

**PERSEBARAN ZONA MERAH  
OJEK *ONLINE* DI SURAKARTA**



**Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata I  
pada Jurusan Geografi Fakultas Geografi**

Oleh :  
**MUHAMMAD ROZDIANDA**  
E100140144

**PROGRAM STUDI GEOGRAFI  
FAKULTAS GEOGRAFI  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA  
2019**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PERSEBARAN ZONA MERAH  
OJEK *ONLINE* DI SURAKARTA**

**PUBLIKASI ILMIAH**


Oleh:

**MUHAMMAD ROZDIANDA**

**E100140144**

Telah diperiksa dan disetujui untuk diuji oleh:

Dosen Pembimbing

  
**Dra. Umrotun, M.Si.**

HALAMAN PENGESAHAN

PERSEBARAN ZONA MERAH OJEK ONLINE DI  
SURAKARTA

OLEH  
MUHAMMAD ROZDIANDA  
E100140144

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji  
Fakultas Geografi  
Universitas Muhammadiyah Surakarta  
Pada hari Senin, 20 Mei 2019  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Dewan Penguji:

1. Dra. Umrotun, M.Si.  
(Ketua Dewan Penguji)
2. Drs. Priyono, M.Si.  
(Anggota I Dewan Penguji)
3. Dr. Choirul Amin, MM.  
(Anggota II Dewan Penguji)

(.....)  
(.....)  
(.....)

Dekan,



Drs. Yuli Priyana, M.Si.

NIK.573

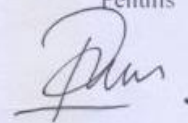
## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam publikasi ilmiah ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kelak terbukti ada ketidakbenaran dalam pernyataan saya di atas, maka akan saya pertanggung jawabkan sepenuhnya.

Surakarta, 27 April 2019

Penulis



Muhammad Rozdianda

## **PERSEBARAN ZONA MERAH OJEK *ONLINE* DI SURAKARTA**

### **INTISARI**

Seiring perkembangan teknologi dan zaman modern saat ini, permintaan manusia akan kebutuhan sarana transportasi yang efisien waktu dan biaya untuk mobilitas semakin meningkat. Peningkatan permintaan tersebut disebabkan manusia modern memiliki tingkat mobilitas tinggi antar wilayah satu dan lainnya, untuk mempermudah aksesibilitas tersebut diperlukan sarana transportasi yang nyaman, aman, cepat dengan biaya terjangkau untuk dapat menanggulangi kemacetan yang terjadi di jalan, terutama terjadi di kota besar, seperti di Kota Surakarta sehingga efisien waktu tidak terbuang percuma. Hadirnya transportasi berbasis online seperti ojek online, sebagai inovasi dalam menanggulangi permasalahan sarana transportasi di Indonesia. Ojek online menuai banyak pro dan kontra bagi sebagian kalangan, terutama transportasi konvensional ojek pangkalan karena dianggap mengambil alih lahan pekerjaan mereka dan berdampak pada penurunan pendapatan sehingga dibuat suatu kebijakan pembatasan zona merah bagi pengemudi ojek online. Penelitian ini bertujuan: 1) Menganalisis seberapa jangkauan luas zona merah ojek online di Surakarta, 2) Menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pembatasan zona merah ojek online di Surakarta, 3) Menganalisis pola persebaran zona merah ojek online di Surakarta. Pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi dengan dua cara, yakni sensus yang dilakukan pada seluruh populasi dengan cara plotting titik wilayah koordinat, kedua dengan metode non-probability sampling teknik. Pada objek driver ojek online dan ojek pangkalan di setiap titik zona merah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa zona merah ojek online di Surakarta memiliki luas jangkauan rata-rata 500 m dari titik utama, zona merah ojek online pada setiap kawasan memiliki kebijakan berbeda hasil kesepakatan kedua belah pihak. Pola persebaran zona merah ojek online di Kota Surakarta menyebar pada wilayah yang memiliki tingkat mobilitas tinggi seperti stasiun, terminal, pasar. Adanya zona merah ojek online memberikan peluang terjadinya interaksi keruangan antar wilayah satu dan lainnya.

