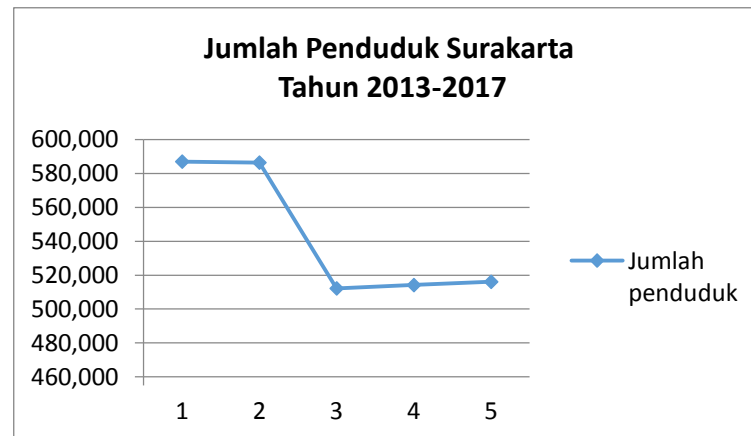


## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Seiring berkembangnya zaman, manusia mengalami regenerasi, hal ini berimbas pada meningkatnya jumlah penduduk setiap tahunnya, hal ini juga berbanding lurus dengan kebutuhan manusia dalam kegiatan mobilitas antar satu wilayah ke wilayah lainnya. Permintaan manusia akan kebutuhan transportasi untuk mempermudah aksesibilitas dalam melaksanakan aktivitas harian juga semakin meningkat, tidak hanya sarana transportasi yang nyaman tetapi juga diperhitungkan dari segi efisiensi waktu dan biaya terutama pada kota-kota besar yang memiliki tingkat mobilitas yang tinggi, termasuk Kota Surakarta. Berikut disajikan data jumlah penduduk di Kota Surakarta dalam kurun waktu 5 tahun terakhir pada gambar 1.1. berikut:

Gambar 1.1. Grafik Jumlah Penduduk Surakarta tahun 2013-2017



*Sumber :Badan Pusat Statistik*

Grafik kependudukan Kota Surakarta dalam kurun waktu 5 tahun terakhir yang tersaji di atas, menunjukkan bahwa jumlah penduduk mengalami peningkatan cukup signifikan mulai tahun 2015-2017, artinya semakin meningkat jumlah penduduk, tingkat mobilitas semakin tinggi, berimbas pada tingginya kebutuhan manusia akan sarana transportasi.

Transportasi atau pengangkutan adalah faktor terpenting dalam berkembangnya sistem kehidupan dan pemerintahan. Segala bentuk transportasi

harus di dukung dengan sistem yang memadai karena moda transportasi akan terus meningkat seiring berjalannya waktu, dan juga selalu mewujudkan sistem pelayanan yang lebih tertib, nyaman dan aman. Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi, 2005). Transportasi di Indonesia, masih didominasi oleh penggunaan kendaraan pribadi dalam aktivitas harian, disebabkan persepsi sebagian masyarakat yang beranggapan memiliki nilai *plus* tersendiri dari segi kenyamanan dan keamanan dibandingkan menggunakan transportasi umum. Pemerintah sebagai penyedia sarana prasarana transportasi, dinilai kurang memberikan fasilitas pelayanan transportasi publik yang kurang memadai baik dari segi kenyamanan dan waktu, padahal kedua hal itulah yang sangat dibutuhkan masyarakat.

