

POLA PEMANFAATAN RUANG KORIDOR JALAN OLEH OJEK ONLINE

(Studi kasus: Depan Kampus I UIN Syarif Hidayatullah,
Ciputat, Tangerang Selatan)

Eli Lamria¹, Tin Budi Utami²

Program Studi Arsitektur, Universitas Mercu Buana, Jakarta-Indonesia

Email: ¹e.lamria@yahoo.com

²tinbudiutami@mercubuana.ac.id

ABSTRAK

Perkembangan teknologi membuat kehidupan manusia semakin mudah, termasuk juga dalam hal transportasi. Transportasi berbasis online, meskipun menjadi pilihan bagi masyarakat namun bukan berarti tanpa kendala. Salah satu kendala yang dihadapi ojek online yaitu lahan parkir untuk menunggu penumpang. Para pengemudi harus mencari tempat - tempat yang ramai yang banyak terdapat mobilitas manusia seperti sekolah, kampus, pusat perbelanjaan, pasar tradisional dan lain lain dimana tempat-tempat tersebut sangat minim lahan untuk parkir, maka yang sering dilakukan oleh para pengemudi ojek online adalah menunggu penumpang secara berkelompok dengan rekan seprofesi dan memakai tempat yang tidak seharusnya untuk berhenti atau parkir. Penelitian ini membahas tentang pola aktivitas yang dilakukan oleh pengemudi ojek online pada saat menaikkan, menurunkan dan menunggu order penumpang. Penelitian dilakukan untuk mengetahui pola aktivitas berdasarkan waktu dan memetakannya sehingga mudah dipahami. Penelitian ini juga membahas kaitan ojek online dengan sisi arsitektural yaitu pengaruh setting fisik lingkungan dengan pola aktifitas ojek online. Pada kesimpulan akan disampaikan poin utama dari penelitian yang dilakukan sehingga dapat menjelaskan secara padat penelitian yang telah dilakukan.

Kata Kunci : Pemanfaatan, Koridor Jalan, Ojek Online

1. PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi membuat kehidupan manusia semakin mudah, termasuk juga dalam hal transportasi. Jasa transportasi telah berkembang dan berinovasi mengikuti perubahan zaman dengan sistem *online* yang hanya mengandalkan aplikasi dari gadget maupun handphone. Hampir semua orang mampu menggunakan aplikasi berbasis *online* tersebut. Dengan aplikasi ini memudahkan orang untuk bepergian dari satu tempat ke tempat lain dengan satu kali *order*, satu kali perjalanan dan biaya yang relatif murah.

Transportasi berbasis *online*, meskipun menjadi primadona bagi masyarakat namun bukan berarti tanpa kendala. Salah satu kendala yang dihadapi ojek *online* yaitu lahan parkir untuk menunggu penumpang. Koridor jalan merupakan salah satu tempat yang pada akhirnya menjadi tempat parkir bagi pengemudi ojek *online*. Hal ini merupakan pelanggaran terhadap Pasal 131 ayat (1) UU LLAJ yang menyebutkan bahwa "Trotoar

diperuntukkan untuk pejalan kaki, bukan untuk orang pribadi".

Dalam penelitian ini, penulis ingin melakukan penelitian yang berada di Jalan Ir. H. Juanda, tepat di depan Kampus UIN Syarif Hidayatullah, Ciputat, Tangerang Selatan. Mobilitas pengunjung kampus cukup tinggi dalam penggunaan ojek *online*, sehingga di beberapa titik terdapat lokasi tempat berkumpulnya pengemudi ojek *online* yang sedang menunggu *order* penumpang maupun menunggu penumpang yang telah *order*. Beberapa perusahaan ojek *online* di Jakarta diantaranya Go-jek, GrabBike, uber, dan blue jek. Untuk wilayah Kampus UIN Syarif Hidayatullah sendiri pengguna lebih gemar memakai jasa Go-jek dan GrabBike, hal ini terlihat dari seringnya mobilitas kedua ojek *online* tersebut dan terdapat tempat berkumpul yang dijadikan basecamp bagi mereka untuk menunggu *order* maupun beristirahat.

UIN Syarif Hidayatullah merupakan tempat yang memiliki mobilitas yang cukup tinggi karena aktivitas di kampus sendiri

dilakukan setiap hari. Disamping itu, lokasi kampus yang dekat dengan Rumah Sakit Syarif Hidayatullah dan Institute Ilmu Al-Quran (IIQ) meningkatkan mobilitas disekitar kampus. Pada jam - jam tertentu terutama saat pergantian jam mata kuliah, para pengemudi ojek *online* biasa membuat janji dengan penumpang di titik tertentu yang dianggap mudah ditemukan dan strategis. Hal ini bisa menjadi dampak positif dan negatif, positif bagi pengemudi dan penumpang, namun bagi pengguna jalan lain akan berdampak negatif sebab menimbulkan kemacetan karena berhenti tidak pada tempatnya. Penumpukan kendaraan akan terjadi pada titik-titik tertentu sehingga mempengaruhi efektivitas koridor jalan. Selain tempat naik-turun yang menjadi masalah, tempat berkumpul sesama anggota ojek *online* juga menjadi permasalahan.

