

# Kajian Karakteristik Spasial Dan Nonspasial Pengguna Ojek Daring Di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang

P. D. Nusa<sup>1</sup>, O. R. Manullang<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup> Universitas Diponegoro, Indonesia

## Article Info:

Received: 26 Desember 2019

Accepted: 03 November 2020

Available Online: 17 November 2020

## Keywords:

Technological Development,  
Online Transportation,  
Characteristics

## Corresponding Author:

Puspita Dhian Nusa  
Diponegoro University,  
Semarang, Indonesia  
Email: [puspita.dhian19@pwk.un](mailto:puspita.dhian19@pwk.un)

**Abstract:** *Technological developments are increasing from time to time and impact on all fields of life, including transportation. One of the online transportation services is online motorcycle that provides services for service users on a door to door basis. These conditions change people's travel behavior from public transportation to online transportation. The purpose of this study is to examine the variables of spatial and non-spatial characteristics that have a significant effect on the frequency of online transportation use. The research approach used is quantitative and analytical tools in the form of cross tabulation. The results of the study show that the spatial variable that is considered in determining the frequency of online transportation use is the distance of residence to local facilities. In addition, non-racial variables that have a relationship with the frequency of online transportation use are gender, age structure, motor vehicle ownership and income. The proposal is based on the results of research, related to the issue of online transportation in terms of online transportation users, the majority of whom are women, namely the need for additional features related to vehicle location, the identity of the driver who is forwarded to the family at home to ensure the safety of service users.*

Copyright © 2016 TPWK-UNDIP

This open access article is distributed under a

Creative Commons Attribution (CC-BY-NC-SA) 4.0 International license.

## How to cite (APA 6th Style):

Nusa, P. D., & Manullang, O. R. (2020). Kajian Karakteristik Spasial Dan Nonspasial Pengguna Ojek Daring Di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang. *Jurnal Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Dan Kota)*, 9(4), 264–273.

## 1. PENDAHULUAN

Pertumbuhan penduduk yang pesat berbanding lurus terhadap kebutuhan mobilitas yang cukup tinggi bagi setiap individu. Pada dasarnya seseorang tidak dapat memenuhi semua kebutuhannya dalam satu tempat, sehingga mereka memerlukan pergerakan dari satu tempat ke tempat lainnya untuk memenuhi kebutuhannya, guna memudahkan mobilisasi masyarakatnya pemerintah telah menyediakan sarana transportasi berupa transportasi umum (Pulungan & Rakhmatulloh 2018). Salah satu transportasi yang disediakan oleh pemerintah yaitu Trans Semarang, tetapi transportasi umum tersebut masih belum mampu menarik minat masyarakat dikarenakan jadwal operasional yang tidak tetap, pola rute yang memaksa terjadinya transfer, penumpang yang berlebih saat jam sibuk, kurangnya jaminan keamanan serta cara pengemudi dalam mengemudikan kendaraan di rasa terlalu ugal-ugalan (Amajida 2016).

Eksistensi transportasi umum kian menurun karena adanya kemajuan teknologi khususnya terkait bidang transportasi (Lyons & Davidson 2016). Salah satu dampak dari adanya teknologi terhadap bidang transportasi yaitu munculnya ojek daring. Ojek daring dalam pemesanannya tidak memiliki batasan waktu atau tersedia selama 24 jam, selain mudah di akses ojek daring juga memberikan pelayanan *door to door* yang nyaman bagi para pengguna (Deutsche Bahn, 2015 dalam (Stiglic et al. 2018). Kondisi tersebut mengakibatkan ojek daring mulai digemari oleh masyarakat luas tak terkecuali oleh masyarakat di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang.

Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang yang sebagian besar masyarakatnya adalah kalangan mahasiswa, dimana mahasiswa adalah segmen yang paling sering menggunakan ojek daring dibandingkan segmen lainnya (Dias et al. 2017). Selain itu, sifat dari mahasiswa yang menginginkan segala sesuatunya serba cepat, maka dari itu keberadaan ojek daring sering digunakan sebagai moda transportasi saat melakukan perjalanan. Ojek daring dianggap dapat memberikan layanan mobilitas yang lebih cepat, fleksibel dan

nyaman (Rayle et al. 2014). Keberadaan ojol diduga telah mempengaruhi tren perilaku perjalanan masyarakat (Septiani et al. 2017). Pemenuhan perjalanan masyarakat menggunakan ojek daring tentu dipengaruhi oleh karakteristik perjalanan yang berbeda. Karakteristik perjalanan dipengaruhi oleh karakteristik spasial dan karakteristik nonspasial yang membedakan perjalanan antar individu dalam masyarakat.

Karakteristik spasial yang mempengaruhi permintaan perjalanan pengguna transportasi daring antara lain yaitu aksesibilitas. Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susahnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black, 1987 dalam (Sabri n.d.)). Hal tersebut seperti dijelaskan oleh (Kato 2006) bahwa perbedaan aksesibilitas tempat tinggal ke pusat pelayanan umum, jarak tempat tinggal dari pusat kegiatan serta lokasi tempat tinggal juga dapat mempengaruhi perilaku perjalanan seseorang.

Keputusan perjalanan menggunakan ojek daring juga didasari karena adanya karakteristik nonspasial baik berupa aspek ekonomi maupun sosial demografi. Aspek ekonomi yang mampu mempengaruhi perilaku perjalanan yaitu dari segi pendapatan masyarakat, di mana diduga semakin tinggi pendapatan mendorong masyarakat untuk memilih moda transportasi sesuai dengan kebutuhannya dan lebih selektif. Aspek sosial demografi yang mempengaruhi pengguna transportasi daring yaitu jenis kelamin, umur dan kepemilikan kendaraan pribadi. Tujuan dari studi ini adalah untuk mengetahui hubungan karakteristik spasial dan nonspasial terhadap frekuensi penggunaan ojek daring di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang. Fenomena mengenai tingginya frekuensi penggunaan ojek daring dapat diketahui penyebabnya melalui pengidentifikasian variabel spasial dan nonspasial apa saja yang mempengaruhi penggunaan ojek daring.

## 2. DATA DAN METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif yang berlandaskan pada data-data numerik atau angka yang diolah dengan metode statistik. Penelitian kuantitatif bersifat positivistik yaitu memandang suatu fenomena dapat terklasifikasikan, terukur, bersifat tetap dan memiliki sebab akibat. Penelitian kuantitatif pada umumnya dilakukan pada populasi atau sampel tertentu yang representatif. Penelitian ini biasanya dilakukan pada sampel yang diambil secara random, sehingga hasil penelitian dapat digeneralisasikan pada populasi di mana sampel tersebut diambil (Sugiyono, 2012).

Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian adalah *non probability sampling*, yang menekankan bahwa pengambilan sampel tidak memberikan peluang yang sama bagi setiap anggota populasi (Sugiyono, 2012). Adapun teknik sampling yang digunakan adalah *accidental sampling* dimana penentuan sampel didasarkan secara kebetulan. Meskipun pengambilan sampel ditentukan secara kebetulan, akan tetapi responden yang dipilih harus yang memenuhi beberapa kriteria yaitu penduduk yang bertempat tinggal di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang dan sudah pernah menggunakan transportasi daring dengan merk GoJek maupun Grab, terkait pemesanan layanan jasa ojek motor (*GoRide* dan *Grab Bike*). Hal ini dilakukan agar hasil pengumpulan data tidak keluar dari topik penelitian yang telah ditentukan.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis deskriptif kuantitatif yang digunakan untuk menggambarkan karakteristik spasial dan nonspasial pengguna transportasi daring. Kemudian dilanjutkan dengan menganalisis hubungan karakteristik spasial maupun nonspasial terhadap frekuensi penggunaan transportasi daring dengan metode analisis tabulasi silang melalui variabel frekuensi penggunaan dengan jarak, lokasi tempat tinggal dan keterjangkauan terhadap pusat pelayanan angkutan umum untuk mengetahui karakteristik spasial yang paling mempengaruhi frekuensi penggunaan transportasi daring. Setelah itu dilakukan analisis tabulasi silang antara variabel aspek sosial demografi dan aspek ekonomi dengan variabel frekuensi penggunaan transportasi daring untuk mengetahui seberapa besar karakteristik nonspasial pengguna transportasi daring berpengaruh terhadap frekuensi penggunaan transportasi daring. Berdasarkan penjelasan di atas, maka disusun suatu kerangka konseptual model persamaan tabulasi silang pada penelitian, selengkapnya ditampilkan pada Tabel 1