Pada era *digital* modern ini, manusia modern dituntut untuk dapat menerapkan pola pikir yang kreatif, inovatif guna mengembangkan kualitas hidupnya, tak terkecuali dalam bidang transportasi yang berganti dari sistem konvensional menjadi *online* karena dinilai lebih efisien dan memberikan kemudahan bagi masyarakat. Munculnya beragam permasalahan transportasi seperti kemacetan, sarana dan prasarana transportasi yang kurang efisien, hingga kriminalitas yang terjadi di angkutan kota, berdampak pada tingkat kecemasan masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi umum, sehingga masyarakat menjadi kurang antusias dan lebih memilih transportasi yang lebih aman, nyaman dan efisiensi dari segi biaya dan waktu. Melihat dari beberapa permasalahan tersebut, pada tahun 2010, lahir sebuah *platform* karya anak bangsa, yakni jasa ojek *online* sebagai solusi atas segala permasalahan tersebut, yang menawarkan transportasi dalam bentuk efisiensi kecepatan, waktu, biaya dan keamanan. Hadirnya jasa transportasi *online* sebagai suatu bentuk inovasi terhadap pengembangan IPTEK, membuka peluang besar sebagai penyedia lapangan pekerjaan di Indonesia, mampu menyerap tenaga kerja dalam jumlah signifikan serta menurunkan angka pengangguran (Andika, 2016).

Kota Surakarta sebagai salah satu kota di Indonesia yang memiliki lokasi dan aksesibilitas strategis, yakni terletak diantara dua kota besar, Semarang dan Yogyakarta. Secara morfologi dibagi menjadi beberapa daerah yang tidak masuk secara administratif kota Surakarta, seperti contoh Kartasura dan Solo Baru sebagai wilayah diluar administratif yang turut membantu perkembangan kota Surakarta. Kota Surakarta termasuk salah satu daerah yang memiliki mobilitas tinggi di Indonesia, karena tingginya minat investor dan pelaku saham yang menanam modal di wilayah ini, serta terdapat pula perguruan tinggi negeri maupun swasta yang cukup ternama. Sebagai kota industri dan perdagangan, terdapat pasar tradisional maupun modern menjadi salah satu faktor tingginya perputaran mata uang di kota Surakarta. Mobilitas yang tinggi di kota ini berimbas pula pada sektor transportasi.

Pertumbuhan ekonomi menyebabkan terjadinya peningkatan mobilitas, sehingga arus pergerakannya pun meningkat melebihi kapasitas sistem prasarana transportasi yang ada. Sistem jaringan jalan yang semakin menurun dan volume transportasi pribadi yang semakin meningkat mengakibatkan rentan terjadinya kemacetan (Tamin, 2000). Jasa transportasi online ini kemudian semakin memperluas jangkauannya, hadir di Surakarta pada awal tahun 2016. Hasilnya, terbukti masyarakat memberikan respon positif dan apresiasi terhadap hadirnya layanan jasa transportasi ini, dikarenakan efisien biaya dan waktu dalam aksesibilitas setiap hari.

Seiring berjalanya waktu, jumlah para *driver* atau mitra lebih banyak jumlahnya dibandingkan pengguna atau konsumen jasa transportasi *online* itu sendiri. Berdasarkan data yang dikemukakan oleh salah seorang *driver*, menyebutkan jumlah *driver* ojek *online* di Soloraya hingga tahun 2017 telah mencapai sekitar 18.000 orang. Tingginya antusiasme masyarakat untuk menjadi *driver* ojek *online* dikarenakan mudahnya bergabung dan tidak membutuhkan waktu lama untuk menjadi mitra baru, jam kerja yang tidak terikat serta pendapatan yang didapatkan menjanjikan. Hadirnya layanan aplikasi ojek *online* ini membuat banyak pihak diuntungkan tidak hanya perusahaan atau pengguna,

tetapi juga membantu program pemerintah dalam menekan angka pengangguran terutama di kota-kota besar.

Tidak hanya menguntungkan bagi beberapa pihak, nyatanya ada pula pihak yang merasa dirugikan dengan kehadiran ojek *online* ini. Berdasarkan data Polresta Surakarta, saat ini di Solo terdapat 430 tukang ojek dari 28 pangkalan yang masih melakukan penolakan terhadap beroprasinya ojek online yang sudah mengemuka sejak tahun lalu. (Harian Rakyat Merdeka, Minggu 22/1/2017).