Dalam penelitian ini penulis ingin memetakan tempat berkumpulnya para pengemudi *online* berdasarkan jenis perusahaan, tempat menurunkan penumpang, tempat membuat janji dengan penumpang, tempat berkumpul untuk menunggu *order*. Dengan demikian akan dapat ditarik kesimpulan apakah keberadaan ojek *online* mengganggu ketertiban umum atau sangat dibutuhkan oleh orang-orang yang beraktivitas di kampus UIN Syarif Hidayatullah dan sekitarnya. Selain itu penulis akan membahas solusi yang baik bagi semua pihak supaya penelitian ini bermanfaat bagi masyarakat.

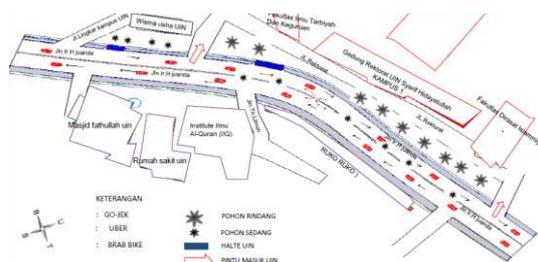
2. METODOLOGI

Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field research*) yakni pengamatan langsung terhadap obyek yang diteliti untuk mendapatkan data yang relevan. Penelitian ini akan menggunakan metode penelitian analisis kualitatif, yaitu data yang berbentuk bukan angka, menunjukkan klasifikasi atau pengelompokan, atau berupa peringkat yang disusun atas dasar urutan.

Penelitian analisis kualitatif dipilih karena jenis penelitian ini merupakan langkah yang tepat yang sesuai dengan rumusan masalah, dimana format pada penelitian kualitatif tidak memiliki pola. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan desain deskriptif, yaitu penelitian yang memberi gambaran secara cermat mengenai individu atau kelompok tertentu tentang keadaan dan gejala yang terjadi.

Selanjutnya peneliti akan memberikan gambaran dengan secara cermat tentang pemetaan tempat berkumpulnya para

pengemudi ojek. Dengan menggunakan jenis penelitian kualitatif, penelitian dimaksudkan untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.



Gambar 1. Denah yang akan diteliti
(Sumber: Sketsa Pribadi)

Lokasi Penelitian

Pada penelitian ini penulis mengambil lokasi penelitian di Jalan Ir. H. Juanda, tepat di depan Kampus I UIN Syarif Hidayatullah, Ciputat, Tangerang Selatan. Adapun lokasi ini diambil karena mobilitas pengunjung kampus cukup tinggi dalam penggunaan ojek online, sehingga di beberapa titik terdapat lokasi tempat berkumpulnya pengemudi ojek online yang sedang menunggu order penumpang maupun menunggu penumpang yang telah order yang dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas.



Gambar 2. Lokasi Jalan di depan Kampus I UIN Syarif Hidayatullah
(Sumber: Google Maps)

Observasi

Penelitian dilakukan dengan cara observasi dengan merujuk pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Wahyu Kuntarbiko (2017), serta didukung dengan

wawancara yang merujuk pada penelitian yang dilakukan oleh Ahmad Sarwadi & Bambang Hari Wibisono (2013) dan Wahyu Kuntarbiko (2017).

Observasi dilakukan melalui pengamatan langsung ke lapangan yaitu dengan mengamati dan mencatat data-data yang aktual. Jenis teknik pengumpulan data ini bertujuan guna mengetahui pemetaan ojek *online* berdasarkan tempat berkumpul, menunggu *order*, menjemput serta menurunkan penumpang. Beberapa tahap dalam observasi adalah:

a. Penentuan variabel observasi

Variabel yang akan diamati sebagai berikut:

- Pola aktivitas ojek *online*, meliputi pola menaikkan penumpang, menurunkan penumpang, dan menunggu order penumpang
- Pola aktivitas berdasarkan waktu, dibagi atas aktivitas pagi hari, aktivitas siang hari, dan aktivitas sore hari
- Pengaruh setting fisik terhadap aktivitas ojek online meliputi pengaruh elemen peneduh, elemen fisik tidak tetap, dan elemen bidang dasar

b. Pengumpulan data observasi

Objek dalam penelitian ini adalah Jalan di depan Kampus I UIN Syarif Hidayatullah. Penelitian ini dilakukan pada bulan Mei 2018. Penelitian dilaksanakan pada Hari Senin, Rabu, Jumat, Sabtu & Minggu. Hari Minggu dilakukan observasi untuk membandingkan hari kerja dengan hari libur.

Pada penelitian ini sampel diambil berdasarkan waktu, yaitu waktu dimana terjadi kesibukan di Depan Kampus I UIN Syarif Hidayatullah, Ciputat, Tangerang Selatan. Jam sibuk yang dimaksud adalah pada jam masuk kuliah, pergantian mata kuliah atau jam selesai kuliah karena pada waktu inilah terjadi mobilitas baik mahasiswa maupun dosen yang datang dan pergi dari dan menuju kampus. Waktu ini merupakan waktu yang tepat karena mobilitas ojek *online* terjadi lebih sering untuk menaikkan, menunggu dan menurunkan penumpang.