**Kata kunci** : zona merah ojek online, persebaran zona merah, faktor - faktor yang mempengaruhi adanya zona merah ojek online

### **Abstract**

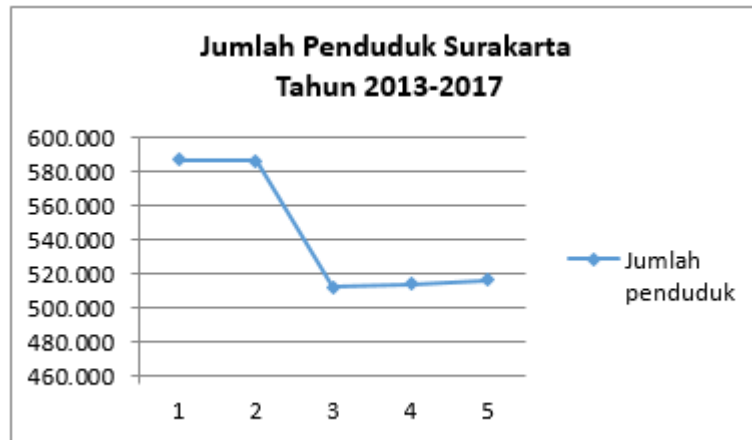
Along with the development of technology and times in the current modern era, human demand for economical transportation needs and costs for mobility are increasing. This increase in demand is related to modern humans who have a high level of mobility between regions and one another, for the ease of accessibility needed for convenient, safe, fast transportation at an affordable cost to be able to restore the traffic jams that occur on the road, as happened in the city big, like in Surakarta, so time efficiency is not wasted. The presence of online-based

transportation such as ojek online, as an innovation in overcoming transportation difficulties in Indonesia. Online motorcycle taxis reap a lot of pros and cons for most, most of the base motorcycle taxi transportation because most of the allocated for work and repairs to the budget are made according to policies that regulate the red zone for online motorcycle taxi riders. This study discusses: 1) Analyzing the broad scope of red ojek online zones in Surakarta, 2) Analyzing factors that support the red zone of online motorcycle taxis in Surakarta, 3) Analyzing the patterns of distribution of the red zone of online motorcycle taxis in Surakarta. Data collection was carried out by observation method in two ways, namely census carried out on all populations by planning coordinate region points, second by non-probability technique sampling method. This online motorcycle taxi driver objects and base ojek at each zone point red. The results showed that the red ojek online zones in Surakarta have an average area of 500 m from the main point, the red ojek online zones in each region have different policies as a result of agreement between the two parties. The pattern of the spread of the red zone of online motorcycle taxis in Surakarta City spreads to high mobility areas such as stations, terminals, markets. The existence of an online motorcycle taxi red zone provides opportunities for intergovernmental interaction.

**Keywords:** online ojek red zone, red zone distribution, factors affecting the red ojek online zone

## 1. PENDAHULUAN

Seiring berkembangnya zaman manusia mengalami regenerasi hal ini berimbas pada meningkatnya jumlah penduduk setiap tahunnya, hal ini juga berbanding dengan kebutuhan manusia dalam kegiatan mobilitas antar satu wilayah ke wilayah yang lain. Permintaan manusia akan kebutuhan transportasi untuk mempermudah aksesibilitas dalam melaksanakan aktivitas harian juga semakin meningkat, tidak hanya sarana transpostasi yang nyaman tetapi juga di perhitungkan dari segi efisiensi waku dan biaya 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. Sebagai berikut :



Gambar 1. Grafik Jumlah Penduduk Surakarta tahun 2013-2017

Grafik kependudukan kota Surakarta dalam kurung waktu 5 tahun terakhir yang tersaji di atas, menunjukkan bahwa jumlah penduduk mengalami peningkatan yang cukup signifikan mulai dari tahun 2015 – 2017 artinya semakin meningkat jumlah penduduk, tingkat mobilitas semakin tinggi, berimbas pada tingginya kebutuhan manusia akan sarana transportasi. Transportasi di Indonesia, masih didominasi oleh pengguna kendaraan pribadi dalam aktivitas harian, disebabkan persepsi sebagian masyarakat yang beranggapan memiliki nilai plus terdiri dari sisi kenyamanan dan keamanan di bandingkan menggunakan transportasi umum. Pemerintah sebagai penyedia sarana dan prasarana transportasi, dinilai kurang memberikan fasilitas pelayanan transportasi publik yang kurang efisien dalam segi kenyamanan dan waktu, padahal kedua hal itulah yang dibutuhkan oleh 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 manfaat 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 memilih transportasi pribadi yang nyaman dan efisien dari segi biaya dan waktu. Melihat dari beberapa permasalahan tersebut,

