bahkan sebelum sistem itu terbentuk, dari tiap individu lah yang dikumpulkan dan dijadikan satu kemudian disusun untuk menghasilkan sebuah sistem.

Teori pilihan rasional Coleman ini tampak jelas dalam gagasan dasarnya bahwa tindakan perseorangan mengarah pada suatu tujuan dan tujuan tersebut adalah tindakan yang ditentukan oleh nilai atau preferensi (pilihan). Coleman menyatakan bahwa memerlukan konsep tepat mengenai aktor rasional yang berasal dari ilmu ekonomi yang melihat aktor memilih tindakan yang dapat memaksimalkan kegunaan ataupun keinginan serta kebutuhan mereka. Ada dua unsur utama dalam teori Coleman, yaitu aktor dan juga sumber daya.

Sumber daya ialah setiap potensi yang ada atau bahkan yang dimiliki. Sumber daya tersebut dapat berupa sumber daya alam, yaitu sumber daya yang telah disediakan atau potensi alam yang dimiliki dan juga sumber daya manusia, yaitu potensi yang ada dalam diri seseorang. Sedangkan aktor ialah seseorang yang melakukan sebuah tindakan. Dalam hal ini ialah individu yang mampu memanfaatkan sumber daya dengan baik yaitu aktor. Aktor dianggap sebagai individu yang memiliki tujuan, aktor juga memiliki suatu pilihan yang bernilai dasar yang digunakan aktor untuk menentukan pilihan yaitu menggunakan pertimbangan secara mendalam berdasarkan kesadarannya, selain itu aktor juga mempunyai kekuatan sebagai upaya untuk menentukan pilihan dan tindakan yang

menjadi keinginannya. Sedangkan sumber daya adalah dimana aktor memiliki kontrol serta memiliki.

Teori Pilihan Rasional Coleman menekankan bahwa seorang individu melakukan sebuah tindakan yang mana tindakan tersebut akan memanfaatkan sumber daya yang dia miliki untuk mencapai sebuah tujuan. Artinya, tindakan seseorang itu merupakan tindakan purposif atau bertujuan. Ada dua hal penting dalam teori pilihan rasional Coleman yang pertama adalah aktor dan yang kedua adalah sumber daya. Sumber daya yang dimaksud adalah suatu barang atau benda yang akan digunakan oleh aktor tersebut untuk mendukung tindakannya dalam mencapai sebuah tujuan. Biasanya, sumber daya ini kadang-kadang belum dimanfaatkan secara penuh oleh pemiliknya. Namun, tindakan rasional seseorang kadang dipandang tidak rasional menurut orang lain. Tindakan rasional seseorang tidak bisa diukur dari sudut pandang orang lain tapi dari sudut pandang orang yang melakukan tindakan tersebut (Coleman, 2011:17-18). Dalam kasus ini sumber daya tersebut berupa angkutan perkotaan yang beroperasi di Kelurahan Bukit Lama yang mana pengguna memiliki kuasa dan kepentingan terhadap angkutan perkotaan tersebut. Kuasa dalam kasus penggunaan angkutan perkotaan ini berupa penggunaannya untuk memenuhi kepentingan dari pengguna sebagai penggunanya (Coleman, 2011:36-37).

Teori pilihan rasional memusatkan perhatian pada aktor atau pelaku. Aktor dipandang sebagai manusia yang mempunyai tujuan atau maksud. Artinya aktor mempunyai tujuan dan tindakannya tertuju pada upaya mencapai tujuan itu. Aktor juga dipandang mempunyai pilihan. Teori pilihan rasional tak menghiraukan apa yang menjadi pilihan aktor. Akan tetapi yang terpenting adalah kenyataan bahwa tindakan dilakukan untuk mencapai tujuan yang sesuai dengan keinginan atau pilihan aktor tersebut.

Teori pilihan Rasional Coleman tampak jelas dalam gagasannya bahwa tindakan perseorangan mengarah pada suatu tujuan dan tujuan itu ditentukan oleh nilai atau pilihan. Akan tetapi selain Coleman menyatakan bahwa untuk maksud yang sangat teoritis, ia memerlukan konsep yang

lebih tepat mengenai aktor rasional yang berasal dari ilmu ekonomi, dimana memilih tindakan yang dapat memaksimalkan kegunaan atau yang dapat memuaskan keinginan dan kebutuhan aktor. Oleh karena itu ada dua unsur yang harus ada dalam teori ini yaitu aktor dan sumber daya. Sumber daya yang dimaksud tentu dapat dikontrol oleh sang aktor. (Ritzer, 2004).

Ketika membuat pilihan, individu diawali dengan adanya keinginan terhadap sesuatu dan keyakinan terhadap tujuan-tujuan tertentu. Keyakinan keyakinan inilah yang pada akhirnya akan menciptakan pilihan rasional pada individu. Teori pilihan rasional pusatnya adalah aktor atau manusia yang mempunyai tujuan. Terdapat dua unsur utama dalam teori Coleman, yakni aktor dan sumber daya. Sumber daya adalah sesuatu yang menarik perhatian dan dapat memfasilitasi aktor untuk mencapai tujuan-tujuannya serta dapat dikontrol oleh aktor.

Pengguna angkutan perkotaan merupakan aktor yang membuat pilihan. Ketika pengguna membuat pilihan untuk melakukan suatu perubahan pada kehidupan sosialekonominya, hal tersebut merupakan bagian dari pilihan rasional. Menggunakan unsur-unsur sumber daya yang ada pada kehidupannya merupakan pilihan petani dalam mencapai tujuan-tujuannya.

Kemudian teori pilihan rasional yang berangkat dari tujuan atau maksud aktor, paling tidak harus diperhatikan dua hambatan tindakan. Yang pertama adalah kelangkaan sumberdaya lain. Bagi mereka yang memiliki banyak sumber daya tercapainya tujuan mungkin saja relative mudah. Namun, bagi mereka yang punya sedikit sumberdaya, tercapainya tujuan mereka sulit bahkan tidak mungkin. Yang terkait dengan kelangkaan sumberdaya adalah gagasan tentang biaya kesempatan (Friedman dan Hechter, 1988 : 202, dalam teori Sosiologi 2009: 449). Dalam mencapai suatu tujuan, aktor harus memperhatikan biaya yang harus diketahui untuk tindakan terpenting. Selanjutnya, aktor dapat memilih untuk tidak mengejar tujuan paling bernilai jika sumber daya yang dimilikinya tidak bisa untuk itu, yang membuat kesempatan untuk mencapainya tujuan itu begitu tipis, dan justru membahayakan peluang

untuk mencapai tujuan lain yang lebih bernilai. Aktor dipandang selalu berusaha memaksimalkan keuntungan mereka, dan tujuan tersebut dapat berupa penjajakan hubungan antara kesempatan untuk mencapai tujuan utama dengan apa yang dilakukan oleh keberhasilan tersebut bagi peluang tercapainya tujuan kedua yang paling berharga.

Sumber kendala kedua bagi tindakan individu adalah institusi sosial. Seperti dikemukakan oleh Friedman dan Hechter, umumnya individu akan menganggap tindakan- tindakannya sejak lahir sampai mati dikendalikan oleh aturan keluarga dan sekolah, hukum dan ordinasi, kebijakan perusahaan, gereja, sinagog, dan masjid, dan rumah sakit serta ruang pemakaman. Dengan membatasi kelayakan tindakan yang dapat dilakukan individu, aturan-aturan permainan yang dapat diterapkan, termasuk norma hukum, agenda, dan dan aturan memilih secara sistematis mempengaruhi produk sosial (Friedman dan Hechter, 1988: 202 dalam Ritzer, 2009: 449).

Hambatan-hambatan institusional ini menyediakan prinsip positif atau negative yang mendorong tindakan tertentu dan mencegah tindakan-tindakan lain. Friedman dan Hechter memaparkan dua gagasan lain yang mereka pandang sebagai dasar bagi teori pilihan rasional. Yang pertama adalah mekanisme agregasi, atau proses ketika “tindakan- tindakan individu dikombinasikan untuk menghasilkan dampak sosial” (Friedman dan Hechter, 1988: 203 dalam Ritzer, 2009: 449). Yang kedua adalah arti penting informasi dalam menetapkan pilihan rasional. Suatu ketika diasumsikan bahwa aktor memiliki informasi penuh, sekurang- kurangnya memadai untuk menetapkan pilihan purposif diantara alternatif tindakan yang tersedia untuknya. Namun, muncul pengakuan bahwa kuantitas atau kualitas informasi yang tersedia sangat bervariasi dan keragaman tersebut membawa dampak pada aktor (Heckathorn, 1997 dalam Ritzer, 2009: 449).

Teori Pilihan Rasional Coleman merupakan sebuah teori yang disuguhkan Coleman dalam sebuah jurnalnya yang berjudul *Rational Choice Theory*. Teori Pilihan Rasional pada dasarnya merupakan kristalisasi dari pemahaman perkembangan aliran pemikiran dari paham

rasionalitas di Eropa Barat, yaitu paham teori yang muncul pada abad pertengahan, sebagai antithesis atas pemikiran paham naturalis. Pilihan Rasional sebagai model penjelasan dari tindakan- tindakan manusia, dimaksudkan untuk memberikan analisa formal dari pengambilan keputusan rasional berdasarkan sejumlah kepercayaan dan tujuan, serta menggabungkan beberapa area teori ekonomi, teori kemungkinan, *game theory*, dan *theory public goods*. Paradigma Teori Pilihan Rasional menawarkan aspek umum dari mekanisme tersebut diantara fenomena sosial. Dengan mengasumsikan bahwa individu dalam latarbelakang sosial yang membuat pilihan tindakan atau keputusan berdasarkan kepercayaan dan tujuan mereka. Teori ini dimaksudkan untuk dapat menerangkan sejumlah penyelesaian masalah sosial (*sosial arrangement*) sebagai efek keseluruhan dari tersebut.

Dasar untuk semua bentuk teori pilihan rasional adalah asumsi bahwa fenomena sosial yang kompleks dapat dijelaskan dalam kerangka dasar tindakan individu dimana mereka tersusun. Sudut pandang ini yang disebut metodologi individualisme, menyatakan bahwa dalam teori pilihan rasional, individu didorong oleh keinginan atau tujuan yang mengungkapkan preferensi. Mereka bertindak secara spesifik, mengikat kendala dan atas dasar informasi yang mereka miliki tentang kondisi dimana mereka bertindak. Paling sederhana, hubungan antara preferensi dan kendala dapat dilihat dalam istilah-istilah teknis yang murni dari hubungan dari sebuah sarana untuk mencapai tujuan, karena tidak mungkin bagi individu untuk mencapai semua dari berbagai hal yang mereka inginkan, mereka juga harus membuat pilihan dalam kaitannya dengan tujuan mereka berdua dan sarana untuk mencapai tujuan- tujuan ini. Teori pilihan rasional berpendapat bahwa individu harus mengantisipasi hasil alternatif tindakan dan menghitung bahwa yang terbaik untuk mereka. Rasional individu memilih alterbatif yang akan memberi mereka kepuasan terbesar.

Individualisme metodologis teori pilihan rasional membuat mereka mulai keluar dari tindakan- tindakan individu dan untuk melihat semua

fenomenia sosial lainnya untuk direduksi tindakan individu tersebut. Namun bagi Homans, itu juga perlu untuk melihat tindakan individu sebagai reduksi sebagai tanggapan psikologis. Posisi ini dibenarkan dengan alasan bahwa prinsip-prinsip pilihan rasional dan pertukaran sosial hanyalah dari prinsip-prinsip dasar perilaku psikologis. Sementara banyak ahli teori pilihan rasional lainnya telah menolak klaim ini dan Homans sendiri datang menganggap kurang penting.

Teori pilihan rasional Coleman tampak jelas dalam gagasan dasarnya bahwa tindakan perseorangan mengarah pada suatu tujuan dan tujuan itu ditentukan oleh nilai atau pilihan, tetapi selain Coleman menyatakan bahwa untuk maksud yang sangat teoritis, ia memerlukan konsep yang lebih tepat mengenai aktor rasional yang berasal dari ilmu ekonomi dimana memilih tindakan yang dapat memaksimalkan kegunaan atau yang dapat memuaskan keinginan dan kebutuhan mereka.

Dalam proses pembuatan keputusan, baik pada level mikro maupun makro, setiap aktor memiliki pertimbangan-pertimbangan rasional guna mencapai keuntungan maksimal. Pertimbangan tersebut didasarkan pada berbagai pengetahuan, informasi, serta data yang memberikan sumbangan kognitif kepada aktor. Dalam hal ini, aktor merupakan aparatur atau tokoh yang berpengaruh dalam proses pembuatan keputusan, baik atas nama pribadi maupun perwakilan organisasi.

Pada level mikro, pembuatan keputusan terfokus pada masyarakat seperti misalnya keluarga. Sedangkan pada tingkat makro, pembuatan keputusan ini diterapkan pada tingkat global yang menyangkut hubungan antar negara. Teori Pilihan Rasional merupakan salah satu perangkat akademis yang dapat digunakan untuk menjelaskan bagaimana suatu keputusan dibuat, untuk mencapai tujuan yang dipandang maksimal. Dalam hal negara, keputusan itu dibuat demi mencapai tujuan atau kepentingan dari negara, baik yang bersifat politis maupun bukan.

Teori Pilihan Rasional berasal dari ilmu sosiologi. Akan tetapi, karena dalam pembuatan keputusan pada level antar negara juga dilakukan oleh individu atau kelompok, korporasi dan aktor lainnya, yang juga

menjadi salah satu kajian dari teori pilihan rasional, maka teori ini juga dapat digunakan untuk menjelaskan fenomena-fenomena yang bersifat global. Pada hakekatnya globalisasi atau hubungan antar negara merupakan gambaran makro dari apa yang terjadi secara sosiologis. Pembuatan keputusan untuk memperbaiki hubungan antar negara, dibuat oleh pihak eksekutif dan legislatif, melalui kolaborasi dan hubungan intensif, serta pertimbangan-pertimbangan yang merupakan wujud dari berbagai kontak sosial, baik antar lembaga maupun individu, yang dilakukan sebelum keputusan politik dibuat. Hal ini lah yang menjadi kajian teori pilihan rasional dalam proses pembuatan keputusan atau kebijakan.

Berdasarkan penjelasan James S. Coleman dalam jurnal “*Pilihan Rasional di Balik Pembebasan Corby*” oleh Suka Arjaw, salah satu sumber yang berperan dalam proses pembuatan kebijakan pada teori pilihan rasional adalah aktor dan sumber daya. Dalam hal ini, aktor berperan dalam menjalankan dan mengendalikan sumber daya terhadap mereka yang mencari sumber daya. Dari pandangan ini dapat dikatakan bahwa kontrol atas sumber daya sangat bergantung pada kemampuan dari aktor yang bersangkutan, berdasarkan dari pertimbangan-pertimbangan yang paling menguntungkan baginya. Aktor dalam hal ini dapat berbentuk korporat (kelompok) atau individu. Dari pandangan inilah kemudian dapat dikatakan bahwa pemerintah merupakan aktor yang membuat keputusan demi tujuan dari negara. Seperti yang dikatakan oleh Brian Fay, bahwa salah satu tugas utama dari ilmu sosial interpretif adalah menemukan niat atau latar belakang aktor dalam melakukan suatu tindakan (Gibbons 2002; 91). Inilah yang secara historis disebut dengan *verstehen*. Maka, untuk dapat menemukan rasionalitas dari suatu tindakan yang dilakukan negara, dilakukan penafsiran terhadap keputusan tersebut, berdasarkan pada kejadian-kejadian yang berkaitan dengan negara yang bersangkutan.