Wawancara

Wawancara dilakukan untuk mendukung data observasi. Beberapa tahap dalam observasi adalah:

a. Penentuan variabel wawancara

Wawancara dilakukan dengan cara merekam dengan recording telepon genggam, dan mencatat jawaban dari narasumber. Beberapa pertanyaan penting yang menjadi poin utama untuk memperoleh informasi diantaranya:

- Apakah ada organisasi yang mengatur keberadaan Ojek *online* disekitar kampus 1 UIN Syarif Hidayatullah?
- Apakah ada kesepakatan alokasi tempat antara ojek *online* Go-jek dan GrabBike?
- Adakah ada keluhan terkait pemanfaatan ruang oleh ojek *online* disekitar kampus 1 UIN Syarif Hidayatullah?

b. Tahap pengumpulan data wawancara

Wawancara dilakukan untuk memperkuat fakta tentang tata kelola informal yang ada di jalan Depan Kampus I UIN Syarif Hidayatullah. Wawancara dilakukan pada Hari Senin, Rabu, Jumat, Sabtu & Minggu. Wawancara dilakukan dengan mengkonfirmasi ke beberapa pihak dengan tatap muka langsung antara peneliti dengan responden berdasarkan panduan wawancara yang telah disiapkan.

Instrumen Penelitian

Dalam melakukan penelitian, dipergunakan alat-alat yang mendukung, diantaranya:

- a. Lembar observasi
- b. Lembar kerja wawancara
- c. Pulpen untuk mengisi lembar observasi dan mencatat jawaban saat wawancara
- d. Kamera yang dipergunakan untuk mengambil gambar yang diperlukan dalam penelitian

Telepon genggam, dipergunakan untuk merekam percakapan selama wawancara dengan narasumber.

3. PEMBAHASAN DAN HASIL

Tata Kelola

Lokasi penelitian berada di Jl. Ir. H. Juanda, depan Kampus 1 UIN Syarif Hidayatullah. Jalan ini termasuk jalan nasional sehingga yang bertanggung jawab terhadap pembangunan dan perawatan jalan ini adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Pemerintah Pusat). Kementerian Perhubungan bertanggung jawab terhadap marka jalan, rambu lalu lintas, halte, dan jembatan penyebrangan yang berada di jalan nasional. Halte sebagai fasilitas publik di jalan ini adalah halte yang terletak di depan Wisma UIN (BNI), sedangkan halte di depan kampus UIN menjadi tanggung jawab pihak kampus.

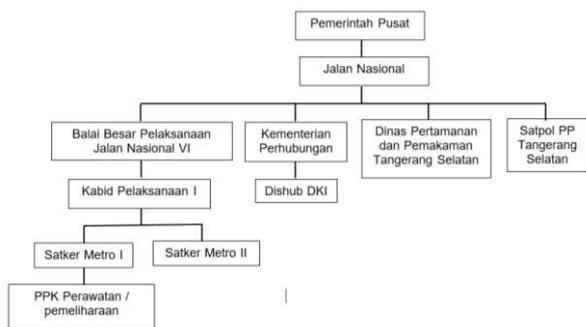


Diagram 1. Struktur Tata Kelola Jalan di depan Kampus 1 UIN Syarif Hidayatullah

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

Menurut hasil wawancara dengan beberapa pengemudi ojek *online*, diketahui bahwa tidak ada organisasi yang secara informal mengatur keberadaan ojek *online* di sekitar kampus 1 UIN Syarif Hidayatullah. Pengemudi ojek *online* menempati lokasi di sekitar kampus 1 UIN tanpa dipungut biaya dan tidak ada kesepakatan pembagian tempat berkumpul antar ojek *online* Go-jek dan GrabBike sehingga tempat berkumpul dapat digunakan bersama keduanya secara bebas.

Pemanfaatan ruang koridor jalan oleh ojek *online* yang tidak diatur menimbulkan masalah baru. Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa nara sumber dari pihak UIN, diketahui bahwa ojek *online* yang parkir tidak teratur menimbulkan kemacetan dan mengganggu lalu lintas keluar masuk kampus UIN. Untuk mengurangi kemacetan, beberapa nara sumber yang diwawancarai menyarankan untuk menyiapkan lahan parkir di sekitar kampus UIN. Namun, bila dilihat dari lokasi di sepanjang jalan depan kampus UIN 1, sudah sangat padat sekali sehingga tidak memungkinkan membuka lahan parkir baru di pinggir jalan.

Pola Pemanfaatan Ruang Koridor Jalan berdasarkan Aktivitas

Pola pemanfaatan ruang koridor jalan oleh ojek *online* di depan kampus I UIN Syarif Hidayatullah berhubungan langsung dengan bentuk arsitektur di sekitarnya.

a. Pola aktivitas menaik penumpang

Sebelum menjemput atau menaik penumpang, pengemudi ojek *online* melakukan kesepakatan terlebih dahulu melalui aplikasi pesan ataupun telepon terkait lokasi spesifik tempat bertemu maupun ciri dari penumpang yang akan naik. Biasanya tempat bertemu dipilih tempat yang semudah