pada tahun 2010 terlahir sebuah platform karya anak bangsa yakni jasa ojek online sebagai solusi atas segala permasalahan tersebut, yang menawarkan transportasi dalam bentuk yang lebih efisien kecepatan, waktu, biaya dan keamanan. Hadirnya jasa transportasi online sebagai salah satu bentuk inovasi terhadap perkembangan iptek, membuka peluang besar bagi penyedia lapangan pekerjaan di Indonesia, mampu menyerap tenaga kerja dalam jumlah yang signifikan serta menurunkan angka pengangguran. Kota Surakarta sebagai salah satu kota di Indonesia yang memiliki lokasi dan aksesibilitas strategis, yakni terletak di antara dua kota besar Semarang dan Yogyakarta secara morfologi dibagi menjadi beberapa daerah yang tidak termasuk secara administratif kota Surakarta, seperti contoh Kartasura dan Solo Baru sebagai wilayah yang turut membantu perkembangan kota Surakarta. Kota Surakarta termasuk salah satu daerah yang memiliki mobilitas yang 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 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 ini berimbas pula pada sektor transportasi.

Seiring berjalannya waktu jumlah para driver atau mitra lebih banyak jumlahnya dibandingkan pengguna atau konsumen jasa transportasi online itu sendiri. Berdasarkan data yang di kemukakan salah seorang driver, menyebutkan jumlah driver ojek online di Solo Raya 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 di dapatkan 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 beberapa pihak, nyatanya ada pula pihak yang merasa dirugikan dengan kehadiran ojek online. 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.

Pihak yang dirugikan menganggap bahwa ojek online merusak sistem transportasi konvensional yang 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 diberlakukan, sehingga seringkali terjadi konflik kelompok antar ojek online dan konvensional. Kesempatan kerja menjadi driver ojek online yang memberikan iming - iming jaminan pendapatan yang lebih baik dengan cara sistem bagi hasil dan point bonus. Nyatanya para ojek konvensional masih bersikap keras untuk tidak bergabung dengan ojek online, salah satu alasannya adalah sudah merasa memiliki kawasan operasional atau lahan sendiri dan relasi antara pihak sekitar seperti stasiun dan terminal. Terdapatnya sistem pembatasan mengantarkan penumpang ke daerah transportasi umum berlaku hingga stasiun, terminal, bandara, hingga beberapa pasar. Konflik demikian justru membahayakan keamanan penumpang ojek online yang tidak bersalah karena dampak akibat konflik tersebut. Kontroversi antara ojek online dan pangkalan memunculkan aksi *sweeping* dan perampasan atribut menjadi hal yang kerap terjadi pada awal masuknya ojek online di setiap daerah di Indonesia. Kondisi demikian berimbas pula pada driver ojek online yang hendak mengambil orderan di daerah tersebut akan mendapat cacian dan makian dari ojek pangkalan karena dianggap mengambil wilayah operasi atau lahan mereka, bahkan biasanya terjadi konflik yang lebih berat seperti pemalakan dan penganiayaan terhadap driver ojek *online*, adanya konflik antara kedua belah inilah yang akhirnya melatar belakangi dibuatnya penetapan zona larangan bebas ojek online, sebagai hasil kesepakatan bersama antara pihak ojek pangkalan dan ojek online dan sebagai peringatan pembagian wilayah untuk transportasi online.

Berlakunya penetapan zona merah atau zona larangan hanya saat mengambil penumpang atau barang dan tidak berlaku saat mengantarnya. Para pengemudi ojek online di solo jarang bergerombol di tempat-tempat zona merah

seperti pasar tradisional terminal, stasiun dan bandara, 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.”