Coleman juga menjelaskan bahwa dalam melakukan suatu tindakan, individu melakukan hal tersebut berdasarkan pada pertimbangan-pertimbangan dan informasi yang didapat. Berkaitan dengan hal ini

dijelaskan bahwa pertimbangan tersebut dilakukan demi mendapatkan keputusan yang terbaik. Dengan demikian, teori pilihan rasional dapat diterapkan di level masyarakat, baik pada sektor budaya maupun politik. Selanjutnya, pendapat yang menekankan pada komponen kognitif dalam melakukan pertimbangan demi membuat keputusan juga didukung oleh pendapat Philip Mellor (1999) yang menyatakan bahwa proses belajar (kognitif) itu tidak hanya didapatkan dari akumulasi mengumpulkan informasi semata tetapi juga sebuah fenomena yang dipengaruhi oleh hubungan dengan teman, keluarga, komunitas serta kekuatan-kekuatan lainnya.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa dalam teori pilihan rasional digunakan pertimbangan-pertimbangan kognitif yang mengedepankan keuntungan paling maksimal bagi pihak-pihak yang menerapkannya. Apabila individu dan kelompok dapat menerapkan teori ini untuk mencapai kepentingannya maka hal ini juga berlaku bagi negara. Negara yang dijalankan oleh pemerintah, pada hekekatnya digerakkan oleh individu dan kelompok. Mereka inilah yang membuat keputusan-keputusan dalam pemerintahan.

Pada saat ini, masyarakat Palembang sangatlah butuh akan namanya kendaraan alternatif selain kendaraan umum yang telah ada. Padahal di sisi lain, mereka harus gesit untuk memenuhi kebutuhan, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu. Akibatnya, mereka mencari cara praktis untuk mendapatkan barang yang dibutuhkan tanpa harus keluar rumah atau kantor, salah satunya dengan menggunakan jasa transportasi *online*. Memang tidak bisa dipungkiri, masyarakat terutama di kota besar sedang menggandrungi transportasi *online* dengan menggunakan aplikasi *smartphone*. Selain bisa menghemat waktu, transportasi *online* juga bisa menghemat uang karena banyaknya promo yang ditawarkan. Tidak hanya itu, transportasi *online* juga bisa mengurai tingkat kemacetan, terutama di kota-kota besar.

Apabila dikaitkan dengan politik luar negeri dan domestik dari suatu negara, teori pilihan rasional ini bermanfaat untuk menerangkan atau

mengetahui alasan negara dalam membuat kebijakan-kebijakan politik tertentu. Politik luar negeri suatu negara merupakan kepanjangan dari politik dalam negerinya (Holsti 1987; 175). Sedangkan politik dalam negeri merupakan cerminan kebutuhan politik, sosial dan ekonomi, yang juga dikaitkan dengan kondisi sosiologis suatu negara.

Di sisi lain, Marsh dan Stoker menyebutkan bahwa teori pilihan rasional menitikberatkan pada keputusan individu. Mereka menyebutkan bahwa teori ini menjelaskan tindakan individu dan hasil yang ditetapkan (Marsh dan Stoker 2010; 81). Berdasarkan penjelasan selanjutnya dikatakan bahwa dalam membuat keputusan atau kebijakan, aktor tetap mempertimbangkan pandangan atau pendapat orang lain sebelum menetapkan keputusannya. Marsh dan Stoker menjelaskan bahwa pertimbangan tersebut dilakukan sebagai bentuk perhitungan logika dan matematika, sehingga dapat diperkirakan hasil yang dapat memberikan keuntungan maksimal bagi aktor.

Tidak hanya berfokus pada peran individu dalam proses pembuatan keputusan, teori pilihan rasional juga dapat digunakan dalam level kelompok atau korporat. Pemikiran Coleman menyebutkan bahwa konteks mikro dalam teori pilihan rasional ini dapat digunakan untuk menjelaskan perilaku kolektif, karena ada pemindahan pengendalian seseorang menuju pihak lain yang lebih banyak (Ritzer 1997; 396). Hal ini dapat dilihat dari kasus-kasus perintah seseorang kepada beberapa orang yang mau menjalankan perintahnya. Sehingga pada akhirnya Coleman menyebutkan bahwa teori pilihan rasional juga dapat dipakai untuk menjelaskan perilaku korporat, dengan catatan bahwa tindakan tersebut merupakan sikap dari korporat (Ritzer 1997; 398). Pernyataan tersebut juga didukung oleh John Scott yang menyatakan bahwa individu memegang peranan penting dalam teori pilihan rasional. Tetapi ia juga memperhatikan peran aktor lain, yakni kelompok. Dalam pandangannya, kelompok tersebut tetap digerakkan oleh individu yang memiliki pengaruh dominan dalam aparatur.

Dengan demikian, pemikiran Coleman dan Scoot memiliki kesamaan mengenai peran serta tindakan aktor korporat dan kelompok

berdasarkan teori pilihan rasional. Terdapat dua kondisi yang dapat digunakan untuk menjelaskan keterkaitan antara individu dan kelompok berdasarkan teori pilihan rasional, 1) ketika pemikiran individu digunakan sebagai pandangan bersama oleh kelompok, 2) ketika tindakan yang dilakukan oleh kelompok atau korporat tersebut ditujukan untuk mencapai keuntungan bersama dan paling maksimal.

Saat ini, transportasi umum berbasis *online* sudah menjamur di kota Palembang. Adanya transportasi umum berbasis *online* sangat membantu masyarakat kota Palembang untuk menjalankan aktivitas mereka sehari-hari. Transportasi umum berbasis *online* dapat mempermudah segala aktivitas masyarakat sehari-hari karena akses untuk mendapatkan transportasi tersebut tidak sulit. Salah satu kemudahan yang diberikan oleh perusahaan penyedia layanan transportasi berbasis *online* adalah kemudahan untuk menggunakan transportasi yang kita inginkan.

Dengan munculnya pihak swasta yang berinovasi dengan memunculkan transportasi berbasis *Online* di Indonesia yang kini telah beroperasi di kota-kota besar di Indonesia salah satunya di Kota Palembang maka pilihan masyarakat yang menggunakan angkutan umum semakin bervariasi, yang mana kita ketahui sebelumnya bahwa di Kota Palembang telah banyak kendaraan umum yang beroperasi seperti angkot, transmisi, bus kota, dan kini telah hadir pula *LRT*. Namun kendaraan umum tersebut jangkauannya hanya meliputi jalan-jalan utama dan tidak bisa menjangkau jalan-jalan sempit atau lorong-lorong kecil. Dengan adanya kendaraan berbasis *online* maka masyarakat semakin banyak pilihannya dalam memilih moda transportasinya.

2.2.3 Definisi Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin. Definisi transportasi sebagai berikut:

1. Menurut Rudi Aziz dan Asrul, (2014:33) Transportasi adalah usaha peningkatan kinerja pergerakan penumpang dan barang

dengan berpatokan pada indikator jenis dan karakteristik teknologi transportasi.

2. Menurut menurut Nasution (2004:15), transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri.
3. Rustian Kamaludin (2003: 13) dalam Hamidah (2017), mengungkapkan bahwa transportasi berasal dari kata Latin, *transportare* dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi adalah sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan / atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya.

Menurut Rudi Aziz dan Asrul, (2014:3) Secara garis besar, sistem transportasi dapat dibagi menjadi 3 yaitu:

1. Sistem Transportasi Udara

Sistem transportasi udara adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana ruang darat dan udara yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan.

2. Sistem Transportasi laut

Sistem transportasi laut adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana ruang darat dan laut yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan.

3. Sistem Transportasi Darat

Sistem transportasi darat adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana ruang darat yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan.

Masing-masing moda transportasi menurut Djoko Setijowarno dan Frazila (2001), memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam hal:

- a. Kecepatan, menunjukkan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bergerak antara dua lokasi.
- b. Tersedianya pelayanan (*availability of service*), menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara dua lokasi.
- c. Pengoperasian yang diandalkan (*dependability of operation*), menunjukkan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan.
- d. Kemampuan (*capability*), merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan.
- e. Frekuensi adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan

2.2.4 Pengertian Moda Transportasi Darat

Moda transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Moda transportasi darat sering dianggap identik dengan moda transportasi jalan raya (Warpani, 1990). Moda transportasi darat terdiri dari berbagai varian jenis alat transportasi dengan ciri khusus. Menurut Miro (2012), Transportasi darat dapat di klasifikasikan menjadi:

1. Geografis Fisik, terdiri dari moda transportasi jalan rel, moda transportasi perairan daratan, moda transportasi khusus dari pipa dan kabel serta moda transportasi jalan raya.
2. Geografis Administratif, terbagi atas transportasi dalam kota, transportasi desa, transportasi antar-kota dalam provinsi (AKDP), transportasi antar-kota antara-provinsi (AKAP) dan transportasi lintas batas antar-negara (internasional).

Berdasarkan komponen prasarana transportasi terdiri dari dua kelompok, yaitu:

1. Jalan yang berupa jalur gerak seperti jalan raya, jalan baja, jalan air, jalan udara, dan jalan khusus.
2. Terminal yang berupa suatu tempat pemberhentian alat transportasi guna menurunkan atau menaikkan penumpang dan barang seperti:
 - a) Terminal jalan raya (stasiun bus, halte bus, dll.)
 - b) Terminal jalan rel yaitu stasiun kereta api
 - c) Terminal jalan khusus seperti gudang dll.

2.2.5 Gojek

Semakin tingginya tuntutan mobilitas masyarakat, tentunya membutuhkan sarana transportasi yang dapat memberikan pergerakan dan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain dengan cepat, walaupun jarak tempuhnya jauh. Dewasa ini terdapat terobosan terbaru, yakni inovasi transportasi berbasis aplikasi *online* yang didukung oleh teknologi komunikasi melalui *smartphone*.

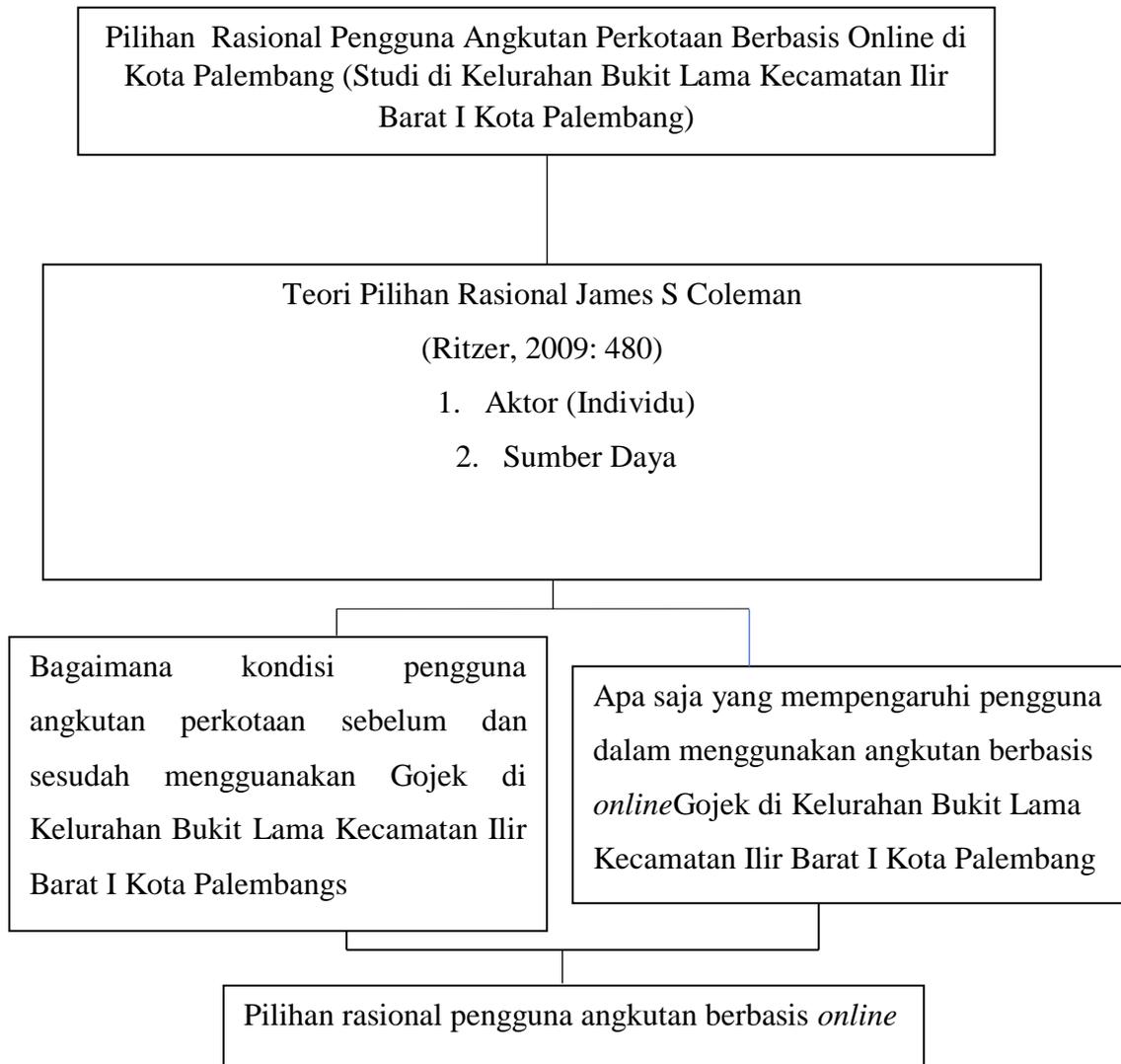
Warna Driver Gojek adalah hijau dan sedikit aksen hitam, disertai logo Gojek di belakang jaket serta helm yang berwarna hijau. Untuk kendaraan Gojek ini tergantung yang didaftarkan oleh mitra Gojek yaitu motor yang didaftarkan.

Motor yang didaftarkan adalah kendaraan yang digunakan sebagai kendaraan beroperasi sehingga kondisi ini dapat dijumpai perbedaannya di tiap-tiap anggotanya. Gojek menggunakan sistem order berbasis online yang dapat di akses menggunakan aplikasi Gojek melalui *smartphone* berbasis *android* maupun *IOS*. Setiap driver Gojek disertai jaket dan juga helm yang berwarna hijau dan terdapat logo Gojek, serta satu helm untuk penumpang.

Transportasi berbasis aplikasi *online* ini merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi ojek dan teknologi komunikasi. Dari sekian banyaknya transportasi berbasis aplikasi *online* yang terdapat di Indonesia, Go-Jek adalah yang paling banyak digunakan oleh masyarakat. Hal

tersebut berdasarkan lembaga riset global Growth for Knowledge (Gfk) membuktikan bahwa pengguna aplikasi *online* Go-Jek mencapai 21,6%5 (Ngazis, A. dan Angelia, M. 2016).

Bagan 2.2.1 Kerangka Pemikiran



Sumber : Diolah oleh peneliti (2018)

Dalam penelitian ini menjelaskan bagaimana peneliti mengkaji pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut Bogdan dan Taylor (1975:5) sebagaimana dikutip Moleong mendefinisikan metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu tersebut secara holistik (utuh). Jadi, dalam hal ini tidak boleh mengisolasi individu atau organisasi kedalam variable atau hipotesis, tetapi perlu memandangnya sebagai bagian dari suatu keutuhan. Sedangkan menurut Kirk dan Miller (1986:9) mendefinisikan bahwa penelitian kualitatif adalah tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan social yang secara fundamental bergantung pada pengamatan pada manusia dalam kawasannya sendiri dan berhubungan dengan orang-orang tersebut dalam bahasanya dan dalam peristilahannya.

Adapun alasan penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif adalah karena dalam penelitian ini data yang dihasilkan berupa data deskriptif yang diperoleh dari data-data berupa tulisan, kata-kata dan dokumen yang berasal dari sumber atau informan yang diteliti dan dapat dipercaya. (Lexy J. Moelong, 2009: 4).