Pihak yang dirugikan menganggap bahwa ojek *online* merusak sistem transportasi konvensional yang sudah ada, atau dengan kata lain angkutan jasa transportasi konvensional menolak kehadiran ojek *online* karena dianggap mencuri atau mengambil lahan pekerjaan mereka dan tidak sepaham dengan Peraturan Daerah yang telah di berlakukan, sehingga acap kali terjadi konflik kelompok antara ojek *online* dan transportasi konvensional. Konflik kelompok adalah sebuah fenomena yang kompleks yang mempunyai sumber sejarah, budaya, ekonomi dan psikologikal dan bersifat dinamis, dapat berubah bentuk dan manifestasinya setiap waktu (Davidson & Arber, 2003).

Kesempatan kerja menjadi driver ojek online yang memberikan iming-iming jaminan pendapatan yang lebih baik dengan cara sistem bagi hasil dan poin bonus, nyatanya para ojek konvensional atau pangkalan masih bersikeras untuk tidak bergabung dengan ojek online, salah satu alasannya adalah sudah merasa memiliki kawasan operasi atau lahan sendiri dan relasi antara pihak sekitar seperti stasiun dan terminal. Terdapatnya sistem pembatasan mengantar penumpang ke sarana transportasi umum berlaku untuk stasiun, terminal, bandara hingga beberapa pasar. Konflik demikian justru membahayakan keamanan penumpang ojek *online* yang tidak bersalah terkena dampak akibat konflik ini. Kontroversi antara ojek *online* dan ojek pangkalan memunculkan aksi *sweeping* dan perampasan atribut menjadi hal yang kerap terjadi pada awal masuknya ojek online di setiap daerah di wilayah Indonesia. Kondisi demikian berimbas pula pada *driver* ojek *online* yang hendak mengambil orderan di daerah tersebut akan mendapatkan cacian dan makian dari ojek pangkalan karena dianggap mengambil wilayah operasi atau lahan mereka, bahkan bisa terjadi konflik yang lebih berat

seperti pemalakan dan penganiayaan terhadap driver ojek *online* (Kompasiana, 2017). Adanya konflik antara kedua belah pihak inilah yang akhirnya melatar belakangi dibuatnya penetapan zona larangan bebas ojek *online*, sebagai hasil kesepakatan bersama antara pihak *driver* transportasi konvensional dan *driver* ojek *online* dan sebagai peringatan pembagian wilayah untuk transportasi *online*. (Maharani, 2017).

Berlakunya penetapan zona merah atau zona larangan hanya saat mengambil penumpang atau barang dan tidak berlaku saat mengantar nya. Para pengemudi ojek *online* di Solo tidak bergerombol di tempat-tempat zona merah, seperti pasar tradisional, terminal dan stasiun, sehingga mereka lebih memilih menunggu di tempat yang lebih rindang, agak jauh dari keramaian oleh karena itu untuk menghindari terjadinya konflik sosial, muncul batasan zona merah ojek *online* untuk membatasi wilayah operasional ojek *online* dan ojek konvensional. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka penulis melakukan penelitian yang berjudul “Persebaran Zona Merah Ojek Online di Surakarta.”

## 1.2. Perumusan Masalah

Keberadaan ojek *online* sesungguhnya menghadirkan sebuah trobosan baru dalam sistem transportasi yang ada, memberikan akses yang luas dan kemudahan dalam penggunaannya, menjadi alasan utama mengapa ojek *online* berkembang pesat di Indonesia. Namun ada beberapa pihak yang merasa kurang diuntungkan akan hadirnya ojek *online* ini, sehingga menjadi polemik dan masalah sosial baru yang kemudian muncul terjadinya konflik antara ojek konvensional dan ojek *online* yang dilatar belakangi oleh kebebasan wilayah operasional ojek *online*, sehingga mengakibatkan adanya kecemburuan sosial bagi ojek pangkalan, hadirnya ojek *online* di wilayah mereka dirasa menurunkan pendapatan harian dan penurunan konsumen. Beberapa daerah ojek pangkalan di Surakarta mulai melakukan aksi anarkis yang berimbas pada *driver* ojek *online* dan mulai membuat kesepakatan batasan zonasi operasional ojek *online* di Surakarta.