## **2. METODE**

Metode yang digunakan pada penelitian ini menggunakan metode penelitian Observasi, dilakukan dengan cara terjun langsung ke lapangan untuk mendapatkan data secara lebih akurat, yakni untuk mengetahui seberapa luas jangkauan zona merah dan pola persebarannya. Metode pengambilan sampel yang digunakan pada penelitian ini terbagi dua, yakni pertama adalah sensus, artinya proses pengambilan sampel dilakukan pada seluruh populasi, yaitu dengan cara *plotting* dan mengukur batasan pada kawasan zona merah ojek online di Surakarta. Sedangkan, metode pengambilan sampel pada pengemudi transportasi *online* maupun konvensional menggunakan satu sampel informan kunci ojek online dan ojek pangkalan untuk mewakili setiap zona.

## **3. HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **3.1 Luas Jangkauan Zona Merah Ojek *Online* di Surakarta**

Hasil penelitian dari observasi lapangan dan wawancara mendalam terhadap informan kunci. Menunjukkan hasil penelitian dari tujuan penelitian pertama, untuk mengetahui luas jangkauan persebaran zona merah ojek *online* di Surakarta. Hasil observasi di lapangan, didapatkan hasil bahwa titik-titik zona merah tersebut memiliki luas jangkauan berbeda-beda antara wilayah satu dan lainnya, namun relatif memiliki batasan dengan radius jarak antara 200-500 meter dari titik utama. Perbedaan radius yang berbeda, dikarenakan setiap wilayah zona merah memiliki kebijakan masing-masing hasil dari kesepakatan yang telah disetujui antara kedua belah pihak yang terlibat dalam penetapan zona merah tersebut, dalam hal ini *driver* ojek *online* dan ojek pangkalan sekitar lokasi serta

perwakilan dari perusahaan penyedia layanan *online* tersebut.

Hasil pengolahan data observasi lapangan berupa *plotting* kawasan zona merah ojek *online* di Kota Surakarta menggunakan *GPS Essentials* sebagai instrumen plotting, yang kemudian diinputkan ke dalam *Microsoft Excel* sebagai titik x dan y, dan diolah menggunakan perangkat lunak *ArcGIS* menggunakan metode *buffer*. Konsep sederhana dari metode ini, ialah pemodelan spasial dalam Sistem Informasi Geografis (SIG) dengan membuat zona-zona yang menutupi obyek asli dengan jarak tertentu, dan digunakan untuk mengidentifikasi suatu kawasan dalam jarak tertentu, dalam hal ini untuk mengidentifikasi seberapa luas jangkauan zona merah di setiap titiknya.

Hasil pengolahan data observasi, dapat dilihat bahwa pada setiap titik zona merah, menunjukkan kawasan yang terbagi dalam tiga radius zona yakni zona merah, zona kuning dan zona hijau. Ketiga zona memiliki fungsi sesuai kesepakatan yang berlaku yaitu, dimana zona merah merupakan zona larangan bagi ojek *online* untuk mengambil, menjemput atau menunggu penumpang di wilayah tersebut, akan tetapi diperbolehkan jika hanya mengantarkan penumpang. Lain halnya dengan zona kuning, pada zona ini *driver* ojek *online* diperbolehkan untuk mengantar dan menjemput penumpangnya, tetapi tidak diperbolehkan untuk “*nge-time*” (dalam istilah angkutan umum), atau menunggu orderan di wilayah tersebut, yang berjarak kurang lebih sekitar 500-600 meter dari titik zona merah. Zona hijau ialah zona paling aman bagi *driver* ojek *online* untuk melakukan pengantaran, penjemputan ataupun “*nge-time*” menunggu orderan.

Zona merah larangan operasional ojek *online* di Kota Surakarta memiliki ber-macam-macam ukuran, namun rata-rata dari luasan zona merah yaitu 500 meter dari titik utama, sedangkan luasan terkecil zona merah di Kota Surakarta terdapat pada daerah kampus yaitu UMS dan UNS yang hanya sekitar 200 meter dari titik utama.