Metode kualitatif digunakan karena beberapa pertimbangan, pertama menyesuaikan metode kualitatif lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyaataanganda; kedua, metode ini menyajikan secara langsung hakekat hubungan antara peneliti dan responden; ketiga, metode ini lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri dengan penajaman pengaruh bersama dan terhadap pola-pola nilai yang dihadapi. (Lexy J. Moelong, 2009)

Dalam penelitian kualitatif data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar. Selain itu semua data yang dikumpulkan kemungkinan menjadi kunci terhadap apa yang sudah diteliti. Dengan demikian, laporan penelitian akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan tersebut.

Data tersebut berasal dari wawancara, catatan lapangan, videotape, dokumen pribadi, catatan atau memo dan dokumen resmi lainnya. (Lexy J. Moelong, Ibid:11) Penelitian kualitatif menghendaki agar pengertian dan hasil interpretasi yang diperoleh dibandingkan dan disepakati oleh manusia yang dijadikan sumber data. Ada beberapa alasan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Salah satu diantaranya adalah bahwa metode ini telah digunakan secara luas dan dapat meliputi lebih banyak segi dibanding dengan metode-metode penyelidikan yang lain. Metode ini banyak memberikan kontribusi terhadap ilmu pengetahuan melalui pemberian informasi keadaan mutakhir, dan dapat membantu kita dalam mengidentifikasi faktor-faktor yang berguna untuk pelaksanaan percobaan. Selanjutnya metode ini dapat digunakan untuk menghasilkan suatu keadaan yang mungkin terdapat dalam situasi tertentu.

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat deskriptif analisis yaitu untuk menggambarkan keadaan suatu pilihan rasional dengan kata-kata atau kalimat yang dipisah-pisahkan menurut kategorinya untuk memperoleh kesimpulan. Penelitian ini menggambarkan bagaimana respon masyarakat mengenai *Pilihan Rasional Pengguna Angkutan Berbasis Online Di Kota Palembang*.

3. 2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat dimana akan dilangsungkan sebuah observasi dan pengambilan data secara langsung dan dilakukan sendiri oleh peneliti atau lebih. Lokasi penelitian akan dilakukan di Kelurahan Bukit Lama. pengambilan lokasi penelitian di Kelurahan ini karena sebagai berikut:

1. Kendaraan *online* yaitu Gojek sudah beroperasi di Kelurahan Bukit Lama.
2. Di Kelurahan Bukit Lama hampir selalu dijumpai kendaraan *online* yaitu Gojek di setiap jalan-jalan.
3. Selain kendaraan *online* yaitu Gojek di Kelurahan Bukit Lama sudah banyak kendaraan umum lainnya, seperti, Transmusi, Angkot.

3.3 Strategi Penelitian

Pada penelitian ini, model strategi penelitian yang digunakan adalah menggunakan pendekatan fenomenologi. Pendekatan fenomenologi bertujuan untuk menggambarkan makna dari pengalaman hidup yang dialami oleh beberapa individu, tentang konsep atau fenomena tertentu, dengan mengeksplorasi struktur kesadaran manusia. Jadi disini peneliti ingin mengetahui makna dari pengalaman yang dialami oleh para pengguna angkutan berbasis *online* melalui studi fenomenologi ini.

Sebagai disiplin ilmu, fenomenologi mempelajari struktur pengalaman dan kesadaran. Secara harfiah, fenomenologi adalah studi yang mempelajari fenomena, seperti penampakan, segala hal yang muncul dalam pengalaman kita, cara kita mengalami sesuatu, dan makna yang kita miliki dalam pengalaman kita. Fokus perhatian fenomenologi tidak hanya sekedar fenomena, akan tetapi pengalaman sadar dari sudut pandang orang pertama atau yang mengalaminya secara langsung (Kuswarno:2009:22)

Fenomenologi berusaha untuk mengungkap dan mempelajari serta memahami suatu fenomena beserta konteksnya yang khas dan unik yang dialami oleh individu hingga tataran “keyakinan” individu yang bersangkutan. Dengan demikian mempelajari dan memahaminya haruslah berdasarkan sudut pandang, paradigma dan keyakinan langsung dari individu yang bersangkutan sebagai subjek yang mengalami langsung (*first-hand experiences*). Dengan kata lain, penelitian fenomenologi berusaha untuk mencari arti secara psikologis dari suatu pengalaman individu terhadap suatu fenomena melalui penelitian yang mendalam dalam konteks kehidupan sehari-hari subjek yang diteliti (Herdiansyah, 2012).

Fokus model pendekatan fenomenologi adalah pengalaman yang dialami oleh individu. Bagaimana individu memaknai pengalamannya tersebut berkaitan dengan fenomena tertentu yang sangat berarti bagi individu yang bersangkutan. Pengalaman yang dibahas disini bukan sekedar pengalaman biasa, melainkan pengalaman yang berkaitan dengan struktur dan tingkat kesadaran individu secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena model pendekatan fenomenologi memfokuskan pada pengalaman pribadi individu, subjek penelitiannya adalah orang yang mengalami langsung kejadian atau fenomena yang terjadi, bukan

individu yang hanya mengetahui suatu fenomena secara tidak langsung atau melalui media tertentu (Ghony & Fauzan: 2012: 59).

Menurut Moustakas (1994) Ada beberapa proses inti (*core process*) dalam penelitian fenomenologi : *epoche*, *reduction*, *imaginative variation*, dan *synthesis of meanings and essences* (Nur: 2007: 34).

Pertama, peneliti harus memahami perspektif dan filosofi yang ada di belakang pendekatan yang digunakan, khususnya mengenai konsep studi “bagaimana individu mengalami suatu fenomena yang terjadi.” Disini peneliti menggali dan mengumpulkan data dari setiap subjek penelitian tentang pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan dan mencoba memahami adanya fenomena angkutan *online* berdasarkan dari sudut pandang subjek penelitian. *Epoche* adalah proses menghilangkan prasangka, mengurangi bias dan opini terhadap sesuatu. Dalam hal ini menitikberatkan pada cara dalam melihat dan memperhatikan sesuatu, meningkatkan kepekaan, tanpa melibatkan prasangka peneliti pada fenomena yang dilihat, dipikirkan, dibayangkan atau dirasakan.

Pada *phenomenological reduction*, tugas peneliti adalah menggambarkan dalam *textural language* (bahasa yang terpola) mengenai apa yang telah dilihat oleh seseorang, tidak hanya obyek eksternal tetapi juga tindakan internal dari kesadaran, pengalaman itu sendiri, seperti ritme dan hubungan antara *phenomenon* (fenomena yang diteliti) dan diri sendiri (*self*). Kualitas dari pengalaman menjadi fokus; keterlibatan (*filling in*) atau penyempurnaan sifat alamiah dan arti dari pengalaman menjadi suatu tantangan. Langkah-langkah dalam *phenomenological reduction* meliputi : *bracketing*. Dalam hal ini fokus dari penelitian ditempatkan didalam *bracket*, hal-hal yang lain dikesampingkan sehingga seluruh proses penelitian berasal dari topik dan pertanyaan; *horizontalizing*, setiap pernyataan pada awalnya diperlakukan memiliki nilai yang sama. Selanjutnya, pernyataan yang tidak relevan dengan topik dan pertanyaan maupun pernyataan yang bersifat repetitif atau tumpang tindih dihilangkan, sehingga yang tersisa hanyalah *horizons* (arti tekstural dan unsur pembentuk/penyusun dari *phenomenon* yang tidak mengalami penyimpangan).

Simpulannya, menurut Kockelmans, reduksi adalah prosedur metodik dimana kita menaikkan pengetahuan kita dari level fakta ke level “ide”, atau dari fakta ke esensi secara umum (Kuswarno:2009:52).

Tugas pada proses *imaginative variation* adalah untuk mencari makna-makna yang memungkinkan melalui penggunaan imajinasi, pembedaan berbagai macam bingkai referensi, pengelompokan dan pembalikan, dan pendekatan *phenomenon* dari perspektif yang divergen, posisi, peran-peran, atau fungsi yang berbeda (Putri:2005:26).

Tujuannya adalah untuk mencapai deskripsi struktural dari pengalaman, faktor-faktor yang mendasar dan mempengaruhi apa yang telah dialami. Dengan kata lain bagaimana pengalaman dari *phenomenon* menjadi yang seperti sekarang ini (Putri:2005:26).

Langkah-langkah *imaginative variation* meliputi :

- a. Membuat sistematika dari berbagai kemungkinan semua makna yang tersusun yang mungkin menjadi dasar dari makna secara tekstural.
- b. Mengenali tema-tema atau konteks-konteks sebagai dasar penyebab munculnya *phenomenon*.
- c. Mempertimbangkan struktur secara keseluruhan yang dapat menyebabkan terjadinya pengambilan kesimpulan yang terlalu cepat pada perasaan dan pikiran yang berkaitan dengan *phenomenon*, seperti struktur waktu, ruang, perhatian yang hanya tertuju pada hal-hal yang utama, *materiality*, *causality*, hubungan dengan diri sendiri, atau hubungan dengan orang lain.
- d. Mencari ilustrasi sebagai contoh yang dapat memberikan gambaran secara jelas mengenai struktur dari tema-tema yang tidak berubah dan memfasilitasi pengembangan deskripsi *phenomenon* yang structural (Putri:2005:26).

Langkah terakhir dari proses penelitian fenomenologi adalah integrasi fundamental dari deskripsi tekstural dan struktural menjadi satu pernyataan sebagai esensi pengalaman dari *phenomenon* secara keseluruhan. Esensi artinya sesuatu yang umum atau universal, suatu kondisi atau kualitas dimana sesuatu tidak akan menjadi sesuatu itu sendiri (Husserl dalam Moustakas, 1994). Esensi dari berbagai pengalaman tidak akan pernah kering. Sintesis tekstural-struktural yang mendasar mewakili esensi waktu dan tempat tertentu dari sudut pandang peneliti, mengikuti studi imajinatif dan reflektif dari *phenomenon* (Putri:2005:27).

3. 4 Fokus Penelitian

Dalam melakukan penelitian, tentulah seseorang peneliti menetapkan batasan masalah yang akan dikaji yaitu dengan memfokuskan penelitian yang berisi pokok masalah yang masih bersifat umum. Fokus penelitian ini yaitu:

1. peneliti memfokuskan pada pengguna angkutan perkotaan yang menggunakan angkutan perkotaan berbasis *online*Gojek.

Fokus penelitian berguna untuk memahami bidang penyidikan ketika peneliti turun kelapangan, maka penelitian akan memperoleh banyak data. Fokus penelitian akan berperan dalam memandang dan mengarahkan penelitian pada penelitian Pilihan Rasional Pengguna Angkutan Perkotaan Berbasis *Online* di Kota Palembang.

3. 5 Jenis dan Sumber Data

3. 5. 1 Data Primer

Sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata, dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain (Lofland dan Lofland dalam Moleong 2004; 1570). Data Primer tersebut didapat dari informan yang menjadi subjek dalam penelitian ini yaitu masyarakat pengguna angkutan perkotaan yang diharapkan nantinya dapat memberikan data dan informasi untuk mendeskripsikan mengenai pilihan rasional masyarakat pengguna angkutan umum dalam memilih angkutan perkotaan serta faktor apa saja yang mendukung pilihan rasional tersebut. Sumber data primer diperoleh secara langsung dari observasi, wawancara mendalam dan dokumentasi.

3. 5. 2 Data Sekunder

Data sekunder, yaitu sumber data yang diperoleh dan bersifat secara tidak langsung mampu melengkapi data primer. Sumber data sekunder ini didapat melalui data tertulis seperti diperoleh dari dokumen-dokumen, catatan-catatan tertulis, laporan-laporan tertulis dan keterangan-keterangan informasi yang data tersebut berkenaan dengan judul yang di ajukan peneliti serta penelitian sejenis.

- a) Sumber Data Tertulis/Studi Pustaka

Sumber tertulis merupakan sumber data pendukung dalam penelitian kualitatif. Sumber data tertulis ini berupa sumber buku, majalah ilmiah, sumber dari arsip, dokumen pribadi, maupun dokumen resmi.

b) Monografi

Monografi digunakan sebagai data dalam penjelasan gambaran umum tentang Kota Palembang.

3.6 Penentuan informan

Penentuan informan dalam penelitian ini dimaksudkan supaya dalam waktu yang relative singkat mampu memperoleh informasi yang membantu kelancaran penelitian ini. Persyaratan dalam memilih dan menentukan informan ini sangat diperlukan. Kriteria penentuan informan dalam penelitian ini yaitu:

1. Pengguna angkutan Gojek yang ada di Kelurahan Bukit Lama
2. Minimal pernah sekali menggunakan angkutan Gojek di Kelurahan Bukit Lama

Untuk lebih memfokuskan pemilihan subyek penelitian pada konteks penelitian yang akan dilakukan, maka hendaknya disusun langkah procedural yang terkait dengan proses ini, langkah- langkah ini tidak diwakilkan secara linier melainkan secara simultan, dan menurut perkembangan data- data dilapangan. Adapun langkah- langkah procedural yang dimaksud adalah sebagai berikut:

- a) Menyeleksi informan dan informan kunci
- b) Membuat daftar informan secara purposive.

Morse (1994), dalam *Designing Funded Qualitative Reasearch* mengatakan bahwa informan merupakan subyek penelitian yang dapat menjadi sumber penelitian. Huberman dan Miles (1994), dalam *data manageen and analysist methods* mengatakan bahwa informan juga berfungsi sebagai pemberi umpan balik terhadap data penelitian dalam rangka *cross check* data (Bungin, 2006: 121). Informan adalah orang yang yang diwawancarai, orang yang dimintai informasi oleh pewawancara. Informan dalam metode kualitatif ini ditetapkan dengan sengaja sampai data yang dikumpulkan dianggap memuaskan. Instrument dalam penelitian ini yaitu peneliti itu sendiri. Informan dalam penelitian ini yaitu pengguna angkutan Gojek yang ada di Kelurahan Bukit Lama.

3. 7 Peranan Peneliti

Dalam penelitian kualitatif, peranan peneliti bertindak sebagai instrumen sekaligus pengumpul data. Kehadiran peneliti mutlak diperlukan, karena disamping peneliti kehadiran peneliti juga sebagai pengumpul data. Sebagaimana salah satu ciri penelitian kualitatif dalam pengumpulan data dilakukan sendiri oleh peneliti (Suharsimi Arikunto, 2002:11) Peneliti sebagai instrument mencirikan sebagai responsif terhadap lingkungan, dapat menyesuaikan diri, menekankan secara keutuhan, bertindak secara pasif dan berinteraksi sosial.

Sifat penelitian kualitatif adalah keterlibatan langsung peneliti di lapangan. Peran dan keterlibatan langsung peneliti sangat penting, karena keberhasilan dalam penelitian sangat tergantung pada peran peneliti di dalam suatu penelitian. Dalam penelitian ini peneliti berperan sebagai pengamat non partisipan dengan mengamati atau melihat yang menjadi pilihan rasional Pengguna Angkutan Perkotaan Berbasis Online di Kelurahan Bukit Lama. Adanya pengamatan tersebut diharapkan mampu mendapatkan informasi yang sesuai dengan apa yang diinginkan.

3. 8 Unit Analisis Data

Unit analisis adalah pada level mana peneliti ingin mengumpulkan data, penentuan unit analisis penting agar peneliti tidak salah dalam pengumpulan data dan pengambilan kesimpulan nantinya saat penelitian dilakukan. Dalam penelitian ini unit analisisnya yakni individu pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* yaitu Gojek yang beroperasi di Kelurahan Bukit Lama.

3. 9 Teknik Pengumpulan Data

3. 9. 1 Observasi

Observasi ialah pengamatan dan pencatatan yang sistematis terhadap gejala-gejala yang diteliti. Untuk memenuhi penelitian ini peneliti menggunakan metode observasi partisipasi (*partisipasi observasi*), observasi partisipasi adalah pengumpulan data melalui observasi terhadap objek pengamatan dengan langsung hidup bersama, merasakan serta berada langsung dalam aktivitas objek pengamatan (Bungin, 2007:116).