1. Berapa luasan zona merah ojek *online* di Surakarta ?
2. Apa saja faktor yang menentukan proses pembatasan zona merah ojek *online* di Surakarta ?
3. Bagaimana pola persebaran zona merah ojek online di Surakarta ?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

1. Mengetahui seberapa luas jangkauan zona merah ojek *online* di Surakarta.
2. Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pembatasan zona merah ojek *online* di Surakarta.
3. Mengetahui pola persebaran zona merah ojek *online* di Surakarta.

### **1.4. Kegunaan Penelitian**

1. Sebagai informasi dan himbauan kepada para pengguna jasa transportasi *online* untuk tidak melakukan orderan pada kawasan tertentu yang dilarang yang termasuk ke dalam zona merah.
2. Untuk membantu menemukan titik-titik rawan zona merah ojek *online* di Surakarta.
3. Sebagai bahan acuan dan referensi untuk penelitian-penelitian selanjutnya terkait topik kajian yang sama.

### **1.5. Telaah Pustaka dan Penelitian Sebelumnya**

#### **1.5.1. Telaah Pustaka**

##### Geografi Transportasi

Menurut (Marlok, 1978) geografi transportasi merupakan kegiatan memindah atau mengangkat sesuatu dari satu tempat ketempat lain, yang dapat disimpulkan transportasi adalah segala sesuatu yang berpindah atau bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan alat maupun tanpa alat. ada beberapa moda transportasi atau sarana transportasi yang berlaku di indonesia yaitu darat, laut dan udara ketiga sarana tersebut memiliki kelebihan dan kekurang nya, transportasi sangat penting bagi perkembangan baik skala kecil atau besar dan transportasi juga berperan besar perubahan pada pola geosfer dipermukaan bumi. Transportasi dibagi menjadi beberapa bagian sesuai dengan

peruntukannya, antara lain: Angkutan penumpang (*passengers*), merupakan sarana transportasi yang berfungsi sebagai pergerakan atau mobilitas manusia dari satu tempat ke tempat lainnya. Angkutan barang (*goods*), merupakan sarana transportasi yang diperuntukan untuk memindahkan barang atau sesuatu yang bernilai atau tidak dari satu tempat ketempat lainnya. Angkutan pos (*mail*), transportasi yang diperuntukan untuk pengiriman surat atau naskah data data yang sifatnya penting dan privasi.

Sistem Transportasi, Sarana dan Prasarana, Peranan Sistem transportasi adalah suatu bentuk keterkaitan antara penumpang atau barang prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangkaian perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan. Sistem transportasi memiliki tujuan sebagai proses transportasi yang didapat secara optimal dalam ruang dan waktu tertentu dengan mempertimbangkan faktor keamanan, kenyamanan, kelancaran serta efisiensi waktu dan biaya. Sistem transportasi bermanfaat untuk perjalanan, berpergian dan lalu lintas. Perjalanan adalah menikmati perjalanan dalam proses perpindahan dari satu tempat ke tempat lain (menikmati rute dan alat transportasinya). Berpergian adalah tercapainya suatu tempat dan bukan bertujuan menikmati apa yang terjadi di sepanjang lintasan.