Adapun radius zona merah ojek online dapat dilihat pada tabel 1. berikut:

Tabel 1. Radius Zona Merah Ojek Online di Surakarta

Wilayah Zona Merah	Batas – Batas	Jangkauan (meter)
UMS	Tikungan Transmart - Gerbang UNS	200 m
Alilla Hotel	Pertigaan Hotel Alilla – Gang Delima II	
Stasiun Purwosari	Parkiran Stasiun - POP Hotel	500 m
Stasiun Solo Balapan	Pertigaan Hotel Pose in - Pom Bensin Balapan	500 m
Terminal Tirtonadi	Pertigaan Gilingan - Perempatan Terminal dan Bawah Underpas Terminal	500 m
Stasiun Jebres	Tikungan SMP 14 - Palang Depan Stasiun	500 m
RSUD Moewardi	Kimia Farma – Pintu Timur RS Moewardi	300 m
RS Hermina	Mom milk Jebres - Panggung Motor	300 m
UNS	Gerbang Utama UNS - Pom Bensin UNS	200 m
Pasar Legi	Perempatan Jalan Sultan Syahrir - Perempatan Jalan S. Parman	500 m
Pasar Klewer	Taman Parkir Alun - Alun Utara - Perempatan Jalan Hasyim Ashari	500m

### 3.2 Faktor Adanya Pembatasan Zona Merah

Berdasarkan hasil wawancara mendalam yang telah dilakukan pada kedua belah informan kunci, yakni pihak ojek *online* dan ojek pangkalan, faktor utama adanya pembatasan zona merah terjadi sebagai akibat dari konflik sosial yang terjadi selang beberapa waktu setelah ojek *online* hadir di kota Surakarta tahun 2016 lalu. Konflik sosial tersebut yakni perebutan lahan pangkalan ojek, maka untuk menghindari terjadinya konflik berkelanjutan, pihak ojek pangkalan membuat suatu kebijakan yaitu pembuatan batasan zona larangan operasi ojek *online* atau zona merah ojek *online*, hal ini dibuat karena dianggap merugikan ojek pangkalan, ojek *online* dinilai mengambil alih lahan pekerjaan mereka, untuk itu diberlakukan kebijakan tersebut. Seiring berjalannya waktu, kebijakan ini terbukti dapat menjadi solusi antar kedua belah pihak, walaupun konsumen kadang mengeluh tentang adanya larangan zona tersebut, karena titik penjemputan akan bergeser agak lebih jauh dari yang telah ditentukan. Faktor kedua, ialah adanya

penetapan zona merah agar dapat memberi sedikit ruang operasional ojek pangkalan untuk mendapatkan konsumen di wilayah mereka. Bagaimanapun juga, ojek pangkalan lebih dahulu menempati wilayah tersebut jauh sebelum ojek *online* beroperasi di kota Surakarta. Faktor ketiga ialah tidak adanya kejelasan dari pihak ketiga yaitu Pemkot atau dinas perhubungan. Mereka (ojek pangkalan) sudah beberapa kali melakukan aksi protes dan demo di beberapa wilayah di kota Surakarta namun belum ada kejelasan dari apa yang telah mereka aspirasikan, sehingga belum ada kebijakan pasti dari dinas terkait.

Hasil dari wawancara mendalam pada informan kunci ojek online dan ojek pangkalan, hal yang menjadi masalah utama ialah adanya kesenjangan sosial yang terjadi ketika ojek pangkalan merasa pendapatan mereka berkurang drastis hingga 70% bahkan lebih, jika dibandingkan sebelum adanya ojek online beroperasi di kota Surakarta. Sebelumnya, mereka dapat mengumpulkan pundi-pundi uang sekitar Rp 100 ribu hingga lebih, namun setelah ojek *online* hadir di Surakarta, pendapatan mereka turun drastis dan setiap hari hanya cukup untuk kebutuhan makan saja. Padahal, jika dilihat dari sisi kebutuhan masih ada tanggungan keluarga dan kebutuhan yang lainnya, seperti biaya sekolah anak. Sebelum hadirnya ojek online di wilayah Surakarta, per harinya dapat menghasilkan sekitar Rp. 50.000- Rp. 100.000,- sedangkan kondisi setelah hadirnya ojek online, hanya mampu menghasilkan paling tinggi Rp. 30.000 per hari dan bahkan kadang tidak mendapatkan hasil apapun. Para ojek pangkalan ini pun beranggapan ojek online menghambat perekonomian mereka. Ojek pangkalan merupakan mata pencaharian yang sudah menjadi *culture* yang dimana ojek pangkalan ini beranggotakan mayoritas adalah orang-orang yang menetap di sekitaran kawasan tersebut namun juga ada beberapa yang dari luar wilayah Surakarta, hal ini yang menjadi dasar utama jika mereka berhak untuk membuat peraturan pembatasan zonasi operasional ojek online.