Observasi merupakan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala-gejala yang akan di teliti, melalui pengamatan dan ingatan peneliti (Usman, 2001:118). Dalam pengambilan data dengan teknik observasi ini maka peneliti akan melakukan pengamatan langsung terhadap proses dari pilihan rasional pengguna angkutan berbasis *online* yaitu Gojek.

3. 9. 2 Wawancara Mendalam

Wawancara mendalam merupakan suatu cara pengumpulan data atau informasi dengan cara langsung bertatap muka dengan informan, dengan maksud mendapatkan gambaran lengkap tentang topik yang diteliti. Wawancara mendalam dilakukan secara intensif dan berulang-ulang (Bungin, 2001:157). Dalam penelitian, wawancara berupa pertanyaan yang telah dipersiapkan terlebih dahulu oleh peneliti. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan kebebasan kepada informan menyampaikan pendapat, pandangan, pikiran dan perasaan tanpa ada paksaan dari peneliti. Tujuannya adalah memungkinkan pihak informan bebas mendefinisikan diri dalam lingkungan dengan menggunakan istilah mereka sendiri mengenai fenomena yang diteliti dengan menggunakan instrument-instrumen sebagai pedoman wawancara.

Wawancara dilakukan untuk menjangkau data dan informasi yang berkaitan dengan pilihan rasional pengguna angkutan berbasis *online* yaitu Gojek di Kota Palembang.

3. 9. 3 Dokumentasi

Dokumentasi yaitu data-data yang bersumber, terkait dan mendukung dalam penelitian, yaitu dapat berupa dokumen-dokumen, sumber-sumber lainnya baik yang berhubungan secara langsung maupun tidak langsung, sehingga dapat melengkapi dan menunjang data peneliti. Misalnya buku-buku panduan yang berkaitan dengan fokus penelitian seperti buku-buku sosiologi yang berkaitan dengan pilihan rasional dan juga buku-buku lainnya.

3. 10 Teknik Pemeriksaan dan Keabsahan Data

Dalam penelitian ini, untuk mencari validitas data digunakan metode triangulasi. Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau

sebagai pembanding terhadap data itu. Dengan kata lain bahwa dengan teknik triangulasi, adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu. Dengan kata lain bahwa dengan metode triangulasi, peneliti dapat *me-recheck* temuannya dengan jalan membandingkan dengan berbagai sumber, metode, atau teori. Menurut Patton metode triangulasi dapat dicapai dengan jalan :

1. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.
2. Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi.
3. Membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu.
4. Membandingkan keadaan dan perspektif seorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang yang berpendidikan tinggi, orang berada dan orang pemerintahan
5. Membandingkan hasil wawancara dengan isi dokumen berkaitan.

Proses menganalisa data dalam penelitian ini dilakukan secara bersamaan dengan pengumpulan data dan penggunaan tiga tahap yaitu reduksi data, penyajian data dan verifikasi (Bungin, 2001:99).

3. 11 Teknik Analisis Data

Setelah semua data terkumpul, akan dilakukan analisis data dengan mengelompokkan data dari hasil wawancaramendalam. Pengelompokan disesuaikan dengan item pertanyaan yang telah dibuat untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini. Menurut Creswell dalam *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif dan Mixed* (2010:276 – 284) terdapat langkah – langkah dalam analisis data, antara lain :

- a. Mengolah dan mempersiapkan data untuk dianalisis.
- b. Membaca keseluruhan data.
- c. Menganalisis lebih detail dengan mengkode data.
- d. Menerapkan proses koding untuk mendeskripsikan setting, subyek, kategori dan tema yang akan dianalisis.

- e. Menyajikan kembali deskripsidan tema dalam narasi ataulaporan secara kualitatif dengan menerapkan pendekatan naratifdalam menyampaikan hasil analisis yang meliputi kronologiperistiwa, tema tertentu, atauketerhubungan antar tema.Dalam penelitian kualitatif, dapatdigunakan pula media visual berupa gambar dan tabel untuk membantu menyajikan pembahasan. Setelah data terkumpul dan telah dikategorisasikan, data kemudian akan ditampilkan dalam bentuk kutipan dengan narasi agar lebih mudah dipahami.
- f. Interpretasi atau pemaknaan data. Intepretasi dalam penelitian kualitatif dapat berupa banyak hal yang dapat diadaptasikan untuk jenis rancangan yang berbeda dan dapat bersifatpribadi, berbasis penelitian maupun tindakan. Dalam hal ini, ketika temuan data telah selesai dijabarkan dalam bentuk kutipan dan telah dinarasikan, hasil temuan data tersebut kemudian dapat diinterpretasikan dan dimaknai dengan dasar teori yang sesuai dengan fokus penelitian yang telah ditentukan.

3. 11. 1 Reduksi Data

Peneliti pada tahap ini memusatkan perhatian pada data lapangan yang telah terkumpulan, yaitu hasil dokumentasi yang diperoleh di lapangan serta data hasil wawancara mendalam kepada informan di Kota Palembang.Data dilapangan tersebut selanjutnya dipilih dalam arti kata menentukan derajat relevansinya dengan maksud peneliti yakni tentang pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan ditengah maraknya angkutan berbasis *online*.

Data yang dipilih sesuai dengan pertanyaan penelitian akan disederhanakan dalam arti mengklasifikasikan data atas dasar tema-tema memadukan data yang tersebar, menelusuri tema untuk merekomendasikan data tambahan kemudian peneliti melakukan abstraksi data menjadi data uraian singkat.

3. 11. 2 Tahap Penyajian Data

Peneliti pada tahap ini melakukan penyajian informasi melalui bentuk teks naratif, terlebih dahulu, artinya data mengenai pilihan rasional pengguna angkutan

perkotaan berbasis *online* akan disajikan dalam bentuk cerita yang diperoleh dari data tersebut disajikan ke dalam sebuah tulisan cerita dengan menggunakan kerangka pemikiran yang telah ada. Di sini peneliti mendeskripsikan pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* di Kota Palembang dan faktor-faktor apa saja yang mendukung pilihan rasional tersebut. Pendeskripsian tersebut disajikan dalam sebuah cerita dalam sebuah tema mengenai pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* yaitu Gojek di Kota Palembang.

3. 11. 3 Tahap Kesimpulan

Penelitian pada tahap ini selalu melakukan uji kebenaran dengan teori yang digunakan pada setiap makna yang muncul dari data mengenai pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* Gojek di Kota Palembang. Data yang menjadi fokus akan disesuaikan kembali dengan data-data yang didapat.

3. 12 Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	2018				2019						
		09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07
1.	Penetapan tema penelitian	■										
2.	Penyusunan draft proposal		■									
3.	Konsultasi			■	■	■						
4.	Seminar proposal						■					
5.	Pengumpulan data							■	■			
6.	Pengelolaan dan analisis data									■	■	
7.	Ujian komprehensif											■

BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Geografis Kelurahan Bukit Lama

4.1.1 Letak Geografis dan Batas Wilayah

Kota Palembang terletak antara 2°52 LS sampai 3°5 LS dan 104°37 sampai 104°52 BT dengan ketinggian rata-rata 8 M dari permukaan laut. Pada tahun 2007 Palembang dibagi 16 Kecamatan dan 107 Kelurahan dan berdasarkan PP No.23 tahun 1988 luas Kota Palembang adalah 400.61 km² atau 40.061 Ha. Luas wilayah Kecamatan Ilir Barat I adalah 19.770 Ha.

Pembentukan Kelurahan Bukit Lama diawali dengan terbentuknya Persiapan Kelurahan Bukit Lama 1976 dan (pemekaran menjadi 2 Kelurahan Bukit Lama dan Kelurahan Bukit Baru tahun 1996). Untuk meningkatkan pelayanan tugas-tugas pemerintahan. Pembangunan dan kemasyarakatan, maka berdasarkan keputusan Gubernur Propinsi Sumatera Selatan tanggal 13 Februari 1940 Kelurahan persiapan Bukit Lama disetujui dan disahkan menjadi Kelurahan definitive.

Kelurahan Bukit Lama memiliki luas wilayah 122,00 Ha dengan kepadatan penduduk mencapai 319,96 tiap Ha. Tahun 2017 kelurahan Bukit Lama memiliki jumlah penduduk 39.035 jiwa yang terbagi dari 19.422 jiwa laki-laki dan 19.613 jiwa perempuan dengan besar sex ratio 99,03. Kelurahan Bukit Lama memiliki 19 Rukun Warga (RW) dan 75 Rukun Tetangga (RT) dengan jumlah keluarga sebanyak 8.659 keluarga. Dengan jumlah penduduk 39.035 jiwa dan 8.659 keluarga, Kelurahan Bukit Lama memiliki rata-rata jiwa per keluarga sebesar 4,51 pada tahun 2017. Berikut ini adalah jumlah penduduk di kelurahan Bukit Lama berdasarkan jenis pekerjaannya di tahun 2016.

Tabel 4.1 Batas-batas wilayah Kelurahan Bukit Lama

No.	Batas	Desa/Kelurahan
1	Utara	Kelurahan Lorok Pakjo
2	Selatan	Kelurahan Karang Jaya
3	Timur	Kelurahan Bukit Baru
4	Barat	Kelurahan Kemang Manis



Gambar 4.1 Wilayah administratif Kelurahan Bukit Lama



Gambar 4.2 Wilayah administratif Kelurahan Bukit Lama

4.1.2 Data Penduduk Kelurahan Bukit Lama

kelurahan Bukit Lama memiliki jumlah penduduk 43.051 jiwa yang terbagi dari 21.904 jiwa laki-laki dan 21.199 jiwa perempuan.

Tabel 4.2 Jumlah penduduk

No.	Jumlah penduduk	Jenis Kelamin	
		Laki-laki	Perempuan
1.	43.051 jiwa	21.904 jiwa	21.199 jiwa

Jumlah penduduk kelurahan Bukit Lama berdasarkan agama yang dianut dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut.

Tabel. 4.3 Jumlah penduduk berdasarkan agama

No	Agama	Jiwa
1	Islam	35.460 jiwa
2	Kristen	2200 jiwa
3	Katholik	1293 jiwa
4	Hindu	1750 jiwa
5	Budha	2400 jiwa
6	Khonghucu	-

4.1.3 Jenis Pekerjaan Penduduk Kelurahan Bukit Lama

Jenis pekerjaan penduduk di Kelurahan Bukit Lama dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut.

Tabel 4.4 Jumlah penduduk Kelurahan Bukit Lama berdasarkan jenis pekerjaan di tahun 2016

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah
1	PNS	1.970
2	TNI/Polri	665
3	Pegawai BUMN	329
4	Transportasi	149
5	Wiraswasta	2.842
6	Pertanian	-
7	Perdagangan	322
8	Jasa	1.935
9	Pelajar/Mahasiswa	8.442
10	Lain-lain	141
Jumlah		16.795

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Palembang

4.1.4 Sarana dan Prasarana

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud atau tujuan. Prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses (Poerwadarminto, 2006). Jadi, sarana prasarana merupakan alat penunjang keberhasilan suatu proses upaya yang dilakukan di dalam pelayanan publik, apabila kedua hal ini tidak tersedia maka semua kegiatan yang dilakukan tidak dapat mencapai hasil yang diharapkan sesuai dengan rencana. Sarana yang ada di Kelurahan Bukit Lama meliputi sarana dan prasarana pendidikan, kesehatan, olahraga, transportasi dan keterangan aparatur pemerintah desa/kelurahan.

1. Sarana dan prasarana pendidikan

Sarana pendidikan adalah semua perangkatan peralatan, bahan dan perabot yang secara langsung digunakan dalam proses pendidikan di sekolah (Ibrahim Bafadal

2003: 2). Berikut ini adalah tabel keterangan sarana pendidikan di Kelurahan Bukit Lama.

Tabel 4.5 Jumlah sekolah dan perguruan tinggi yang ada di Kelurahan Bukit lama pada tahun 2017

No	Jenis Sekolah	Negeri	Swasta
1	Taman Kanak-kanak (TK)	1	6
2	Sekolah Dasar (SD)	11	3
3	Sekolah Menengah Pertama (SMP)	2	3
4	Sekolah Menengah Atas (SMA)	2	3
5	Sekolah Menengah Kejuruan (SMK)	1	-
6	Akademi / perguruan tinggi	2	4
Jumlah		19	19

2. Sarana dan prasarana kesehatan

Sarana Kesehatan adalah tempat yang digunakan untuk menyelenggarakan upaya kesehatan. Kesehatan adalah keadaan sejahtera dari badan, jiwa dan sosial yang memungkinkan setiap orang hidup produktif secara sosial dan ekonomis. Sarana kesehatan merupakan salah satu sarana yang vital. Sarana kesehatan yang terdapat di Kelurahan Bukit Lama dapat dilihat melalui tabel 4.6 berikut.

Tabel 4.6 Jumlah Sarana dan Prasarana Kesehatan di Kelurahan Bukit Lama

No	Sarana Kesehatan	Jumlah Sarana Kesehatan
1.	Puskesmas	1
2.	Pustu	1

3. Sarana dan prasarana olahraga

Sarana olahraga adalah terjemahan dari facilities, yaitu suatu yang dapat digunakan dan dimanfaatkan dalam pelaksanaan kegiatan olahraga atau pendidikan jasmani, mudah dipindah, bahkan dibawa oleh pelaku atau siswa. Contoh alat yang digunakan dalam pembelajarann jasmani yaitu : bola, raket, pemukul, net, lembing, dan sebagainya (Soepartono 2006: 6).

Tabel 4.7Keterangan Sarana Olahraga di Kelurahan Bandar Jaya

No	Sarana Olahraga	Keterangan Fasilitas
1.	Sepak Bola	1
2.	Bola Voli	2
3.	Bulu Tangkis	1
4.	Bola Basket	3
5.	Tennis Lapangan	-
6.	Tennis Meja	-
7.	Futsal	3

4. Sarana dan prasarana transportasi

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan. Transportasi dapat diartikan sebagai usaha yang memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari satu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

4.1.5 Struktur Organisasi Pemerintahan

Struktur organisasi pemerintahan merupakan gambaran mengenai pembagian tugas serta tanggung jawab kepada individu maupun bagian tertentu dari pemerintahan. Struktur organisasi pemerintahan mempunyai peranan yang sangat penting dalam memperlancar dan menunjang pelaksanaan pemerintahan. Adapun struktur organisasi pemerintahan Kelurahan Bukit Lama terdiri dari sebagai berikut

- Lurah
- Fungsional
- Kepala Seksi Pemerintahan
- Kepala Seksi Ketentraman Dan Ketertiban
- Kepala Seksi Pembangunan Masyarakat

Adapun struktur organisasi rukun warga Kelurahan Bukit Lama adalah sebagai berikut:

1. LURAH
2. Kepala Seksi Pemerintahan
3. RW 1
4. RW 2
5. RW 3

6. RW 4
7. RW 5
8. RW 6
9. RW 7
10. RW 8
11. RW 9
12. RW 10
13. RW 11
14. RW 12
15. RW 13
16. RW 14
17. RW 15
18. RW 16
19. RW 17
20. RW 18
21. RW 19
22. RW 20
23. RW 21
24. RW 22
25. RW 23

STRUKTUR PEMERINTAHAN KELURAHAN BUKIT LAMA



Gambar 4.3 Struktur Pemerintahan Kelurahan Bukit Lama

4.2 Profil Informan

Dalam penelitian ini ada 10 (Sepuluh) informan sebagai narasumber yang dianggap dapat memberikan informasi terkait pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis online di Kota Palembang tepatnya di Kelurahan Bukit lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang yang nantinya berguna untuk menjawab rumusan masalah penelitian. Informan dianggap sebagai pemberi data yang dapat menjadi landasan peneliti dalam menginterpretasikan data sesuai teori yang digunakan. Informan yang dimaksud adalah masyarakat pengguna angkutan perkotaan berbasis online di kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang, khususnya pengguna angkutan perkotaan berbasis online GOJEK. Selain itu, informan pendukung juga bisa didapatkan dari pengemudi angkutan perkotaan berbasis online (GOJEK) yang ada di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang. Pemilihan informan dilakukan secara random saat penelitian di lapangan yang sesuai dengan kebutuhan peneliti. Profil informan penelitian, sebagai berikut:

1. Nama : Nova Indah Wulansari
- Jenis Kelamin : Perempuan
- Usia : 25

Pendidikan : S1

Status Pekerjaan : Pegawai Lepas

Informan pertama adalah saudari Nova Indah Wulansari, beliau merupakan lulusan dari Universitas Sriwijaya yang tinggal di daerah Kelurahan Bukit Lama, beliau menggunakan Gojek sejak Gojek mulai beroperasi di Kelurahan Bukit Lama.