**Table 1.** Variabel Penelitian (Analisis, 2019)

Variabel	Sub Variabel	Value	Value
Frekuensi Perjalanan	Frekuensi Penggunaan transportasi daring	Value 1	Kadang-Kadang (< 6 kali dalam 1 minggu)
		Value 2	Agak Sering ( 6 - 12 kali dalam 1 minggu)
		Value 3	Sering (> 12 kali dalam 1 minggu)
Jarak dan aksesibilitas	Jarak tempat tinggal dengan lokasi kegiatan	Value 1	< 1000 m
		Value 2	1000 – 3000 m
		Value 3	> 3000 m
	Jarak tempat tinggal dengan jaringan angkutan umum	Value 1	< 500 m
		Value 2	500 – 1000 m
		Value 3	> 1000 m
Letak tempat tinggal	Value 1	Lokasi tempat tinggal di pinggir jalan	
	Value 2	Lokasi tempat tinggal masuk dalam gang	
Aspek Sosial demografi	Jenis Kelamin	Value 1	Perempuan
		Value 2	Laki-laki
	Kepemilikan Kendaraan Bermotor	Value 1	0 kendaraan pribadi
		Value 2	1 kendaraan pribadi
		Value 3	> 1 kendaraan pribadi
	Umur	Value	Umur
Aspek Ekonomi	Pendapatan	Value 1	Rendah (< Rp. 2.000.000,00)
		Value 2	Sedang (Rp. 2.000.000,00 – 3.000.000,00)
		Value 3	Tinggi (>Rp. 3.000.000,00)

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### Karakteristik Nonspasial Pengguna Ojek Daring

Pada dasarnya karakteristik non spasial pengguna ojek daring mempengaruhi perilaku penggunaan transportasi daring. Moda transportasi ojek daring lebih banyak digunakan oleh pengguna dengan jenis kelamin perempuan daripada laki-laki. Perempuan lebih banyak menggunakan ojek daring karena preferensi kenyamanan, keamanan serta memiliki tingkat fleksibilitas yang tinggi. Laki-laki menjadi kaum minoritas pengguna ojek daring karena laki-laki hanya menggunakan ojekk daring saat kondisi tertentu seperti saat motor rusak, di servis maupun saat menuju stasiun, terminal maupun bandara untuk tujuan pulang kampung. Jika dilihat dari segi psikologis, laki-laki lebih nyaman menyetir kendaraan bermotor sendiri daripada membonceng dengan orang lain (Gambar 1).

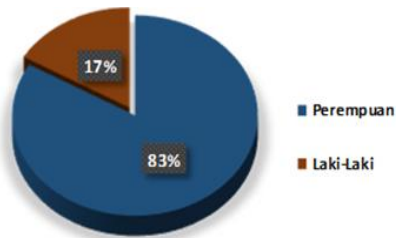
Pengguna ojek daring merupakan kelompok umur 21 tahun dan 22 tahun yang termasuk dalam klasifikasi mahasiswa tingkat tiga, di mana kelompok tersebut memiliki aktivitas yang lebih padat jika dibandingkan dengan kelompok lain. Mahasiswa tingkat tiga tidak hanya beraktivitas belajar di kelas tetapi juga memiliki aktivitas lain seperti mengikuti seminar dan organisasi atau UKM (Unit Kegiatan Mahasiswa) untuk menambah teman, koneksi serta pengalaman (Gambar 2).