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud atau tujuan. Sedangkan prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Untuk lebih memudahkan membedakan keduanya. Sarana lebih ditunjukan untuk benda-benda yang bergerak seperti mesin-mesin kendaraan, motor, mobil, bus sedangkan prasarana lebih ditunjukan untuk benda-benda yang tidak bergerak seperti gedung, jalan, lalu lintas, terminal. Peranan transportasi memiliki cakupan bidang yang luas dalam segala aspek kehidupan manusia seperti pada aspek sosial dan budaya dan ekonomi. Aspek sosial dan budaya transportasi meningkatkan kemampuan serta standar hidup masyarakat. Transportasi dibutuhkan dalam segala mobilitas masyarakat untuk keperluan sekunder maupun primer. Transportasi meminimalisir biaya serta meningkatkan kuantitas suatu barang sehingga keaneka ragaman seni budaya, gaya hidup serta bahasa menjadi beragam aspek ekonomi

peranan transportasi dalam aspek ekonomi sebagai pengangkutan atau prasarana yang dibagi menurut skala ekonomi makro dan mikro dimana ekonomi makro merupakan salah satu prasarana yang menunjang pelaksanaan pembangunan nasional, sedangkan dari sudut pandang ekonomi mikro adalah berjalannya kebutuhan produksi distribusi dan konsumsi untuk pemenuhan kebutuhan pasar.

Transportasi *online* adalah wahana sebagai pemindah dari satu ketempat lain dengan agensi-agensi tertentu yang bertanggung jawab dalam hal kepemilikan maupun pengoprasian transportasi yang terkait yang paling utama dari transportasi ini yaitu transportasi yang berbasis mesin canggih dan dilengkapi dengan fitur pelacak posisi (Brenda.Unair) Transportasi online mempunyai kelebihan dari berbagai hal terutama kepraktisan dan keefisienan yang dibutuhkan pada era modern seperti ini, namun ada beberapa kekurangan dalam penyelenggarannya dan legalitasnya di Indonesia sehingga menimbulkan berbagai masalah baru. Kelebihan dari angkutan online antara lain:

Praktis dan tersistematis Dalam melakukan suatu orderan kita hanya perlu membuka aplikasi dan memesan sesuai titik (pick up) atau penjemputan yang tertera sesuai GPS setelah itu mitra akan datang melakukan penjemputan, dalam hal pembayaran juga sangat praktis selain tunai juga bisa online atau dana deposito pada aplikasi terpercaya. Para pengemudi angkutan online sudah terdaftar dalam perusahaan transportasi online yang dalam rekrutmen nya memasukan data diri dari TP BPKB SIM dan Domisili sebagai persyaratan pendaftaran, minimnya tingkat kejahatannya karena segala bentuk unsur negatif yang dilakukan *driver* dapat langsung di laporkan ke pihak perusahaan oleh customer.

Ongkos Terjangkau. Ketika kita melakukan proses orderan akan muncul tarif orderan yang kita pesan, harganya pun sangat terjangkau dan tidak rancu seperti ojek konvensional yang dapat memainkan harga sendiri. Transportasi online juga banyak memberikan promo-promo dalam pemasarannya seperti 2 kali pemesanan gratis 1 kali perjalanan dengan syarat dan ketentuan yang berlaku tentunya.



### Kekurangan Transportasi *Online*

Karena 90% dalam transaksi ini membutuhkan koneksi internet sehingga dibutuhkan koneksi jaringan yang baik untuk kelancaran transaksi, seperti contoh ketika aplikasi sedang *buffering* atau menunggu walau ada *driver* sekitar lokasi tapi tidak bisa kita pick up karena jaringan yang buruk tersebut. Terjadinya order ganda karena sistem koneksi yang terganggu seperti contoh satu pesanan yang datang dua driver sekaligus. Pelanggaran privasi, kita diwajibkan mendaftar menjadi pengguna transportasi online sebelum melakukan proses orderan, ketika mendaftar diharuskan memasukan data diri seperti no handphone dan alamat email, data ini juga dapat diakses driver ketika driver saat sulit menemukan posisi sehingga harus menghubungi lewat telepon. Tidak bisa berganti tujuan, dari awal pemesanan kita sudah menentukan point pick up penjemputan dan point alamat yang dituju, ketika saat proses perjalanan kita berganti arah atau alamat maka kita diharuskan membayar transaksi yang pertama tadi kemudian memesan orderan kembali.