2. Nama : Muhamad Arif

Jenis Kelamin : Laki-laki

Usia : 23

Pendidikan : SMA

Status Pekerjaan : Mahasiswa

Informan kedua adalah saudara Muhamad Arif, beliau merupakan warga Kelurahan Bukit Lama yang kuliah di Universitas Sriwijaya, beliau sudah menggunakan Gojek selama 2 tahun.

3. Nama : Rezky Muhammad

Jenis Kelamin : Laki-laki

Usia : 22

Pendidikan : SMA

Status Pekerjaan : Mahasiswa

Informan ketiga adalah bapak Rezky Muhammad, beliau menggunakan Gojek saat keadaan jalan macet atau saat terburu-buru, beliau dalam seminggu bisa menggunakan Gojek sebanyak 5 kali.

4. Nama : Siti

Jenis Kelamin : Perempuan

Usia : 23

Pendidikan : SMA

Status Pekerjaan : Mahasiswa

Informan keempat adalah ibu Siti, beliau merupakan Mahasiswa yang tinggal di Kelurahan Bukit Lama, saat ini beliau belum memiliki kendaraan pribadi, namun lebih memilih Gojek untuk menuju tempat kampus dibanding angkot dan transmisi.

5. Nama : Ari Setiawan

Jenis Kelamin : Laki-laki
Usia : 24
Pendidikan : SMA
Status Pekerjaan : Mahasiswa

Informan kelima adalah saudara Ari Setiawan, beliau merupakan Mahasiswa Universitas Sriwijaya. Ia biasa pergi ke kampus bersama temannya namun saat ada kerja kelompok, aau urusan mendadak ia pergi menggunakan Gojek. Dalam sehari ia menggunakan Gojek sebanyak 1 kali.

6. Nama : Utami
Jenis Kelamin : Perempuan
Usia : 24
Pendidikan : SMA
Status Pekerjaan : Mahasiswa

Informan Keenam adalah saudari Utami, beliau menggunakan Gojek saat hendak ke kampus, dalam seminggu ia bisa menggunakan Gojek sebanyak 2 kali.

7. Nama : Michael
Jenis Kelamin : Laki-laki
Usia : 23
Pendidikan : SMA
Status Pekerjaan : Mahasiswa

Informan ketujuh adalah bapak Michael, beliau merupakan seorang Mahasiswa yang menggunakan Gojek untuk mencapai tempat kuliah, biasa menggunakan Gojek untuk mencapai halte transmisi yang kemudian disambung dengan transmisi untuk mencapai tujuannya.

8. Nama : Didiet
Jenis Kelamin : Laki-laki
Usia : 26
Pendidikan : SMA
Status Pekerjaan : Mahasiswa

Informan kedelapan adalah saudara Didiet, beliau merupakan mahasiswa Universitas Sriwijaya. Dalam seminggu menggunakan Gojek sebanyak 2 kali. Menggunakan Gojek saat kendaraan tidak ada dan saat malas.

9. Nama : Faris Muhammad
Jenis Kelamin : Laki-laki
Usia : 22
Pendidikan : SMA
Status Pekerjaan : Mahasiswa

Informan kesembilan adalah saudara Faris Muhammad, beliau adalah salah satu mahasiswa Universitas Sriwijaya. selalu menggunakan Gojek untuk pergi ke kampus.

10. Nama : Dewi Purnama
Jenis Kelamin : Perempuan
Usia : 24
Pendidikan : SMA
Status Pekerjaan : Mahasiswa

Informan kesepuluh adalah sadari Dewi Purnama, beliau adalah mahasiswa jurusan pertanian yang ada di Universitas Sriwijaya Inderalaya. Karena tinggal di indekos maka untuk sampai ke Palembang beliau menggunakan Gojek untuk menuju transmisi di Universitas Sriwijaya Bukit

Tabel 4.7 Daftar Informan

NO	NAMA	JENIS KELAMIN	PEKERJAAN	USIA
1	Nova Indah Wulansari	Perempuan	Pegawai lepas	25
2	Muhamad Arif	Laki-Laki	Mahasiswa	23
3	Rezky Muhammad	Laki-Laki	Mahasiswa	22
4	Siti	Perempuan	Mahasiswa	23
5	Ari Setiawan	Laki-Laki	Mahasiswa	24
6	Utami	Perempuan	Mahasiswa	24
7	Michael	Laki-Laki	Mahasiswa	23
8	Didiet	Laki-Laki	Mahasiswa	26
9	Faris Muhammad	Laki-Laki	Mahasiswa	22
10	Dewi Purnama	Perempuan	Mahasiswa	24

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

PILIHAN RASIONAL PENGGUNA ANGKUTAN PERKOTAAN BERBASIS *ONLINE* DI KOTA PALEMBANG (Studi di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang)

Dalam bab ini peneliti akan lebih mendalami terhadap temuan yang berkaitan dengan pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online*. Salah satu faktor yang menjadi faktor pengguna angkutan perkotaan memilih Gojek adalah afektivitas atau kemudahan dalam mengakses Gojek itu sendiri yang cukup mudah. Penelitian ini dilakukan selama kurang 2 bulan. Dalam pembahasan ini, penulis akan menguraikan hasil penelitian terkait dengan rumusan masalah penelitian secara keseluruhan yang diperoleh melalui wawancara mendalam dan observasi tentang pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang yang di dalamnya terdapat bahasan mengenai bagaimana terjadinya integrasi sosial, dan faktor pendukung terjadinya integrasi sosial. menggunakan tehnik wawancara secara mendalam melalui pedoman wawancara yang telah disusun secara sistematis agar memudahkan peneliti memperoleh data,

menggunakan teknik wawancara secara mendalam melalui pedoman wawancara yang telah disusun secara sistematis agar memudahkan peneliti memperoleh data, wawancara dilakukan dengan 10 informan yang terdiri dari pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* Gojek yang ada di Kelurahan Bukit Lama dan dianalisis menggunakan metode kualitatif. Dokumentasi juga dilakukan oleh peneliti dalam mengumpulkan data, Dokumentasi merupakan sumber data yang tersedia dalam bentuk surat-surat, catatan harian, foto, dan lain-lainnya. Peneliti juga memperoleh data dari berbagai bentuk dokumenter seperti buku, koran, majalah, dokumen dari instansi pemerintah maupun swasta, serta data-data dari internet, dan lain-lain.

Hasil temuan diangkat berdasarkan observasi dan wawancara mendalam terhadap beberapa informan. Selanjutnya hasil temuan akan dibahas dalam

beberapa pokok bahasan yang disesuaikan dengan masalah penelitian. Hasil observasi dan wawancara mendalam merupakan suatu rangkaian yang panjang dalam mewawancarai informan yang benar-benar mengetahui pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* di Kota Palembang.

Untuk menjelaskan permasalahan yang diangkat oleh peneliti, yaitu pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Banyuasin, maka peneliti menggunakan teori pilihan rasional yang dianggap relevan untuk mengkaji permasalahan tersebut.

Rasional dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berasal dari kata rasio, yaitu pemikiran yang logis, atau sesuai dengan nalar manusia secara umum. Sedangkan rasional ialah menurut pikiran dan pertimbangan yang logis, menurut pikiran yang sehat, cocok dengan akal. Jadi yang dimaksud dengan rasional ialah suatu pikiran seseorang yang didasarkan pada sebuah pertimbangan akal sehat dan logis. Atau dapat juga dikatakan sebagai sesuatu yang dilakukan berdasarkan pemikiran dan pertimbangan yang logis, pikiran yang sehat, dan cocok dengan akal. Jadi yang dinamakan dengan pilihan rasional ialah suatu pilihan yang didasarkan atas rasio akal sesuai dengan logika pribadi individu masing-masing.

Rasionalitas muncul ketika dihadapkan sama banyaknya suatu pilihan-pilihan yang ada di depan mata, yang memberi kebebasan untuk menentukan pilihan, dan menuntut adanya satu pilihan yang harus ditentukan. Suatu pilihan dapat dikatakan rasional apabila pilihan tersebut diambil dengan maksud untuk memaksimalkan kebutuhannya. Pilihan rasional yang diambil akan menghasilkan konsekuensi tertentu berupa sikap maupun tindakan.

Teori pilihan rasional Coleman ini tampak jelas dalam gagasan dasarnya bahwa tindakan perseorangan mengarah pada suatu tujuan dan tujuan tersebut adalah tindakan yang ditentukan oleh nilai atau preferensi (pilihan). Coleman menyatakan bahwa memerlukan konsep tepat mengenai aktor rasional yang berasal dari ilmu ekonomi yang melihat aktor memilih tindakan yang dapat memaksimalkan kegunaan ataupun keinginan serta kebutuhan mereka. Ada dua unsur utama dalam teori Coleman, yaitu aktor dan juga sumber daya. Sumber daya ialah setiap potensi yang ada atau bahkan yang dimiliki. Sumber daya

tersebut dapat berupa sumber daya alam, yaitu sumber daya yang telah disediakan atau potensi alam yang dimiliki dan juga sumber daya manusia, yaitu potensi yang ada dalam diri seseorang. Sedangkan aktor ialah seseorang yang melakukan sebuah tindakan. Dalam hal ini ialah individu yang mampu memanfaatkan sumber daya dengan baik.

Sama seperti pengguna angkutan perkotaan yang berada di Kelurahan Bukit Lama sudah memanfaatkan sumber daya dengan baik yaitu memanfaatkan angkutan perkotaan yang sudah ada dengan baik pengguna menyadari bahwa angkutan perkotaan yang ada kurang bagus dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhan penggunanya maka dari itu pengguna angkutan perkotaan sebelumnya mulai menggunakan Gojek yang lebih menjanjikan. Dan benar pilihan dari pengguna angkutan perkotaan yang sebelumnya mulai mendapatkan pelayanan lebih yaitu kecepatan dan efisiensi waktu.

Teori pilihan rasional merupakan alat untuk berpikir logis, berfikir rasional, didalam membuat suatu keputusan. Sama halnya dengan para petani miskin yang memilih suatu pilihan yang dianggap paling rasional (sesuai dengan akal) dibandingkan dengan pilihan-pilihan lainnya untuk tetap dapat mempertahankan hidupnya dan menyambung kehidupannya. Strategi atau cara yang diambil merupakan suatu hal yang telah dipikirkan dan dipertimbangkan sebelumnya hingga pada akhirnya menjadi suatu keputusan yang dipandang sangat rasional. Secara umum teori pilihan rasional menurut James Coleman teori pilihan rasional mengasumsikan bahwa tindakan manusia mempunyai maksud dan tujuan yang dibimbing oleh hirarki yang tertata rapi oleh preferensi. Dalam hal ini rasional berarti:

1. Aktor melakukan perhitungan dari pemanfaatan atau preferensi dalam pemilihan suatu bentuk tindakan.
2. Aktor juga menghitung biaya bagi setiap jalur perilaku.
3. Aktor berusaha memaksimalkan pemanfaatan untuk mencapai pilihan tertentu.

5.1 Kondisi pengguna angkutan perkotaan sebelum dan sesudah menggunakan Gojek di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Iir Barat I Kota Palembang

Kondisi pengguna angkutan perkotaan sebelum menggunakan angkutan perkotaan berbasis *online* gojek mengalami masalah dalam menggunakan waktu yang berpengaruh dalam aktivitas sehari-hari penggunanya. Bagi pengguna angkutan perkotaan yang ada di Kelurahan Bukit Lama ketika mereka belum menggunakan angkutan perkotaan berbasis *online* banyak yang mengeluh mereka sering berebutan angkot maupun transmisi akibatnya beberapa dari mereka ada yang terlambat dalam perjalanannya. Kemudian keterbatasan pilihan angkutan perkotaan yang ada di Kelurahan Bukit Lama menjadikan pengguna angkutan perkotaan menjalani kehidupan sehari-hari dengan masalah-masalah yang dihadapinya setiap hari.

5.1.1Aktivitas Pengguna Angkutan Perkotaan Sebelum Menggunakan Angkutan Perkotaan Berbasis *Online*Gojek

Aktivitas pengguna angkutan perkotaan sebelum menggunakan angkutan berbasis *online* gojek hanyalah mengandalkan angkutan yang telah ada yaitu transmisi dan angkot, sehingga apabila jalanan ramai atau macet, dan hari sibuk mereka harus rela berdesak-desakan dan juga lama menunggu kemacetan. Barulah ketika jalan-jalan lancar dan pada jam-jam tertentu seperti saat hari libur lebaran jalanan sepi dan tidak ada macet pengguna dapat menikmati kenyamanan menggunakan angkutan tersebut.

Seperti yang diungkapkan oleh saudara D yang seorang mahasiswa:
“aku make transmisi ini ketika dirumah dak katek kendaraan, misalnya lagi di pake wong rumah, jadi ketika jalanan macet dan aku lagi dak katek kendaraan jadi mau dak mau aku make transmisi, yang mano kalo lagi macet itu biasonyo pas jam-jam kerjo, la macet penuh pulok tmnyo”.

“saya menggunakan transmisi ini ketika tidak ada kendaraan dirumah, misalnya ketika kendaraan di pakai bapak/ibu, jadi ketika jalanan macet dan saya sedang tidak ada kendaraan mau tidak mau saya menggunakan transmisi, yang mana jika jalanan macet itu biasanya pada jam-jam kerja, sudah macet penuh pula transmisinya”.

Hal yang sama juga diungkapkan oleh saudara AS yang sebelum ada Gojek ia menggunakan angkot:

“Sebelum ado Gojek ni kak aku kemano-mano kebanyakan naik angkot, paling sering sih buat balek sekolah, nah inget nian aku kalo naik angkot tu susahnyo kalo buat wong yang dak galak desek-desekan dan dak sabaran karena kalo jam balek itu rame nian kak tapi cuman ado angkot inilah yang ngarah kerumah, memang murah sih dua ribu bae tapi yo kalo ngetemnyo lamo terus bedesek-desekan apo lagi galak la penuh tapi masih dak pegi-peggi galak kesel dewek.

“Sebelum ada Gojek ya kak, saya kemana-mana kebanyakan naik menggunakan angkot, paling sering untuk pulang sekolah, nah jika diingat saya kalau menggunakan angkot kesulitannya jika orang yang menggunakannya adalah orang yang tidak sabaran dan tidak mau berdesak-desakan karena jika jam pulang sekolah itu sangat ramai kak, tapi hanya ada angkot ini saja yang mengarah kerumah saya, memang murah hanya dua ribu rupiah tapi jika ngetemnya lama terus berdesak-desakan apalagi sering kondisi sudah penuh tapi masihtidak segera pergi itu yang membuat jengkel”

Berdasarkan wawancara diatas, menurut para informan tersebut para pengguna angkutan perkotaan memang menggunakan angkutan perkotaan yang ada, itupun mereka merasa terpaksa. Jika di lihat menggunakan teori pilihan rasional, para pengguna melakukan seperti itu di karenakan keterbatasan pilihan angkutan perkotaan yang ada, di saat sebetulnya pengguna ini memiliki kendaraan namun disaat tersebut kendraannya tidak bisa digunakan sehingga pilihan yang menurut pengguna yang paling tepat digunakan pada saat-seperti adalah menggunakan trasmusi dan angkot.