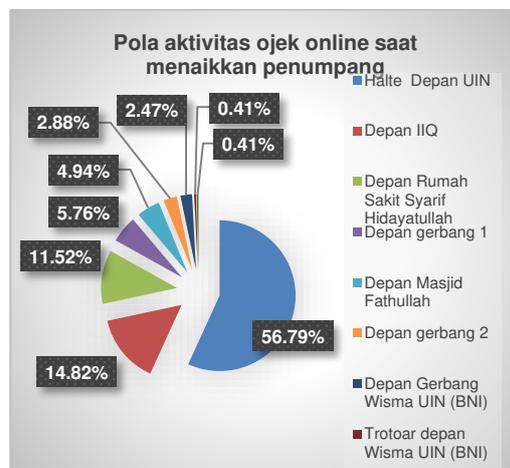
mungkin baik untuk aksesnya maupun ciri spesifik yang mudah dipahami oleh penumpang maupun pengemudi ojek *online*. Berdasarkan hasil observasi diketahui tidak ada perbedaan tempat menaik penumpang ojek *online* GrabBike dan Go-jek.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan selama 3 minggu (data sesuai Gambar 4). Pola menaik penumpang lebih dominan berbentuk titik, dengan titik utama terletak di Halte UIN, diikuti oleh pinggir jalan depan IIQ dan depan rumah sakit Syarif Hidayatullah. Sedangkan hanya sedikit yang menaik penumpang pada titik lainnya.



Gambar 3. Peta titik utama menaik penumpang oleh ojek *online*

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)



Gambar 4. Grafik tempat aktivitas ojek *online* saat menaik penumpang

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

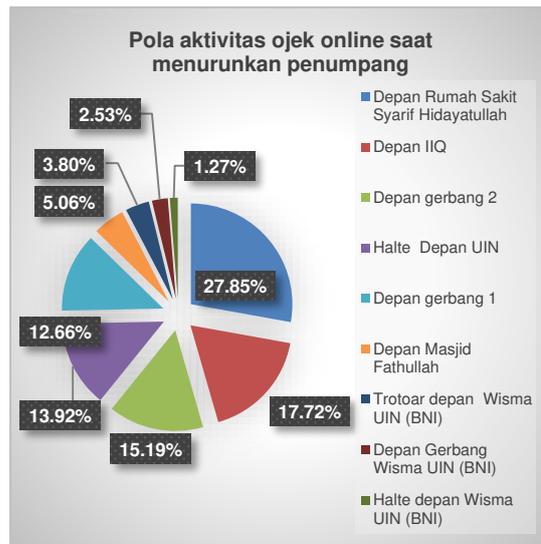


Gambar 5. Aktivitas ojek online saat menaikkan penumpang

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

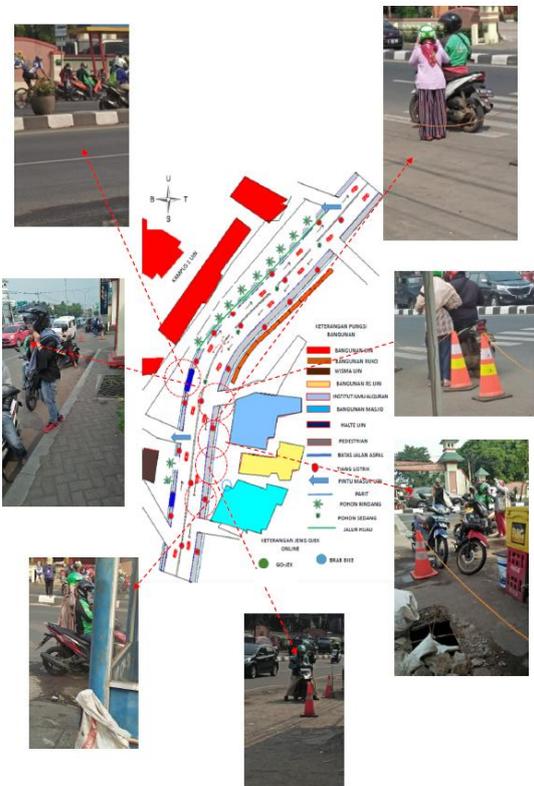
b. Pola aktivitas menurunkan penumpang

Aktivitas menurunkan penumpang sepenuhnya ditentukan oleh penumpang, sebab penumpang ingin turun di bagian yang terdekat dengan tempat tujuannya. Berdasarkan hasil observasi diketahui tidak ada perbedaan tempat menurunkan penumpang ojek *online* GrabBike dan Go-jek.



Gambar 7. Grafik tempat aktivitas ojek online saat menurunkan penumpang

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)



Gambar 6. Aktivitas ojek online saat menurunkan penumpang

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan selama 3 minggu (data sesuai Gambar 7), tidak seperti pola menaikkan penumpang yang lebih fokus pada beberapa titik utama, pola menurunkan penumpang ini lebih tersebar dengan persentasi tertinggi pada di depan Rumah Sakit Syarif Hidayatullah, dikuti oleh depan IIQ dan depan gerbang 2.