### Ojek *Online*

Ojek online adalah transportasi dan angkutan umum yang menggunakan sistem online atau internet yang dikendalikan oleh vendor dan dapat diakses oleh pengguna/konsumen dan *driver* untuk mempermudah aksesibilitas karena diakses menggunakan *smartphone* yang terhubung juga dengan GPS (*General Position System*) untuk melacak posisi konsumen dan *driver*. Ojek *online* hadir di Indonesia sudah 5 tahun terakhir ini kemudian terus berkembang dan tidak hanya moda transportasi penumpang tetapi juga pengiriman paket hingga pemesanan tiket. Masyarakat merasa dimudahkan dengan hadirnya ojek online ini karena lebih efisien dari segi waktu dan biaya dan praktis cara penggunaannya.

### Pembagian Zona

Dalam aturan jasa transportasi *online*, terdapat beberapa aturan mengenai pembagian zona bagi *driver* untuk melakukan pengambilan orderan, antara lain:

### Zona Hijau

Merupakan zona aman dengan orderan melimpah. Artinya, bahwa zona ini diperuntukkan untuk para *driver* dalam menemukan lebih banyak customer secara aman tanpa merasa khawatir dengan ojek pangkalan atau transportasi lainnya. Zona ini biasa pada kawasan pusat perbelanjaan seperti mall dan daerah kampus.

### Zona Merah

Merupakan zona terlarang untuk mengambil orderan. Biasanya, jumlah orderan akan lebih banyak, terjadi pada kawasan rawan macet dan persaingan tinggi. Terdapat beberapa daerah vital pada zona ini, seperti kawasan stasiun, terminal, bandara, pasar. Pada beberapa vendor jasa transportasi *online*, jika *driver* melanggar aturan memasuki zona ini, akan dikenakan sanksi yakni berupa pemotongan intensif sebesar 30%. Jika hal ini terus-menerus dilakukan oleh *driver*, sewaktu-waktu akan dikenakan sanksi berupa pemutusan kemitraan dengan perusahaan. (Grab, 2018).

### Analisis Spasial

Analisis spasial adalah sekumpulan teknik yang dapat digunakan dalam pengolahan data SIG, hasil analisis data spasial sangat bergantung pada lokasi objek yang bersangkutan. Analisis spasial juga dapat diartikan sebagai teknik-teknik yang digunakan untuk meneliti dan mengeksplorasi data dari perspektif keruangan. Semua teknik atau pendekatan perhitungan matematis yang terkait dengan data keruangan (spasial) dilakukan dengan fungsi analisis spasial tersebut.