5..1.2Aktivitas Pengguna Perkotaan Sesudah Menggunakan Angkutan Perkotaan Berbasis *Online*Gojek

Pasca menggunakan Gojek hal yang paling terlihat adalah ada saat-saat tertentu yang mengakibatkan berkurangnya minat para pengguna angkutan perkotaan dalam menggunakan angkutan perkotaan yang beroperasi di Kelurahan Bukit Lama selain angkutan Gojek. Saat-saat tertentu yang dimaksud adalah ketika keadaan lalu lintas di Kelurahan Bukit Lama sedang ramai seperti saat jam pulang sekolah maupun jam pulang kerja, pada saat-saat seperti ini pengguna

angkutan perkotaan yang ada di Kelurahan Bukit Lama lebih memilih menggunakan Gojek.

Seperti yang dikatakan oleh informan MA ia sudah menggunakan Gojek hampir 2 tahun mengatakan bahwa:

“Aku la beberapa tahun terakhir ini make Gojek dan menurut aku Gojek ini paling teraso bedanyo waktu make di jam-jam yang sekiranya jalan di daerah sini rame atau lagi macet, soalnya kalo make angkot ataupun tm itu galak lamo ngetemnyo terus galak bedempet-dempet jadi males apo lagi cak aku ini paling males nunggu-nunggu lamo, makonyo kalo jam-jam mak itu aku lebih milih make Gojek”

“Saya sudah beberapa tahun terakhir ini telah menggunakan Gojek dan menurut saya Gojek ini paling terasa perbedaannya saat digunakan di jam-jam yang sekiranya jalan di daerah ini (Kelurahan Bukit Lama) sedang ramai atau macet, soalnya kalau menggunakan angkot ataupun transmisi sering lama ngetem terus berhimpit-himpitan jadi malas apalagi seperti saya ini paling malas menunggu lama, makanya kalau jam-jam seperti ini saya lebih memilih menggunakan Gojek”

Hal yang sama diungkapkan oleh RM ia dalam seminggu biasa menggunakan Gojek sebanyak 5 kali ia mengatakan bahwa:

“Angkot dan tm la lamo aku dak make lagi, kalo dak make mobil dewek aku naik Gojek olehnyo galak ado waktu-waktu yang nak cepet tapi jalan lagi macet terus kalo make mobil dewek belum nak nyari parkirannyo jadi paling pas kalo waktu mak itu aku make Gojek, jalan macet tinggal selip-selip pacak cepet kan kalo mobil dak pacak”

“Angkot dan transmisi sudah lama saya tidak menggunakannya lagi, kalau tidak menggunakan mobil pribadi saya naik Gojek karena sering ada waktu-waktu yang membutuhkan kecepatan tapi jalanan sedang macet terus kalau menggunakan mobil pribadi belum untuk mencari tempat parkirnya jadi sangat tepat jika sedang dalam keadaan seperti itu saya menggunakan Gojek, jalan macet tinggal selip-selip bisa cepat nah kalau mobil tidak bisa”

Kecepatan merupakan salah satu dari tiga komponen utama dari arus lalu lintas yang meliputi Kepadatan dan Volume. kecepatan merupakan indikator kinerja lalu lintas, selain indikator kecepatan ada indikator hambatan. Kecepatan dan hambatan perlu dianalisis untuk mengetahui kinerja dan permasalahan lalu lintas. Kecepatan merupakan parameter yang penting khusus dalam redesign jalan

dan sebagai informasi mengenai kondisi perjalanan, tingkat pelayanan dan kualitas arus lalu lintas.

Berdasarkan hasil wawancara bersama MA dan RM ternyata alasan mereka lebih memilih Gojek ketimbang angkutan lainnya karena beberapa faktor seperti keadaan lalu lintas yang sedang ramai, ataupun sedang macet. Kemudian kecepatan dan kemudahan dalam mengakses Gojek menjadi salah satu alasannya.

Selain itu hal yang sama juga diungkapkan DP mengenai kondisi pasca menggunakan Gojek seperti kutipan wawancara berikut:

“make Gojek ini sebenarnya pas di pake kalo kito lagi buru-buru karena make Gojek biso di pesen dari tempat kito sekarang jadi lebih cepetlah, dan kito dak perlu lagi nak ke pinggir jalan ataupun nak ke bejalan ke halte”

“menggunakan Gojek sebetulnya tepat digunakan jika sedang terburu-buru karena menggunakan gojek dapat dipesan dari tempat kita saat ini jadi bisa lebih cepat, dan kita tidak perlu lagi harus kepinggir jalan ataupun harus berjalan menuju halte”

Efek dari menggunakan angkutan berbasis *online* gojek di Kelurahan Bukit Lama yaitu membuat waktu perjalanan yang bisa dipangkas karena kecepatan yang ditawarkan gojek. Dan pengguna gojek di Kelurahan Bukit Lama juga menyadari bahwa waktu yang dihabiskan di jalanan cukup berpengaruh dengan kegiatan sehari-hari mereka. Sehingga pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* gojek ini sangat tepat, karena gojek memberikan keunggulan dalam efisiensi waktu yang menjadi pertimbangan pengguna.

5.1.3 Perubahan Yang Terjadi Dalam Cara Menggunakan Angkutan Perkotaan Setelah Beroperasinya Angkutan Perkotaan Berbasis *Online* yaitu Gojek

Mulai beroperasinya angkutan *online* seperti Gojek nampaknya memberikan dampak dalam cara menggunakan angkutan perkotaan yang ada di Kota Palembang tepatnya di Kelurahan Bukit Lama. Dampak dari mulai beroperasinya Gojek di Kelurahan Bukit Lama di satu sisi mengurangi jumlah pengguna angkutan perkotaan lainnya tapi di satu sisi yang lain Gojek seperti menjadi pemicu bagi angkutan perkotaan yang lain untuk lebih memperhatikan

dan meningkatkan pelayanannya. Maksudnya ketika mulai beroperasi Gojek muncul dengan inovasi-inovasi baru serta pelayanan-pelayanan yang memanjakan penggunanya, dimana inovasi-inovasi ini muncul dari kebutuhan-kebutuhan yang tidak didapatkan pengguna angkutan perkotaan di angkutan perkotaan lainnya.

Seperti yang di katakan oleh informan NIW telah menggunakan Gojek semenjak Gojek mulai beroperasi sejak 2018 ia mengatakan:

“Aku ni dulu kemano-mano naik TM, nah semenjak Gojek masuk dak lagi aku make TM olehnyo Gojek ni cepet, waktu make TM lamo nunggu dihalte kadang pas dateng yang dateng bukan ke tujuan yang nak aku pegi, jadi nunggu lagi, nah Gojek ini berubah nian caro makenyo dengan TM, make Gojek aku biso pesen dari rumah make hp dan nyampenyo ketujuan yang nak aku tuju langsung jadi dak payah lagi betungguan-betungguan di halte mano galak rebutan pulok”.

“Saya dulu kemana-mana menggunakan transmisi, semenjak Gojek beroperasi saya tidak lagi menggunakan transmisi karena Gojek lebih cepat, ketika menggunakan transmisi lama menunggu di halte kadang saat datang yang datang bukan transmisi yang menuju tujuan saya, sehingga harus menunggu lagi, sedangkan Gojek cara menggunakannya berbeda dengan transmisi, menggunakan Gojek saya bisa memesan dari rumah menggunakan *smartphone* dan sampai langsung ketujuan yang saya ingin tuju langsung dan tidak perlu lagi harus menunggu di halte yang mana sering rebutan”.

Hal yang sama juga diungkapkan oleh saudari S yang juga seorang mahasiswa, ia menggunakan Gojek karena kemudahan dalam mengaksesnya seperti kutipan wawancara berikut:

“dulu naik transmisi tapi kalo pagi aku mesti pegi ke haltenyo dulu jadi kadang pas nyampe halte, haltenyo la penuh terus aku ni kan kalo pagi tu dak boleh telat terus mesti dandan dulu dari rumah jadi galak repot. Terus munculah Gojek ini, aku denger dari kawan-kawan aku yang la make ujinyo lemak cepet, biso make dari mano bae. Akhirnyo aku kemano-mano naik Gojek inilah.

“dulu menggunakan transmisi tapi saat pagi saya harus pergi ke halte terlebih dahulu, terkadang ketika sampai di halte, haltenya sudah dalam keadaan penuh, saya ini kan idak boleh telat lalu harus dalam keadaan bermakeup sejak dari rumah jadi sedikit kerepotan. Munculnya Gojek saya dengar dari teman-teman saya yang pernah menggunakan menurut mereka sangat mudah dan cepat, bisa di pakai dimana saja. Akhirnya saya kemana-mana menggunakan Gojek”

Berdasarkan hasil wawancara berdasama NIW dan S ternyata alasannya menggunakan Gojek dari transmisi adalah keunggulan kecepatan dan efisiensi waktu yang diberikan Gojek yang mana hal tersebut masih sulit dilakukan oleh transmisi. Sehingga berdasarkan wawancara diatas bahwa kecepatan dan efisiensi merupakan keunggulan ataupun keuntungan yang didapat saat pengguna memilih menggunakan Gojek.

Saudara FM juga menambahkan bahwa perubahan dalam cara menggunakan angkutan perkotaan juga dialaminya seperti pernyataan berikut:

“Dari semua angkutan kak aku la pernah make, dari angkot, tranmisi dan gojek aku la sudah pernah make, tapi menurut aku ado kelebihan gojek yang dak dimiliki kedua angkutan lainnya. Yaitu pas ado waktu-waktu lagi mager, kalo naik angkot samo transmisi kito mesti bejalan ke jalan besak nyegat angkot kalo tm mesti ke halte, tapi kan kak rumah kito ni dak galonyo parak jalan besak jadi kalo lagi mager aku make gojek inilah kak, mesen dari rumah di samperinyo dak lagi kak nak ke jalan besak. Terus nyampe tujuan jugo langsung ketempat tujuan kito”.

“dari semua angkutan saya sudah pernah menggunakan, dari angkot, transmuisi dan gojek saya sudah pernah menggunakan, tapi menurut saya ada kelebihan gojek yang tidak dimiliki kedua angkutan lainnya. Yaitu pada saat waktu-waktu sedang malas, jika naik angkot dan gojek kita mesti berjalan ke jalan utama untuk naik angkot dan transmisi kita harus ke halte, tapi kan tidak semua rumah berada di pinggir jalan utama jadi ketika kita sedang malas saya menggunakan gojek, memesan dari rumah dan datang kerumah tidak perlu lagi ke jalan utama, lalu sampai langsung ketujuan kita”.

Berdasarkan hasil wawancara diatas mereka menggunakan gojek karena beberapa faktor selain itu pengguna berusaha memaksimalkan layanan-layanan yang diberikan Gojek sehingga apabila dilihat menggunakan teori pilihan rasional pengguna dapat mengendalikan pilihannya dalam menentukan angkutan mana yang harus mereka gunakan yang menurut pengguna paling sesua dan paling dapat memenuhi kebutuhannya.

5.2 Latar Belakang Apa Saja Yang Mempengaruhi Pengguna Dalam Menggunakan Angkutan Berbasis *Online* Gojek Di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang

Angkutan perkotaan memiliki peran dan fungsi strategis bagi tiap-tiap individu di Indonesia dalam menjalankan keseharian mereka masing-masing. Angkutan perkotaan bukan saja sebagai salah satu faktor yang mempengaruhi produktivitasnya seseorang namun juga berpengaruh dalam berlangsungnya maju atau tidaknya suatu daerah. Memunculkan ataupun memilih angkutan perkotaan baru berarti mengganti juga semua kebiasaan yang ada. Saat ini muncul angkutan perkotaan berbasis *online* menawarkan kemudahan-kemudahan bagi penggunanya. Ini juga yang di rasakan oleh pengguna angkutan perkotaan di Kelurahan Bukit Lama setelah munculnya angkutan perkotaan berbasis *online* gojek. Kenapa dan faktor apa yang menjadikan pengguna angkutan perkotaan sebelumnya memilih angkutan perkotaan berbasis *online* ada dua faktor yaitu faktor internal yang meliputi pengalaman pribadi pengguna dan faktor eksternal yang meliputi pengaruh dan lingkungan. Karena itulah pengguna angkutan perkotaan di Kelurahan Bukit Lama berfikir rasional yang semula memilih menggunakan angkutan perkotaan konvensional sekarang memilih angkutan perkotaan berbasis *online*.

5.2.1 Faktor Internal Faktor Pengalaman Pribadi

Pengalaman adalah keseluruhan pelajaran yang dipetik oleh seseorang dari peristiwa-peristiwa yang dilakukannya dalam perjalanan hidupnya Siagian,(2002). Selain itu juga pengalaman dapat diartikan juga sebagai memori episodic, yaitu memori yang menerima dan menyimpan peristiwa yang terjadi atau dialami individu pada waktu dan tempat tertentu, yang berfungsi sebagai referensi otobiografi. (Daehler & Bukatko, dalam syah:1985)

Pengalaman merupakan hal yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia sehari-harinya. Pengalaman juga sangat berharga bagi setiap manusia, dan pengalaman juga dapat diberikan kepada siapa saja untuk digunakan dan menjadi pedoman serta pembelajaran manusia. Pengalaman adalah keseluruhan pelajaran yang dipetik oleh seseorang dari peristiwa-peristiwa yang

dilakukannya dalam perjalananhidupnya (Siagian, 2002). Pengalaman dapat diperoleh seseorang secara langsung maupun tidak langsung.

Seperti yang diungkapka informan M ia mengungkapkan:

*“awal menggunakan gojek sampe akhirnya hamppir setiap kemano-
mano aku naik gojek tu dulu aku nyubo make dewek, aku awalnya
sebelum gojek masuk nian ke Palembang kan cuman tau gojek dari
berita-berita di tv pas la ado di Palembang aku nak nyubolah,
akhirnya pas la sudah nyubo aku ngeraso naik gojek ni mudah dari
segi nak mesenno sampe cepetnyo nyampe ketujuan terus murah,
jadi pengalman aku make di awal itu jadi salah-satu alesan aku
make sampe sekarang”*

“Awal mula menggunakan gojek sampai akhirnya setiap pergi kemana-mana saya naik gojek adalah saya mencoba sendiri, saya awalnya sebelum gojek beroperasi di Palembang hanya mengetahui gojek dari televisi ketika sudah ada di Palembang saya ingin mencobanya, akhirnya ketika sudah beroperasi saya merasa ketika menggunakan gojek ini sangat mudah dari cara memesannya kemudian kecepatan untuk sampai ke tujuan lalu harga yang murah, jadi pengalaman saya menggunakan gojek ketika diawala beroperasi itu menjadi salah-satu alasan saya sampai saat ini”.