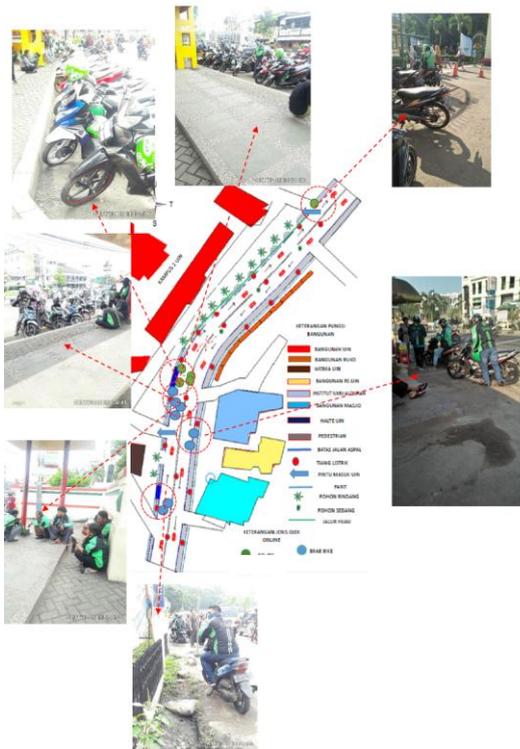


Gambar 8. Aktivitas ojek online saat menurunkan penumpang

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

c. Pola aktivitas menunggu order penumpang

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan selama 3 minggu (data sesuai Gambar 10), pola menunggu order penumpang lebih mirip dengan pola menaikkan penumpang daripada pola menurunkan penumpang. Hal ini dapat disebabkan kemiripan aktivitas yaitu aktivitas menunggu karena seringkali sebelum menaikkan penumpang, pengemudi ojek *online* harus menunggu penumpang datang ke tempat yang disepakati bersama. Pada saat menunggu order penumpang, sebagian besar pengemudi ojek *online* memilih halte UIN sebagai tempat berkumpul, dan untuk arah lalu lintas yang berlawanan pengemudi ojek *online* memilih depan kampus IIQ, dimana kedua lokasi tersebut memiliki kemiripan yaitu bahu jalan yang cukup lebar untuk berhenti. Berdasarkan hasil observasi juga diketahui tidak ada perbedaan tempat menunggu order penumpang ojek *online* GrabBike dan Go-jek.



Gambar 9. Pola aktivitas ojek online saat menunggu order penumpang
(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)



Gambar 11. Pengemudi ojek online beristirahat dan menunggu order di Halte UIN
(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

Halte UIN memiliki tempat yang cukup luas untuk menunggu, namun tidak dilengkapi dengan tempat duduk, pada saat observasi dilakukan, ditemukan pengemudi ojek online yang membawa alas duduk sendiri yang digunakan untuk beristirahat bersama pengemudi ojek online lainnya. Hal ini menunjukkan penguasaan ruang oleh ojek online pada Halte UIN, dan tidak ada pihak yang menegur/melarang hal tersebut. Selain itu, Halte UIN dijadikan juga tempat mangkal pedagang kaki lima.



Gambar 10. Grafik tempat aktivitas ojek online saat menunggu order penumpang
(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)



Gambar 12. Aktivitas ojek online saat menunggu order di Halte UIN
(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

Pola aktivitas Berdasarkan Waktu

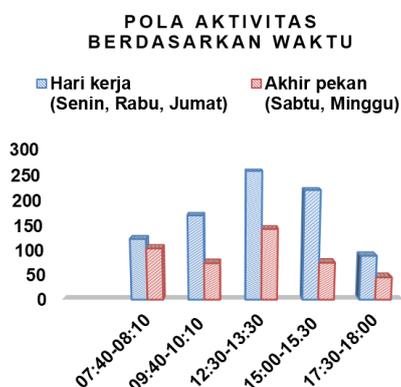
Pola aktivitas berdasarkan waktu diamati mengikuti waktu sebelum, pergantian dan setelah waktu perkuliahan. Hasil observasi yang dilakukan selama 3 minggu menunjukkan bahwa aktivitas tertinggi terjadi pada siang hari (12.30-13.30), diikuti sore hari (15:00-15.30 dan 17:30-18:00) dan terakhir pagi hari (07:40-08:10 dan 09:40-10:10), data selengkapnya dapat dilihat pada Gambar 14. Namun bila dilihat dari aktivitas yang banyak dilakukan, tidak terdapat perbedaan pada tiap interval waktu, yaitu pada semua interval waktu aktivitas terbanyak adalah menunggu order penumpang, diikuti menaikkan penumpang dan terakhir menurunkan penumpang.

Pengamatan pada akhir pekan juga dilakukan sebagai perbandingan, dan diketahui aktivitas tertinggi juga terjadi pada siang hari (pukul 12.30-13.30) tetapi dengan jumlah aktivitas ojek *online* yang lebih rendah dibandingkan hari kerja. Hal ini berkaitan dengan kegiatan perkuliahan yang libur pada akhir pekan. Aktivitas ojek *online* Go-jek pada hari kerja lebih tinggi daripada GrabBike, sedangkan aktivitas pada akhir pekan diperoleh hasil bahwa aktivitas Go-jek lebih tinggi pada pukul 07:40-08:10 dan 12:30-13:30, sedangkan aktivitas GrabBike lebih tinggi pada pukul 09:40-10:10, 15:00-15:30, dan 17:30-18:00.