### 1.5.2. Penelitian Sebelumnya

Tabel 1.1 Ringkasan Penelitian Sebelumnya

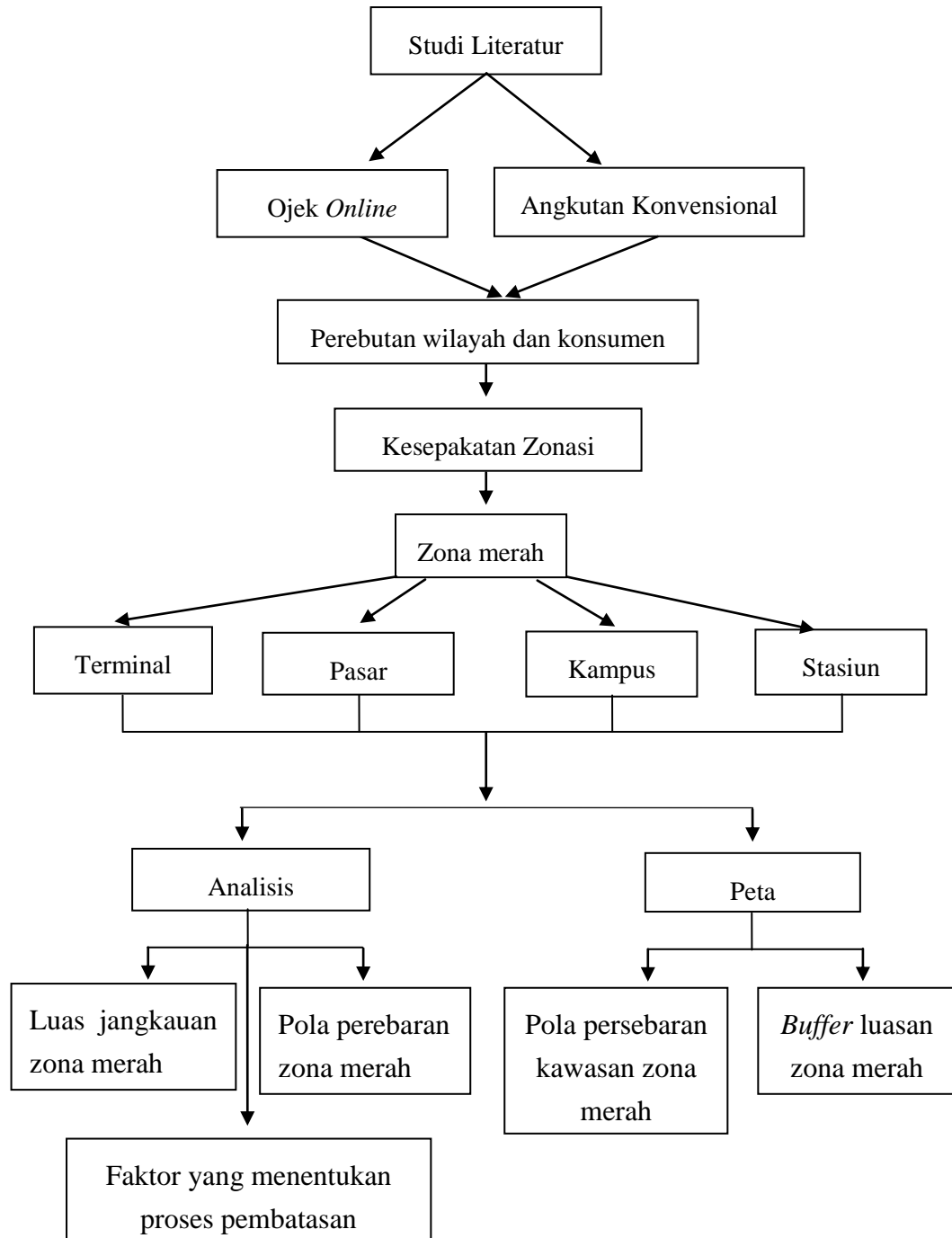
Nama Peneliti	Judul	Tujuan	Metode	Hasil
Prihandi ni, Dyah Martha (2018)	Kajian Persebaran Pedagang Angkringan di Kawasan Kampus UMS	1. Mengkaji pola persebaran pedagang angkringan di kawasan kampus UMS 2. Mengkaji karakteristik pedagang angkringan di kawasan kampus UMS	Sensus dengan <i>snowball sampling</i>	1. Pola persebaran pedagang angkringan di kampus UMS mengelompok. 2. Pedagang angkringan di kawasan kampus UMS rata-rata hanya berpendidikan tamatan SD, berusia >50 tahun.
Prasetyo, Panggah Widhi (2018)	Kajian Geografi Terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Kawasan Kampus UMS.	1. Mengkaji pola persebaran kemacetan lalu lintas dan pola waktu terjadinya kemacetan di kawasan kampus UMS. 2. Mengkaji faktor penyebab kemacetan lalu lintas di	Analisis data kuantitatif dan pendekatan keruangan	1. Pola persebaran kemacetan lalu lintas di kawasan kampus UMS sebagian besar mengikuti pusat kegiatan ekonomi, sedangkan pola waktunya yakni