Hal senada juga diungkapkan informan AS yang berbunyi:

*“dulu aku make gojek karena kepepet waktu nak buru-buru ke
kampus ngejer dosen, tapi pas nian tm samo angkot ni lamo nian dak
leawat-lewat, terus aku download bae aplikasi gojek ni di hp, pas
awal make bingung aku karena baru awal make tapi di aplikasinyo
ni lumayan jelas petunjuknyo buat wong yang baru pertama make,
dari situ aku ngeraso lemaknyo make gojek”*

“dahulu saya menggunakan gojek karena sedang terburu-buru ke kampus mengejar dosen, tapi ketika itu transmisi dan angkot tidak ada yang lewat, kemudian saya *download* aplikasi gojek di *handphone* saya, diawal saya sempat kebingungan dengan cara menggunakannya, namun aplikaso gojek cukup jelas petunjuk penggunaannya untuk orang yang baru menggunakannya, dari kejadian itu saya merasakan mudahnya menggunakan gojek”

Faktor pengalaman pribadi menjadi pengaruh yang membuat pengguna angkutan perkotaan di Kelurahan Bukit Lama kemudian memilih menggunakan gojek untuk menggantikan angkutan lainnya. Selain itu memang faktor seperti pengalaman pribadi lebih meyakinkan bagi penggunanya karena semua pertimbangan berasal dari pengalaman pribadi penggunanya. Otomatis pengguna

memiliki pilihan untuk tetap menggunakan atau kemudian memilih angkutan perkotaan lainnya sehingga dalam konsep pilihan rasional pada kasus ini yang menempatkan pengguna sebagai aktor yang dapat mengendalikan sumber daya yang dalam hal ini adalah angkutan perkotaan yang ada maka pilihan yang dilakukan sudah melalui suatu proses pilihan rasional.

5.2.2 Faktor Internal Faktor Tingkat Pendidikan

Pendidikan merupakan hal yang sangat penting bagi seseorang dalam menjalani hidup ini. Tinggi rendahnya pendidikan petani berpengaruh pada keputusan dalam pengalihfungsian lahan, semakin tinggi tingkat pendidikan petani semakin kritis dalam mengambil keputusan. Sebaliknya semakin rendah pendidikannya berarti semakin mudah petani tersebut untuk terpengaruh orang lain. Pada penelitian ini tingkat pendidikan diukur berdasarkan pendidikan formal yang ditempuh oleh responden, yang digolongkan menjadi tujuh bagian yaitu tidak sekolah, tidak tamat SD, tamat SD, tidak tamat SMP, tamat SMP, tidak tamat SMA, dan tamat SMA. Pendidikan merupakan hal yang sangat penting bagi seseorang dalam menjalani hidup ini. Semakin tinggi pendidikan seseorang maka semakin matang pula ia dalam berpikir dan bertindak, yang pada akhirnya akan meningkatkan produktivitas kerja. Rendahnya produktivitas seseorang dapat diakibatkan rendahnya pendidikan dan keterampilan yang dimiliki. Disamping itu pendidikan memiliki peran yang penting bagi seseorang yang hendak melakukan pekerjaan. Perlu dipahami bahwa tingkat pendidikan mempunyai korelasi dengan pekerjaan. Semakin tinggi pendidikan seseorang makin besar kemungkinan untuk memperoleh kesempatan kerja. Kecenderungan tersebut lebih berlaku pada pendidikan formal.

Keadaan pendidikan di Kelurahan Bukit Lama sudah dalam tingkat yang cukup tinggi terbukti dari data yang di peroleh hamper 50% penduduk Kelurahan bukit lama adalah SMA/Mahasiswa hal ini di dukung dengan fasilitas pendidikan yang lengkap dengan total terdapat 19 jenis sekolah negeri dan 19 jenis sekolah swasta yang semuanya sudah termasuk, TK, SD, SMP, SMA, SMK, dan Perguruan Tinggi. Tingginya tingkat pendidikan berpengaruh pada tingkat pengetahuan pengguna angkutan perkotaan dalam mengakses dan mengolah

informasi yang didapat untuk dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin. Sehingga tidak jarang seseorang yang berpendidikan tinggi dapat memanfaatkan teknologi untuk suatu hal yang produktif.

Seperti yang dirasakan oleh M ia menjelaskan sebagai berikut:

”untung aku la dari SMA la tau tentang internet, ibaratnyo meloki lah perkembangan teknologi ni, kalo jaman sekarang ni kan la jaman semuanya serba make internet jadi kebanyakan anak-anak jaman sekarang ni la hampir biso galo make hp jadi kalo pas gojek ini muncul dengan cara pesen lewat smartphone mungkin untuk budak-budak seumuran aku sekarang bukan sesuatu yang saro lah.

“saya beruntung sudah dari SMA mengenal internet, bisa dibilang mengikuti perkembangan teknologi, kalau jaman sekarang sudah jaman serba menggunakan internet, jadi kebanyakan anak-anak jaman sekarang sudah bisa semua menggunakan *handphone* jadi ketika gojek muncul dengan cara memesan menggunakan *smartphone* mungkin untuk anak seumuran saya sekarang bukan sesuatu yang sulit”.

5.2.2 Faktor Eksternal Faktor Pengaruh

Menurut Hugiono dan Poerwantana “pengaruh merupakan dorongan atau bujukan dan bersifat membentuk atau merupakan suatu efek” (Hugiono dan Poerwantana, 2000), sedangkan menurut Badudu dan Zain “Pengaruh adalah daya yang menyebabkan sesuatu terjadi, sesuatu yang dapat membentuk atau mengubah sesuatu yang lain dan tunduk atau mengikuti karena kuasa atau kekuasaan orang lain” (Badudu, J.S dan Zain, 2001). Sedangkan Louis Gottschalk mendefinisikan pengaruh sebagai suatu efek yang tegardan membentuk terhadap pikiran dan perilaku manusia baik sendiri-sendiri maupun kolektif. (Louis Gottschalk, 2001).

Berdasarkan konsep pengaruh di atas dapat disimpulkan bahwa pengaruh merupakan suatu reaksi yang timbul (dapat berupa tindakan atau keadaan) dari suatu perlakuan akibat dorongan untuk mengubah atau membentuk sesuatu keadaan kearah yang lebih baik.

Seperti yang dikatakan oleh informan U yang mengatakan sebagai berikut:

“pernah dulu aku main kerumah kawan aku, pas main kerumahnya aku dulu naik tm pas nak balek kawan aku ni dak galak nganter

balek mano la sore pasti hari macet, aku dulu belum make gojek, nah kawan aku ni nawari aku “galak dak kamu aku peseni gojek mi” ujinyo, olehnyo dio la beberapo kali make gojek, yosudah aku iyoke bae dari pada dak nyampe rumah, akhirnya dipesenke lewat hp dio, aku nanyo lah itutu mak mano makenyo, ujinyo tinggal download bae aplikasi gojek di hp abis itu tinggal pesen bae nak kemano, dimano bae dianternyo ujinyo, dari situlah aku make gojek”.

“Dulu pernah ketika saya main kerumah teman, saya menggunakan transmisi, ketika waktunya saya pulang teman saya tidak bisa mengantar saya, pada saat itu sudah sore pasti jalanan macet, saya ketika itu belum menggunakan gojek, etman saya menawarkan saya untuk menggunakan gojek. “mautidak kamu saya pesankan gojek mi” katanya, dia menyarankan karena dia sudah beberapa kali menggunakan gojek, yasudah saya iyakan saja daripada saya tidak sampai ke rumah. Akhirnya dipesankan melalui *handphonenya*, saya bertanya itu bagaimana cara menggunakannya, katanya tinggal *download* saja aplikasi gojek, setelah itu tinggal pesan saja kita ingin kepana, dimana saja akan diantarnya, dari peristiwa itu saya menggunakan gojek.

5.2.3 Faktor Eksternal Faktor Lingkungan/Jalan

Manusia dan lingkungan mempunyai hubungan yang sangat erat. Manusia dalam hidupnya mempunyai bermacam-macam kebutuhan dan untuk mencukupi kebutuhannya, manusia memanfaatkan segala potensi yang ada pada dirinya dan lingkungannya. Unsur-unsur lingkungan dapat berupa sumberdaya alam maupun sumberdaya manusia. Hubungan antara manusia dengan lingkungannya ini diperjelas oleh Bintarto (1977) yang mengemukakan geografi adalah ilmu pengetahuan yang mencitrakan, menerangkan sifat-sifat bumi, menganalisa gejala-gejala alam dan penduduk, serta mempelajari corak yang khas mengenai kehidupan dan berusaha mempelajari fungsi dan unsur-unsur bumi dalam ruang dan waktu. Unsur-unsur bumi dalam ruang dan waktu salah satunya adalah jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006).

Jalan raya adalah jalur - jalur tanah di atas permukaan bumi yang dibuat oleh manusia dengan bentuk, ukuran - ukuran dan jenis konstruksinya sehingga

dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dan cepat (Clarkson H.Oglesby,1999).

Seperti yang dirasakan pengguna angkutan perkotaan yang ada di Kelurahan Bukit Lama, karena lokasi yang banyak jalan-jalan sempit dan lorong-lorong yang tidak terjangkau oleh angkutan perkotaan seperti angkot dan transmisi sehingga jika dipaksa untuk memilih menggunakan angkota dan transmisi mereka harus berjalan menuju jalan arteri atau jalan utama yang mana dilalui oleh angkot dan transmisi. Sehingga kehadiran gojek sesuai dengan kebutuhan pengguna angkutan perkotaan yang dapat menjangkau jalan-jalan sempit.

Hal ini juga yang disampaikan oleh informan AR

“Akuni berterimakasihlah dengan adanya gojek ni yang beroperasi di daerah ini, olehnyo dulu aku kalo nak pegi-pegini nak kejalan besak dulu nyari angkot jadi kalo sekarang ditanyo masih dak aku naik angkot aku biso jawab hamper dak pernah lagi lah”

“Saya berterimakasih dengan adanya gojek yang beroperasi di daerah ini, karena dulu saya jika ingin bepergian harus kejalan besar terlebih dahulu untuk mencari angkot jadi kalau sekarang ditanya masih pernah tidak menggunakan gojek saya bisa jawab hamper sudah tidak pernah lagi”

Jadi faktor lingkungan seperti jalan yang jauh dari jalan utama membuat para pengguna angkutan perkotaan lebih memilih menggunakan gojek yang bisa dipesan langsung dari jalan sempit dan lorong-lorong yang jauh dari jalan pusat. Memang daerah Bukit Lama hampir kebanyakan jalan gang kecil yang tidak bisa dilalui angkutan perkotaan.

Jadi pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan di Kelurahan Bukit Lama yang memilih menggunakan gojek karena dihadapkan pada masalah-masalah dan faktor-faktor yang sulit diatasi. Seperti jalan yang tidak dilalui angkutan perkotaan belum lagi sering terjadi kemacetan. Jalan satu-satunya bagi mereka yang pengguna angkutan perkotaan adalah memilih menggunakan gojek.

Berdasarkan pembahasan diatas dapat dianalisis bahwa pilihan rasional pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* di Kelurahan Bukit Lamadidasari

oleh faktor-faktor yang dihadapi pengguna angkutan perkotaan di Kelurahan Bukit Lama seperti pengaruh dan kondisi jalan yang tidak dilalui oleh angkutan perkotaan lainnya.

Teori pilihan rasional Coleman ini tampak jelas dalam gagasan dasarnya bahwa tindakan individu mengarah pada suatu tujuan dan tujuan tersebut adalah tindakan yang ditentukan oleh nilai atau preferensi (pilihan). Coleman menyatakan bahwa memerlukan konsep tepat mengenai aktor rasional yang berasal dari ilmu ekonomi yang melihat aktor memilih tindakan yang dapat memaksimalkan kegunaan ataupun keinginan serta kebutuhan mereka. Ada dua unsur utama dalam teori Coleman, yaitu aktor dan juga sumber daya.

Sumber daya ialah setiap potensi yang ada atau bahkan yang dimiliki. Sumber daya tersebut dapat berupa sumber daya alam, yaitu sumber daya yang telah disediakan atau potensi alam yang dimiliki dan juga sumber daya manusia, yaitu potensi yang ada dalam diri seseorang. Sedangkan aktor ialah seseorang yang melakukan sebuah tindakan. Dalam hal ini ialah individu yang mampu memanfaatkan sumber daya dengan baik yaitu aktor. Aktor dianggap sebagai individu yang memiliki tujuan, aktor juga memiliki suatu pilihan yang bernilai dasar yang digunakan aktor untuk menentukan pilihan yaitu menggunakan pertimbangan secara mendalam berdasarkan kesadarannya, selain itu aktor juga mempunyai kekuatan sebagai upaya untuk menentukan pilihan dan tindakan yang menjadi keinginannya. Sedangkan sumber daya adalah dimana aktor memiliki kontrol serta memiliki.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dari penelitian ini, bahwasanya sebelum memilih menggunakan angkutan perkotaan berbasis *online* pengguna angkutan perkotaan di Kelurahan Bukit Lama telah menggunakan angkutan perkotaan yang ada, dalam proses beralih menggunakan angkutan perkotaan berbasis *online* disebabkan oleh faktor-faktor yang secara garis besar meliputi keperluan untuk memenuhi kebutuhan yang semakin bertambah dan meningkat tuntutan nya untuk mutu kehidupan yang lebih baik. Ada dua faktor yakni faktor internal dan faktor eksternal yang mempengaruhi pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* untuk memilih gojek sebagai pengganti angkutan perkotaan konvensional untuk memenuhi kebutuhan mobilitas pengguna di Kelurahan Bukit Lama.

Pertama dari faktor internal meliputi pengalaman pengguna angkutan perkotaan sebelum menggunakan angkutan perkotaan dan setelah menggunakan angkutan perkotaan berbasis *online* gojek kemudian tingkat pendidikan dimana pengetahuan mengenai perkembangan teknologi yang sudah cukup luas. Kedua faktor eksternal faktor pengaruh yang ditimbulkan akibat pengaruh orang sekitar, dan kemudian lingkungan/ jalan yang ada di Kelurahan Bukit Lama yang kebanyakan adalah jalan yang tidak dilalui oleh angkot dan transmisi. Sehingga dalam prosesnya yang mempengaruhi pilihan pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* dapat kita simpulkan bahwa selama ini pengalaman pengguna yang pernah menggunakan angkutan perkotaan seperti angkot dan transmisi merasakan kekurangan yang kemudian menurut pengguna kekurangan tersebut dapat terpenuhi dengan menggunakan gojek. Lalu dalam proses adaptasi menggunakan gojek yang mengharuskan pemesanan melalui aplikasi yang ada di *smartphone* maka butuh pengetahuan untuk mengakses *smartphone* tersebut. Setelah menggunakan gojek dan merasakan biasanya para pengguna akan menyarankan ataupun mendapatkan saran untuk menggunakan gojek karena berdasarkan pengalaman selama penggunaan sipengguna merasakan keunggulan-

keunggulan gijek itu sendiri. Ditambah dengan kondisi bahwa angkutan perkotaan seperti angkot dan transmisi hanya melalui jalan-jalan pusat dan tidak bisa menjangkau rumah-rumah di gang-gang sempit maka pengguna lebih memilih menggunakan gojek.