Tabel 1. Pola aktivitas berdasarkan waktu

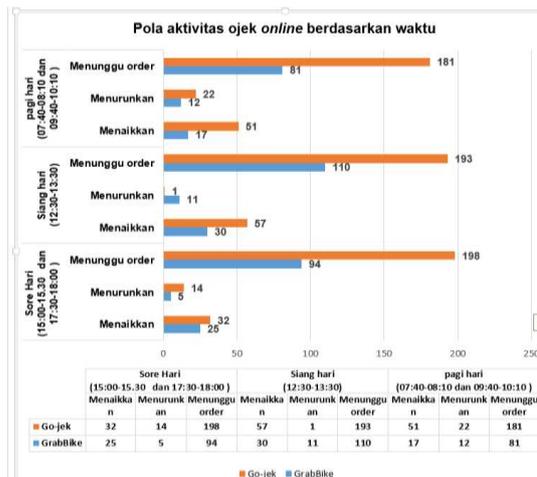
| Waktu | Jumlah ojek <i>online</i> Hari kerja (Senin, Rabu, Jumat) | | Jumlah ojek <i>online</i> Akhir pekan (Sabtu, Minggu) | |
|----------------------|---|--------|---|-------------|
| | Waktu | Jumlah | Waktu | Jumlah |
| Pagi 07:40-08:10 | GrabBike | 62 | Pagi 07:40-08:10 | GrabBike 48 |
| | Go-jek | 62 | | Go-jek 57 |
| Pagi 09:40-10:10 | GrabBike | 73 | Pagi 09:40-10:10 | GrabBike 38 |
| | Go-jek | 98 | | Go-jek 37 |
| Siang 12:30-13:30 | GrabBike | 90 | Siang 12:30-13:30 | GrabBike 61 |
| | Go-jek | 168 | | Go-jek 83 |
| Sore 15:00-15:30 | GrabBike | 84 | Sore 15:00-15:30 | GrabBike 40 |
| | Go-jek | 137 | | Go-jek 36 |
| Sore 17:30-18:00 | GrabBike | 40 | Sore 17:30-18:00 | GrabBike 25 |
| | Go-jek | 50 | | Go-jek 21 |

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)



Gambar 13. Grafik pola aktivitas berdasarkan waktu

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)



Gambar 14. Grafik Pola aktivitas ojek *online* berdasarkan waktu.

Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

a. Aktivitas Pagi

Pengamatan aktivitas ojek *online* pada pagi hari dilakukan pada pukul 07:40-08:10 dan 09:40-10:10, mengikuti jam pergantian perkuliahan di kampus UIN. Pada pagi hari aktivitas menaik penumpang lebih banyak dibandingkan menurunkan penumpang. Hal ini dapat menunjukkan bahwa depan kampus UIN dan sekitarnya juga digunakan oleh selain mahasiswa untuk aktivitas bepergian menggunakan ojek *online* di pagi hari.

Tabel 2. Pola aktivitas pada pagi hari

| Waktu | Aktivitas | Grab Bike | Go-jek | Total |
|-------------|----------------|-----------|--------|-------|
| 07:40-08:10 | Menaikkan | 17 | 27 | 44 |
| | Menurunkan | 12 | 6 | 18 |
| | Menunggu order | 81 | 86 | 167 |
| 09:40-10:10 | Menaikkan | 25 | 24 | 49 |
| | Menurunkan | 12 | 16 | 28 |
| | Menunggu order | 74 | 95 | 169 |

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

b. Aktivitas Siang Hari

Pengamatan aktivitas ojek *online* pada siang hari hanya dilakukan pada pukul 12:30-13:30. Aktivitas ojek *online* cenderung meningkat dibandingkan pagi hari dan berlaku sama di semua hari termasuk akhir pekan (Sabtu dan Minggu). Sama seperti pagi hari, kecenderungan aktivitas lebih didominasi oleh aktivitas menaik penumpang dibandingkan menurunkan penumpang. Aktivitas menaik penumpang meningkat dibanding pagi hari, hal ini berkaitan dengan pergantian jam perkuliahan (jam istirahat) yang memungkinkan mahasiswa yang hendak pergi keluar.

Tabel 3. Pola aktivitas pada siang hari

| Waktu | Aktivitas | Grab Bike | Go-jek | Total |
|-------------|----------------|-----------|--------|-------|
| 12:30-13:30 | Menaikkan | 30 | 57 | 87 |
| | Menurunkan | 11 | 1 | 12 |
| | Menunggu order | 110 | 193 | 303 |

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

c. Aktivitas Sore Hari

Pengamatan aktivitas ojek *online* pada sore hari dilakukan pada pukul 15:00-15.30 dan 17:30-18.00. Dibandingkan siang hari, aktivitas ojek *online* pada sore hari terus menurun. Aktivitas pada pukul 17:30-18.00 paling rendah dibanding waktu lainnya, hal ini dapat disebabkan oleh waktu pengamatan yang dilakukan pada bulan Ramadhan, dimana waktu tersebut menjelang berbuka puasa.