		kawasan kampus UMS.		antara pukul 07.00-10.00, 11.00-14.00 dan 15.00-17.00. 2. Faktor penyebab terjadinya kemacetan di kawasan kampus UMS antara lain lebar jalan, jumlah kendaraan, dan kualitas jalan.
Syafrino, Aprima (2017)	Efisiensi dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan	Mempelajari profil pengemudi dan sistem ojek <i>online</i> Menganalisis efisiensi ojek <i>online</i> dalam transportasi umum Menganalisis dampak ojek <i>online</i> kesempatan kerja Menganalisis dampak ojek <i>online</i> terhadap kesejahteraan pengemudi ojek online	Metode <i>purposive sampling</i>	Sebagian pengemudi ojek <i>online</i> di bogor yang sebelumnya sudah memiliki pekerjaan 97%, 83% berpendidikan sma kebawah, 90% berjenis kelamin laki laki, semua pengemudi ojek <i>online</i> bekerja penuh waktu 6 jam per hari atau lebih

				<p>dari 35 jam per minggu</p> <p>Efisiensi ojek online sistem tnc uber lebih efisiensi dalam segi waktu karena memungkinkan driver bekerja paruh waktu, sedangkan tnc grab dan gojek memungkinkan driver dituntun bekerja penuh</p> <p>Terjadi peningkatan ketempatan menjadi 16%, namun dampaknya pengangguran belum dapat diketahui secara pasti</p> <p>Meningkatkan pendapatan driver ojek online sekitar 20%</p>
--	--	--	--	--

				namun itu hanya untuk driver grab dan gojek sedangkan untuk uber dapat memberikan pengaruh negatif terhadap driver seperti turunya pendapat
Rozdiana, Muhammad (2018)	Analisis Persebaran Zona Merah Ojek Online di Surakarta.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menganalisis seberapa luas jangkauan zona merah ojek online di Surakarta.</li> <li>2. Menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pembatasan zona merah ojek online di Surakarta.</li> <li>3. Menganalisis pola persebaran zona merah ojek online di Surakarta.</li> </ol>	Observasi dengan wawancara	<p>Zona merah ojek online di kota Surakarta memiliki pola memanjang atau linear.</p> <p>Terjadinya factor adanya zona merah adalah konflik social perebutan kawasan oprasional</p>

## 1.6. Kerangka Penelitian



### **1.7. Batasan Operasional**

**Persebaran** : Sesuatu gejala atau fenomena yang ada di permukaan dari memusat hingga menjadi banyak dan tersebar ( Arsyad, 1998 )

**Ojek Online** : Ojek online adalah sebuah transportasi umum yang menggunakan internet untuk memesannya. ( Jubillio Aryasena, 2017 )

**Ojek Pangkalan** : Ojek (juga disebut ojeg) adalah transportasi umum tidak resmi di Indonesia berupa sepeda motor atau sepeda yang disewakan dengan cara memboncengkan penumpang. Penumpang biasanya satu orang namun kadang bisa berdua. Dengan harga yang ditentukan dengan tawar menawar dengan sopirnya dahulu setelah itu sang sopir akan mengantar ke tujuan yang diinginkan penumpangnya. ( Wikipedia, 2019 )

**Zona** : Zona adalah kawasan atau area yang memiliki fungsi dan karakteristik lingkungan yang spesifik ( Pete Sariya, 2017 )

**Zona Hijau** : Zona aman bagi driver ojek online dengan tanda jumlah orderan meningkat ( Pete Sariya, 2017 )

**Zona Merah** : Zona terlarang untuk melakukan pengambilan orderan bagi driver ojek online ( Pete Sariya, 2017 )