### **3.3 Pola Persebaran Zona Merah Ojek Online**

Hasil observasi yang didapat dari *plotting* di lapangan menggunakan *GPS Essentials* sebagai instrumen plot titik-titik zona merah ojek online, dan kemudian diinputkan ke dalam Microsoft Excel sebagai penentu titik koordinat x dan y,

yang diolah menggunakan software *ArcGIS*, diketahui bahwa pola persebaran titik-titik zona merah ojek *online* di Surakarta memiliki pola persebaran *linear* (memanjang). Titik zona merah ojek *online* di Surakarta terbagi pada beberapa kecamatan, yakni Kecamatan Laweyan, Kecamatan Banjarsari, Kecamatan Jebres dan Kartasura titik zona merah tertinggi berada di Kecamatan Jebres sebanyak empat titik, yakni di Stasiun Jebres, RSUD Moewardi, RSU Hermina, dan gerbang utama kampus UNS, sebab jalur ini juga merupakan jalur antar provinsi dari Jawa Tengah menuju Jawa Timur atau sebaliknya, sehingga memiliki tingkat mobilitas tinggi karena jalur ini dilalui bus antar kota antar provinsi baik masuk ataupun keluar dari Kota Surakarta. Kemudian pada wilayah bagian barat terdapat pola persebaran titik zona merah yang membentang dari Jalan Ahmad Yani Pabelan hingga Slamet Riyadi. Titik-titik ini tersebar di sepanjang jalur utama Kota Surakarta, setidaknya terdapat tiga titik zona merah yaitu berada di kawasan kampus UMS, pertigaan hotel Alilla dan Stasiun Purwosari.

Satu titik dan lainnya tidak berjauhan melainkan malah berdekatan hal ini disebabkan karena titik zona merah menyebar pada daerah yang memiliki tingkat mobilitas yang tinggi yaitu mengikuti jalur utama Kota Surakarta yang membentang dari jalan Ahmad Yani Pabelan hingga jalan Solo - Palur atau Jurug, jalur ini juga berasosiasi dengan beberapa aspek penting diantaranya sarana pendidikan, kesehatan, perekonomian dan transportasi, adapun objek persebaran zona merah ialah mengikuti wilayah yang memiliki tingkat mobilitas tinggi seperti stasiun, terminal dan pasar.

Seperti titik zona merah yang ada di kecamatan Banjarsari dan Jebres merupakan lajur antar provinsi dari Jawa Tengah menuju Jawa Timur atau sebaliknya sehingga jalur ini memiliki tingkat mobilitas yang tinggi karena dilalui angkutan umum antar kota maupun antar provinsi baik masuk ataupun keluar dari Kota Surakarta. Jalur ini terletak sejalur dari stasiun Jebres, RSUD Moewardi, RS Hermina dan UNS.

Di sepanjang jalur utama Kota Surakarta titik zona merah yakni tersebar dari jalan Slamet Riyadi, UMS, pertigaan hotel Alilla dan Stasiun Purwosari,

sepanjang jalur barat ini memiliki beberapa *spot* yang dimana daerah tersebut produktif dalam memberikan peluang mendapatkan konsumen secara cepat yaitu halte mini sebagai tempat naik dan turunnya penumpang yang banyak tersebar di sepanjang jalan Ahmad Yani hingga Slamet Riyadi.

Titik–titik pada kawasan ini juga sangat berpengaruh pada pergeseran lokasi *basecamp* ojek online yang ada pada setiap wilayah sehingga titik zona merah akan berubah bersamaan dengan jumlah basecamp yang ada semakin banyak atau semakin luas wilayah basecamp ojek online maka titik zona merah akan selalu mengikuti dengan dalih alasan agar ada pembatasan wilayah yang *realable* guna menghindari konflik yang mungkin akan terjadi.

Kemudian pada daerah pusat kota zona merah operasional ojek online juga berada di daerah pasar Legi dan pasar Klewer, karena pasar merupakan tempat terjadinya transaksi antara penjual dan pembeli dari berbagai lapisan masyarakat sehingga tingkat mobilitas di daerah ini cukup tinggi. dimana tingkat mobilitas juga berbanding lurus dengan daya angkut yang ada. Maka disini peran ojek online dan ojek konvensional juga sangat berpengaruh dalam keberlangsungan roda ekonomi pasar, karena mobilitas yang tinggi menjadi magnet bagi angkutan umum untuk memberikan jasa meraka di lingkungan pasar.