Tabel 4. Pola aktivitas pada sore hari

| Waktu | Aktivitas | Grab Bike | Go-jek | Total |
|-------------|----------------|-----------|--------|-------|
| 15:00-15.30 | Menaikkan | 25 | 24 | 49 |
| | Menurunkan | 5 | 12 | 17 |
| | Menunggu order | 94 | 137 | 231 |
| 17:30-18:00 | Menaikkan | 7 | 8 | 15 |
| | Menurunkan | 2 | 2 | 4 |
| | Menunggu order | 56 | 61 | 117 |

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

Pengaruh Setting Fisik Terhadap aktivitas Ojek online

Berdasarkan hasil observasi ditemukan hubungan antara aktivitas pengemudi ojek *online* terhadap *setting* fisik lingkungan. *Setting* fisik berpengaruh terhadap proses menempati yang dilakukan oleh pengemudi ojek *online*.

a. Elemen Peneduh

Disepanjang jalan depan kampus 1 UIN syarif Hidayatullah tidak terdapat elemen peneduh berupa pepohonan rindang. Pepohonan rindang berada di dalam kampus UIN. Tempat dengan atap yang dapat digunakan untuk menunggu adalah Halte di depan kampus UIN dan Halte depan Wisma UIN (BNI). Kedua halte tersebut berada pada sisi jalan dimana terdapat kampus UIN, sedangkan pada sisi sebrang jalan tidak terdapat tempat menunggu dengan atap ataupun elemen peneduh lainnya. Aktivitas ojek *online* paling banyak dilakukan di halte depan kampus UIN baik aktivitas menaikkan, menurunkan ataupun menunggu order penumpang.

**Gambar 15. Halte UIN**

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

b. Elemen Fisik Tidak Tetap

Elemen fisik tidak tetap terdapat di depan Rumah Sakit Syarif Hidayatullah dan Masjid Fathullah yaitu berupa tiang atau cone pembatas jalan yang disambungkan dengan tali. Pembatas ini dipasang untuk memisahkan tempat parkir rumah sakit dan masjid yang menjadi satu dengan bahu jalan. Walaupun bahu jalan yang tersisa sempit, masih juga digunakan sebagai tempat untuk menaikkan, menurunkan, dan menunggu order penumpang.

**Gambar 16. Tiang / cone pembatas jalan di depan rumah sakit dan masjid**

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

c. Elemen Bidang Dasar

Elemen bidang dasar di depan kampus 1 UIN Syarif Hidayatullah meliputi pedestrian, batas pagar, dan batas dinding. Sebagian besar pedestrian di depan kampus 1 UIN sempit dan hanya cukup untuk pejalan kaki, bagian yang cukup luas hanya terletak dekat dengan Halte dimana bahu jalan di depan halte cukup luas untuk parkir pengemudi ojek *online*.

**Gambar 17. Elemen Bidang Dasar pada Halte UIN**

(Sumber: Dokumentasi Survei 2018)

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

a. Aktivitas

Pola aktivitas menaikkan penumpang lebih dominan berbentuk titik, dengan titik utama terletak di Halte UIN, diikuti oleh pinggir jalan depan IIQ dan depan rumah sakit Syarif Hidayatullah. Sedangkan hanya sedikit yang menaikkan penumpang pada titik lainnya. Berdasarkan hasil observasi diketahui tidak ada perbedaan tempat menaikkan penumpang ojek *online* GrabBike dan Go-jek.

Aktivitas menurunkan penumpang sepenuhnya ditentukan oleh penumpang, sebab penumpang ingin turun di bagian yang terdekat dengan tempat tujuannya. Berdasarkan hasil observasi diketahui tidak ada perbedaan tempat menurunkan penumpang ojek *online* GrabBike dan Go-jek. Pola menurunkan penumpang ini lebih tersebar dengan persentasi tertinggi pada di depan Rumah Sakit Syarif Hidayatullah, dikuti oleh depan IIQ dan depan gerbang 2.

Pola aktivitas menunggu order penumpang lebih mirip dengan pola menaikkan penumpang daripada pola menurunkan penumpang. Pada saat menunggu order penumpang, sebagian besar pengemudi ojek *online* memilih halte UIN sebagai tempat berkumpul, dan untuk arah lalulintas yang berlawanan pengemudi ojek *online* memilih depan kampus IIQ, dimana kedua lokasi tersebut memiliki kemiripan yaitu bahu jalan yang cukup lebar untuk berhenti. Berdasarkan hasil observasi juga diketahui tidak ada perbedaan tempat menunggu order penumpang ojek *online* GrabBike dan Go-jek.

Bila dilihat dari aktivitas dilakukan, tidak terdapat perbedaan pola aktivitas pada tiap interval waktu, yaitu pada semua interval waktu aktivitas terbanyak adalah menunggu order penumpang, diikuti menaikkan penumpang dan terakhir menurunkan penumpang. Bila dilihat dari jumlah aktivitas yang dilakukan, diperoleh hasil bahwa aktivitas tertinggi terjadi pada siang hari (12.30-13.30), diikuti sore hari (15:00-15.30 dan 17:30-18:00) dan terakhir pagi hari (07:40-08:10 dan 09:40-10:10).