6.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan dan temuan dalam penelitian maka dapat diberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Kepada Dinas Perhubungan dalam hal ini DISHUB selaku penyelenggara angkutan perkotaan agar lebih memperhatikan keluhan-keluhan pengguna angkutan perkotaan sehingga kebutuhan-kebutuhan pengguna dapat terpenuhi oleh angkutan perkotaan yang ada dan tidak tercuri oleh pihak swasta, karena dalam hal ini DISHUB seperti kecolongan karena sebetulnya angkutan seperti gojek ini sudah ada yang biasa kita kenal sebagai ojek pangkalan namun itupun legalitasnya masih dipertanyakan sehingga dengan munculnya gojek ini sebenarnya dapat mengancam moda transportasi yang ada.
2. Kepada para pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* di Kelurahan Bukit Lama supaya lebih aktif lagi dalam beraktifitas karena sebenarnya dengan adanya gojek ini seperti menanamkan kepada kita bahwa semuanya bisa kita beli dari rumah sehingga tidak jarang pengguna angkutan perkotaan berbasis *online* ini kebanyakan menjadi malas untuk melakukan hal-hal sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

- Adiyanta, Susil., 2007. *Makalah Teori Pilihan Rasional (Alternatif Metode Penjelasan Dan Pendekatan Penelitian Hukum Empiris)* ,Undip.
- BaduduJS.Sultan M.1994. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. PT Intergraphic. :48Jakarta
- Bogdan dan Taylor, 1975 dalam J. Moleong, Lexy. 1989.*Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remadja Karya
- Bungin, Burhan.2007.Penelitian Kualitatif: *Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial lainnya*.Jakarta:Putra Grafika
- Coleman, James S,2008 *Dasar-Dasar Teori Sosial*, Bandung : Nusa Media, *Rational Choice Theory*, 1994.
- Damsar.Indrayani.2009. *Pengantar Sosiologi Ekonomi*. Kencana Prenada Media Group :3Jakarta
- Morlok, E. K. 1978. *Introduction to Transportation Engineering and Planning*. Mc. Graw-Hill Kogakuha.
- Bowersox, C. 1981. *Introduction toTransportation*. New York: MacmillanPublishing Co, Inc.
- Steenbrink, 1974, *Optimization of Transport Networks*, Tugas Akhir Universitas Jendral Soedirman, Purwokerto.
- Papacostas. 1987. *Fundamentals of Transportation Engineering*. Prantice Hall. USA.
- Nasution, M. N. (2004). *Manajemen Jasa Terpadu*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Djoko Setijowarno, R. B. Frazila, 2001, *Pengantar Sistem Transportasi*, Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB.
- Miro, Fidel. 2012, *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta: Erlangga.
- Elly Setiadi, dkk.2006. *Ilmu Sosial dan Budaya Dasar*.Kencana Prenada Media Group : 144.Jakarta.
- Gary S. Becker. 1976. *The Economic Approach to Human Behavior*. Chicago. Description and scroll to chapter-preview links.

- George Ritzer.2013. *Teori Sosiologi Dari Teori Klasik Sampai Perkembangan Mutakhir Teori Sosial Postmodern*. Kreasi Wacana. 760Bantul.
- Hedström Peter and Charlotta Stern. 2008. *rational choice and sociology*, *The New Palgrave Dictionary of Economics*, 2nd Edition. Abstract.
- Kirk, J. & Miller, M. L., 1986. *Reliability and Validity in Qualitative Research*, Beverly Hills, CA, Sage Publications.
- Lohmann Susanne. 2008. *rational choice and political science*, *The New Palgrave Dictionary of Economics*, 2nd Edition. Abstract.
- Lawrence E. Blume and David Easley. 2008. "rationality," *The New Palgrave Dictionary of Economics* , 2nd Edition. Abstract." by Abstract& pre-publication copy
- Lexy J. Moelong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosda Karya, Bandung, 2009, cet. 26 Hal: 4
- Miles, M.B & Huberman A.M. 1984, *Analisis Data Kualitatif*. Terjemahan oleh Tjetjep Rohendi Rohidi. 1992. Jakarta : Penerbit Universitas Indonesia.
- Nana Syaodih Sukmadinata 2009. *Metode penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Creswell, John W. 2010, *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, hlm. 276-284.
- Nasution, S. 1988. *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Tarsito. Bandung Tarsito
- Ngazis, A. dan Angelia, M. 2016, *Survei:Go-Jek, Ungguli Grab*, viva.co.id 16 Maret 2016 [diakses pada 12 Oktober 2016 pukul 13.01] m.news.viva.co.id/news/read/748464-survei-gojekungguli-grab.
- Prasetya, Hendita Doni dan Martinus Legowo (2016) "Rasionalitas Ojek Konvensional Dalam Mempertahankan Eksistensi Di Tengah Adanya GOJEK Di Kota Surabaya".
- Ritzer G. Douglas J. Goodman. 2004. *Teori Sosiologi Modern*. Kencana : 394. Jakarta.
- Santoso Listiyono, dkk. 2007. *Epistemologi Kiri*, Ar Ruzz Media, Yogyakarta, cetakan V, 2007 :107
- Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Reneka Cipta, Jakarta:2002.
- Soekanto S. 1990. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Raja Grafindo Persada :301 Jakarta.
- Zuhdi, Afifudin (2018) yang berjudul "Eksistensi Ojek Pangkalan Di Tengah Adanya Ojek Online Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam"

LAMPIRAN

PEDOMAN WAWANCARA

1. Faktor penyebab lebih memilih menggunakan Gojek

Daftar Panduan Wawancara

Nama Informan :

Tanggal Wawancara :

Jenis Kelamin informan :

Umur :

Pendidikan terakhir :

Faktor Penyebab Lebih Memilih Menggunakan Gojek

1. Apakah bapak/ibu pernah menggunakan Gojek?
2. Berapa kali bapak/ibu menggunakan Gojek dalam seminggu?
3. Darimana pertama kali bapak/ibu mengetahui Gojek?
4. Apa pendapat bapak/ibu saat pertama kali menggunakan Gojek?
5. Mengapa bapak/ibu lebih menggunakan Gojek ketimbang transportasi lain?
6. Apakah bapak/ibu masih menggunakan transportasi lain?
7. Menurut bapak/ibu hal apa yang paling terasa perbedaannya saat pertama kali menggunakan Gojek?
8. Saat menggunakan Gojek apakah bapak/ibu sebelumnya hendak menggunakan angkutan lain?
9. Apakah ada jam-jam tertentu yang menurut bapak/ibu adalah waktu yang tepat untuk menggunakan Gojek?
10. Apakah kondisi jalanan juga memengaruhi bapak/ibu dalam menentukan transportasi?
11. Apakah tujuan bapak/ibu berpengaruh dalam mengambil keputusan untuk menggunakan Gojek?

12. Menurut bapak/ibu kecepatan untuk sampai tujuan bisa menjadi pertimbangan untuk memilih Gojek?
13. Saat menggunakan Gojek bapak/ibu melakukan pemesanan dimana? Apakah sedang jauh dari jalan utama atau sedang dirumah dll?
14. Apakah bapak/ibu kesulitan selama menggunakan aplikasi Gojek yang ada di smartphone?



Gambar 3 kantor Kelurahan Bukit Lama



Gambar 4 Salah Satu driver Gojek yang beroperasi di Kelurahan Bukit Lama



Gambar 5 saat sedang melakukan wawancara dengan informan M



Gambar 6 saat sedang melakukan wawancara bersama informan MA



Gambar 7 Saat Sedang mewawancarai informan RM



Gambar 8 Saat mewawancarai informan D



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS SRIWIJAYA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jalan Raya Palembang - Prabumulih, KM. 32 Inderalaya Kabupaten Ogan Ilir 30662

Telepon (0711) 580572 Fax. (0711) 580572 Kode Pos 30662

Nomor : 0304/UN9.1.8/LT.00/2019
Lampiran : -
Perihal : Permohonan Izin Penelitian

Inderalaya, 24 Mei 2019

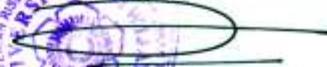
Yth. Kepala Lurah Kelurahan Bukit Lama
Kecamatan Ilir Barat I, Kota Palembang
Sumatera Selatan 30139

Dengan hormat, sehubungan dengan pengambilan data dalam proses penyusunan skripsi dengan Dosen Pembimbing skripsi **Dr. Yoyok Hendarso, MA** dan **Mery Yanti, S.Sos., MA** program studi Sosiologi, dengan ini mohon berkenan dari Bapak/Ibu untuk mengizinkan mahasiswa berikut ini untuk dapat melakukan penelitian di desa yang Bapak/Ibu pimpin dengan judul skripsi "**Pilihan Rasional Pengguna Angkutan Perkotaan Berbasis Online di Kota Palembang (Studi di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang**".

Atas Nama : Rahmat Gempita Loka
NIM : 07021281419055
Jurusan : Sosiologi
Lama Penelitian : 25 Mei s/d 27 Juni 2019

Segala bahan dan keterangan yang diperoleh akan digunakan semata-mata demi perkembangan ilmu pengetahuan dan tidak akan di umumkan/diberitahukan kepada pihak ketiga.

Demikian, atas bantuan dan kerjasama yang baik diucapkan terima kasih.

a.n. Dekan,
Wakil Dekan I,

Prof. Dr. Alfitri, M.Si
NIP. 196601221990031004

Tembusan:

1. Dekan FISIP UNSRI (sebagai laporan)
2. Kepala Bagian Tata Usaha FISIP UNSRI
3. Kepala Jurusan Sosiologi FISIP UNSRI
4. Kepala Sub Bagian Akademik FISIP UNSRI
5. Arsip



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
 Jalan Raya Palembang - Prabumulih, KM. 32 Indralaya Kabupaten Ogan Ilir 30662
 Telepon (0711) 580572 Fax. (0711) 580572 Kode Pos 30662

Revisi

KEPUTUSAN
DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK UNIVERSITAS SRIWIJAYA
 Nomor: **1500**/JUN9.1.B./PP.05.02.00/2019

Tentang
DOSEN PEMBIMBING SKRIPSI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK UNIVERSITAS SRIWIJAYA KAMPUS INDRALAYA

DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK UNIVERSITAS SRIWIJAYA

- Menimbang**
- a. Bahwa setiap mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya Kampus Indralaya yang akan menyelesaikan studinya diwajibkan untuk menyusun skripsi
 - b. Bahwa untuk kegiatan penyusunan skripsi mahasiswa tersebut perlu ditetapkan dosen pembimbing skripsi yang akan membimbing dan mengarahkan penyusunan skripsi mahasiswa sesuai dengan bidang ilmu dan/atau pokok keahliannya
 - c. Bahwa untuk kepentingan butir a dan b diatas perlu ditetapkan dalam satu Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya sebagai landasan hukumnya.
- Mengingat**
1. Undang-Undang Nomor 20 tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
 2. Peraturan Pemerintah Nomor 42 tahun 1960 tentang Pendirian Universitas Sriwijaya.
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 80 tahun 1990 tentang Pendidikan Tinggi.
 4. Keputusan Menteri Pendidikan Nasional Nomor : 033/O/2000 tentang Pendirian Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik pada Universitas Sriwijaya.
 5. Keputusan Menteri Pendidikan Nasional Nomor 232/U/2000 tentang Pedoman Penyusunan Kurikulum Pendidikan Tinggi dan Penilaian Hasil Belajar Mahasiswa
 6. Surat Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya Tanggal 9 Mei 2001, Nomor: 1893/PT.11.1/C5.1/2001 tentang Perubahan Kurikulum Jurusan Administrasi Negara FISIP Unswi.
 7. Keputusan Menteri Keuangan No. 150/KM.K.05/2009 tentang Penetapan Universitas Sriwijaya sebagai instansi yang menetapkan Pengelompokan Keuangan Badan Layanan Umum
 8. Surat Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya No. 0896/UNR/KP/2017 tentang tentang Pengangkatan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya periode 2017-2022.
 9. Surat Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya No. 0046/UNS/ISK/BUK.KP/2018, tanggal 24 Januari 2018 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Wakil Dekan I Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya Periode 2018-2022.
 10. Surat Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya No. 0047/UNS/ISK/BUK.KP/2018, tanggal 24 Januari 2018 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Wakil Dekan II Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya Periode 2018-2022.
 11. Surat Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya No. 0048/UNS/ISK/BUK.KP/2018, tanggal 24 Januari 2018 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Wakil Dekan III Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya Periode 2018-2022.
 12. SK Rektor Universitas Sriwijaya No. 0120/UNS/ISK.BUK.KP/2018, tanggal 13 Maret 2018 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Ketua dan Sekretaris Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya Masa Tugas Tahun 2018-2022.

MEMUTUSKAN

Menetapkan
Pertama

Menunjuk nama-nama berikut sebagai pembimbing bagi mahasiswa di bawah ini dalam mempersiapkan rencana dan pelaksanaan segala bentuk kegiatan yang berkaitan dengan penyusunan skripsi (Periode Genap 2018/2019) mahasiswa yang bersangkutan:

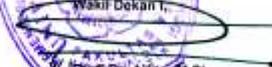
NAMA	NIM	DOSEN PEMBIMBING
Rahmat Gempita Loka	07021281419055	Dr. Yoyok Hendarso, MA
		Mery Yanti, S.Sos., MA
Judul skripsi		Pilihan Rasional Pengguna Angkutan Perkotaan Berbasis Online Di Kota Palembang (Studi Di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang)

Kedua

Segala biaya yang timbul akibat surat keputusan ini akan dibebankan kepada anggaran Dana OIPA BLU Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya tahun Anggaran 2019.

Ketiga

Surat akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya apabila terdapat ketidaklengkapan dalam keputusan ini.

Ditetapkan di : Indralaya
 Pada Tanggal : 29 Juli 2019
 a. r Dekan,
 Wakil Dekan I,

 Prof. Dr. Alim M. Si
 NIP. 19691221590301004

Tembusan: Yth

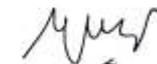
1. Wakil Dekan I dan II FISIP Unswi
2. Ketua Jurusan Sosiologi FISIP Unswi
3. Dosen Pembimbing I dan II FISIP Unswi
4. Yang bersangkutan

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI

Nama : Rahmat Gempita Loka
Nim : 07021281419055
Pembimbing : 1. Dr. Yoyok Hendarso, MA
2. MeryYanti, S.Sos., MA
Judul Skripsi : Pilihan Rasional Pengguna Angkutan Perkotaan Berbasis Online Di Kota Palembang (Studi Di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang)

No	Tanggal	Keterangan	Tanda Tangan
1.	10 Nov 2018	Pengajuan bimbingan judul dan pembuatan draf proposal	f
2.	27 Nov 2018	Pengajuan draf Proposal	f
3.	19 Feb 2019	Perbaikan Bab III Acc Seminar Proposal	f
4.	19 Mar 2019	Revisi setelah seminar proposal (seminar tanggal 25 Februari 2019)	f
5.	16 juli 2019	Acc ujian komprehensif	f

Indralaya, Juli 2019
Mengetahui.
Ketua Jurusan Sosiologi



Dr. Yunindyawati, S.Sos., M.Si
NIP. 197506032000032001

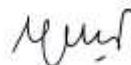
Catatan: kertas ini harus dibawa ketika ujian
Kertas ini harus di isi setiap konsultasi

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI

Nama : Rahmat Gempita Loka
Nim : 07021281419055
Pembimbing : 1. Dr. Yoyok Hendarso, MA
2. MeryYanti, S.Sos., MA
Judul Skripsi : Pilihan Rasional Pengguna Angkutan Perkotaan Berbasis Online Di Kota Palembang (Studi Di Kelurahan Bukit Lama Kecamatan Ilir Barat I Kota Palembang)

No	Tanggal	Keterangan	Tanda Tangan
1.	10 Nov 2018	Pengajuan bimbingan judul dan pembuatan draf proposal	
2.	27 Nov 2018	Pengajuan draf Proposal	
3.	19 Feb 2019	Perbaikan Bab III Acc Seminar Proposal	
4.	19 Mar 2019	Revisi setelah seminar proposal (seminar tanggal 25 Februari 2019)	
5.	16 juli 2019	Acc ujian komprehensif	

Indralaya, Juli 2019
Mengetahui.
Ketua Jurusan Sosiologi



Dr. Yunindyawati. S.Sos.,M.Si
NIP. 197506032000032001

Catatan: kertas ini harus dibawa ketika ujian
Kertas ini harus di isi setiap konsultasi

**PILIHAN RASIONAL PENGGUNA ANGKUTAN
PERKOTAAN BERBASIS ONLINE DI KOTA
PALEMBANG**
(Studi di Kelurahan Bukit Lama kecamatan Ilir Barat I
Kota Palembang)

ORIGINALITY REPORT

20%	20%	2%	7%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	es.scribd.com Internet Source	6%
2	www.scribd.com Internet Source	4%
3	text-id.123dok.com Internet Source	3%
4	www.docstoc.com Internet Source	2%
5	media.neliti.com Internet Source	2%
6	id.123dok.com Internet Source	1%
7	docobook.com Internet Source	1%