## **4. PENUTUP**

### **4.1 Kesimpulan**

Berdasarkan tujuan dalam penelitian ini yang dibahas dalam bab pembahasan dan analisis, maka dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Zona Merah ojek online di Kota Surakarta memiliki luas jangkauan rata-rata 500 meter dari titik utama.
2. Zona merah ojek online pada setiap kawasan memiliki aturan yang berbeda yang telah menjadi kesepakatan antara ojek online dan ojek pangkalan.
3. Di beberapa tempat terdapat zona yang sudah mulai netral dimana ojek online sudah boleh beroperasi di wilayah tersebut, seperti contoh titik zona RS Hermina dan RSUD Moewardi.

## 4.2 Saran

1. Penelitian ini hanya sebagai acuan dasar untuk memberikan gambaran problematika konflik sosial yang ada di dalam sistem transportasi di kota Surakarta. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan dapat memberikan solusi permasalahan agar dapat diaplikasikan secara nyata untuk perkembangan transportasi yang lebih baik.
2. Metode pada penelitian ini menggunakan observasi yang terbatas hanya pada daerah Surakarta saja diharapkan penelitian berikutnya dapat lebih luas lagi karena angkutan online tidak terbatas hanya domisil kecil saja tapi lebih luas dan saling terkoneksi antara satu dan lainnya dan dapat membandingkan satu wilayah dengan yang wilayah lain.
3. Angkutan online tidak terbatas hanya angkutan darat saja, namun ada juga alat transportasi non darat yang sudah go – online juga, diharapkan penelitian selanjutnya lebih terbuka untuk meneliti jasa angkutan lainnya, agar dapat melihat secara gambling perbedaan dan imbas adanya penerapan go - online.

## DAFTAR PUSTAKA

- Andika, W. (2016). *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Badan Pusat Statistik (BPS). "Surakarta dalam Angka", diakses dari <http://www.bps.go.id>, diakses pada tanggal 2 Desember pada jam 09.00 WIB.
- Davidson, K. D., & dan Arber, S. (2003). Older Man, Social Integration and Organisational Activities. *Social and Policy Society*, 81-89.
- Grab, I. (2018). *Zona - Zona Pelanggaran*, [online], dari <https://help.grab.com/driver/id/zona-zona-pelanggaran> [10 November 2018].
- Harian Rakyat Merdeka. (2017). *Geliat Angkutan Online di Solo*, [online], dari <https://rmol.co/amp/2017/08/19/Ojek-Minta-Penumpang-Naik-Agak-Jauh-Dari-Becak> [19 Agustus 2017].
- Kompasiana. (2017). *Kontroversi Antara Gojek dan Ojek Konvensional*, [online], dari [www.kompasiana.com/amp/gianalfiani/2017/11/08/kontroversi-antara-gojek-dengan-ojek-konvensional](http://www.kompasiana.com/amp/gianalfiani/2017/11/08/kontroversi-antara-gojek-dengan-ojek-konvensional) [16 Desember 2018].



- Maharani, G. (2017). *Kamu Susah Dapat Ojek Online? Jangan-jangan ada di Zona Merah*, [online], dari [www.gridoto.com/amp/2017/11/24/kamu-susah-dapat-ojek-online-jangan-jangan-ada-di-zona-merah?esp=v1](http://www.gridoto.com/amp/2017/11/24/kamu-susah-dapat-ojek-online-jangan-jangan-ada-di-zona-merah?esp=v1) [10 November 2018].
- Miro, F. (1997). *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Tarsito.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Publik, B. K. (2017). *Mengenal dan Memahami Peraturan Menteri*, [online], dari [dephub.go.id/post/read/2017/11/02/mengenal-dan-memahami-pm-108-tahun-2017](http://dephub.go.id/post/read/2017/11/02/mengenal-dan-memahami-pm-108-tahun-2017) [2 November 2018].
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Yunus, H. S. (2010). *Metodologi Penelitian Wilayah Kontemporer*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.