Bila dilihat dari jumlah aktivitas yang dilakukan tiap interval waktu, didapatkan hasil bahwa aktivitas pada hari kerja (Senin, Rabu, Jum'at) lebih tinggi daripada akhir pekan (Sabtu dan Minggu). Hal ini berkaitan dengan kegiatan perkuliahan yang libur pada akhir pekan.

b. Elemen Peneduh

Disepanjang jalan depan kampus 1 UIN syarif Hidayatullah tidak terdapat elemen peneduh berupa pepohonan rindang. Tempat dengan atap yang dapat digunakan untuk menunggu adalah Halte di depan kampus UIN dan Halte depan Wisma UIN (BNI). Aktivitas ojek *online* banyak dilakukan di halte depan kampus UIN yaitu menaikkan, menurunkan ataupun menunggu order penumpang.

c. Elemen Fisik Tidak Tetap

Elemen fisik tidak tetap terdapat di depan Rumah Sakit Syarif Hidayatullah dan Masjid Fathullah yaitu berupa tiang atau cone pembatas jalan yang disambungkan dengan tali. Pembatas ini dipasang untuk memisahkan tempat parkir rumah sakit dan masjid yang menjadi satu dengan bahu jalan. Walaupun bahu jalan yang tersisa sempit, masih juga digunakan sebagai tempat untuk menaikkan, menurunkan, dan menunggu order penumpang.

d. Elemen Bidang Dasar

Elemen bidang dasar di depan kampus 1 UIN Syarif Hidayatullah meliputi pedestrian, batas pagar, dan batas dinding. Sebagian besar pedestrian di depan kampus 1 UIN sempit dan hanya cukup untuk pejalan kaki, bagian yang cukup luas hanya terletak dekat dengan Halte dimana bahu jalan di depan halte cukup luas untuk parkir pengemudi ojek *online*.

Saran

Penelitian ini diharapkan menjadi bahan pertimbangan terhadap penyediaan fasilitas untuk ojek *online* dalam menunggu penumpang di koridor jalan di depan kampus 1 UIN Syarif Hidayatullah kaitannya dari sisi ketertiban lalu lintas dan proses menempati lahan secara legal.

Rekomendasi yang diharapkan dalam penelitian ini adalah perlu dilakukannya penelitian lanjutan untuk mengetahui lebih dalam tentang regulasi yang ada pada koridor jalan di depan kampus 1 UIN Syarif Hidayatullah untuk mengetahui lebih lanjut tentang regulasi terutama yang berkaitan dengan regulasi informal diperlukan

5. DAFTAR PUSTAKA

- Flazh, Flazh. (2016). Cara Sign up Go-jek/cara membuat akun Go-jek (<https://www.Gojak.gojek.com/2016/> diakses tanggal 27 Maret 2018)
- Hariyanto. Pengertian Transportasi online (<http://belajarsikologi.com/pengertian-transportasi-online/> diakses 27 Maret 2018)
- Kuntarbiko, Wahyu. (2017). Pemanfaatan Koridor Jalan Oleh Ojek online, Study Kasus: Koridor Jalan Kampus Mercu Buana. Program Studi Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Mercu Buana.
- Listiorini. (2018). 10 Aplikasi Ojek online Terbaik dan Terpopuler di Indonesia Di Indonesia (<https://carisinyal.com/aplikasi-ojek-online/> diakses tanggal 27 Maret 2018)
- McGee, T.G and Y.M. Yeung. (1977). *Hawkers in Southeast Asian Cities, Planning for the Bazaar Economy*. Ottawa: IDRC.
- Muhammad, Abdulkadir. (1998). *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 7.
- Rozi, Fakhrol. (2017). Pengertian Ojek online. (<https://www.suduthukum.com/2017/03/ojek-online.html?m%3D1&hl=id-1> diakses tanggal 31 Maret 2018)
- Safrida. (2011). *Transportasi Informal: Sebuah Solusi Tanpa Adanya Regulasi*. Sumber: Urban and Regional Development Institute (URDI). 2005. "Kebijakan dan Tindakan Pemerintah Kota untuk Ekonomi Informal di Beberapa Kota di Indonesia. Jakarta: International Labour Office (ILO). (<http://moo-ach.blogspot.co.id/2011/09/transportasi-informal-sebuah-solusi.html>, diakses tanggal 27 Maret 2018)
- Salim, Abbas. (2000). *Manajemen Transportasi*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2000, hlm. 45.
- Sarwadi, Ahmad & Bambang Hari Wibisono. (2013). Proses Menempati dan Kecenderungan Penggunaan Ruang Pada Area Perdagangan Informal - Sebuah Kajian dengan Kasus pada Area di Tepian Selokan Mataram, Dukuh Karangasem, Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta.. *Jurnal Arsitektur & Perencanaan*, Vol. 6 No. 1, April 2013.
- Soeroto, Myrtha. (2003). *Dari Arsitektur Tradisional Menuju Arsitektur Indonesia*. Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia.
- Susantoro, Bambang & Danang Parikesit. (2004). 1-2-3 Langkah: Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan, *Majalah Transportasi Indonesia*, Vol. 1, Jakarta, 2004:89-95.
- Sution Usman Adji, Djoko Prakoso. (1990). *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 6-7
- Tito Susan Bella. Ragam Aspek Transportasi Informal (<http://mediacerita.com/ragam-aspek-transportasi-informal/>, diakses tanggal 27 Maret 2018)
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Widjajanti, Retno. (2000). *Penataan Fisik Kegiatan Pedagang Kaki Lima Pada Kawasan Komersial Di Pusat Kota (Studi Kasus: Simpanglima Semarang)*. *Tesis Magister Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota*, Institut Teknologi Bandung.
- Widjajanti, Retno. (2012). *Karakteristik Aktivitas Pedagang Kaki Lima di Ruang Kota (Studi Kasus: Kawasan Pendidikan Tembalang, Kota Semarang)*. *Biro Penerbit Planologi, UNDIP*. Volume 8 (4): 412-424 Desember 2012.