Mayoritas pengguna ojek daring telah memiliki 1 kendaraan pribadi dan tidak memiliki kendaraan pribadi. Meskipun sudah memiliki kendaraan bermotor, namun kondisi tersebut bukan menjadi halangan untuk tidak menggunakan transportasi daring. Sebab transportasi daring digunakan sebagai moda transportasi alternatif dalam melakukan perjalanan karena memudahkan dalam aksesibilitasnya. Pengguna ojek daring yang tidak memiliki kendaraan bermotor cenderung lebih sering menggunakan kendaraan bermotor sebagai moda transportasi utama saat melakukan pergerakan. Berdasarkan hasil survei, mengindikasikan bahwa keberadaan ojek daring ternyata tidak mengurangi kepemilikan kendaraan bermotor di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang (Gambar 3).

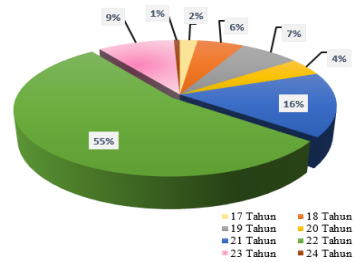
Sebagian besar pendapatan pengguna jasa ojek daring kurang dari Rp.2.000.000, Pendapatan tersebut termasuk klasifikasi pendapatan tingkat rendah karena diindikasikan dari struktur usia, bahwa pengguna ojek daring terbesar adalah mahasiswa sehingga sesuai jika pendapatan atau uang saku yang dimiliki dalam satu bulan kurang dari Rp.2.000.000 karena mahasiswa belum memiliki sumber pendapatan lain selain

pemberian dari kedua orang tua. Jika dikaitkan dengan frekuensi penggunaan ojek daring dengan tingkat pendapatan rendah maka frekuensi penggunaan ojek daring tersebut masih tergolong jarang karena adanya pertimbangan biaya yang harus dikeluarkan saat menggunakan moda transportasi daring sebagai moda transportasi harian

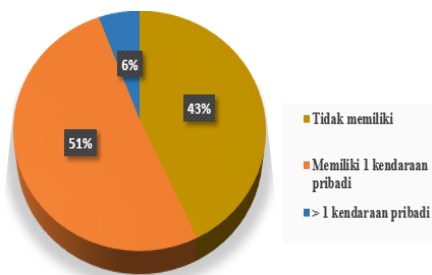
**Gambar 1.** Jenis Kelamin Pengguna Transportasi Daring (Analisis, 2019)



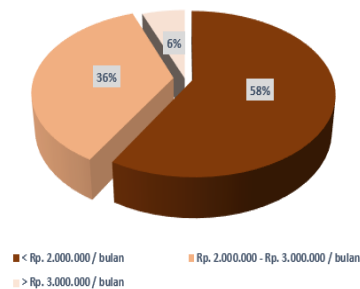
**Gambar 2.** Struktur Usia Pengguna Transportasi Daring (Analisis, 2019)



**Gambar 3.** Kepemilikan Kendaraan Bermotor Pengguna Transportasi Daring (Analisis, 2019)



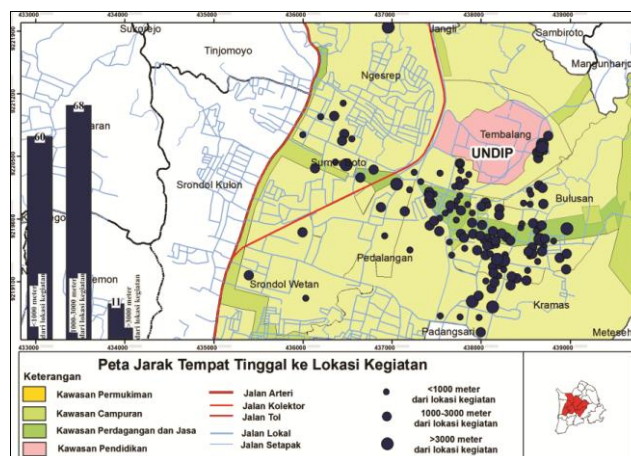
**Gambar 4.** Pendapatan Pengguna Transportasi Daring (Analisis, 2019)



### Karakteristik Spasial Pengguna Ojek Daring

Karakteristik spasial dalam kaitannya dengan perilaku perjalanan merupakan suatu bentuk dan struktur tata guna lahan yang dapat mempengaruhi perjalanan. Penjelasan keterkaitan karakteristik spasial terhadap perilaku perjalanan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 5.

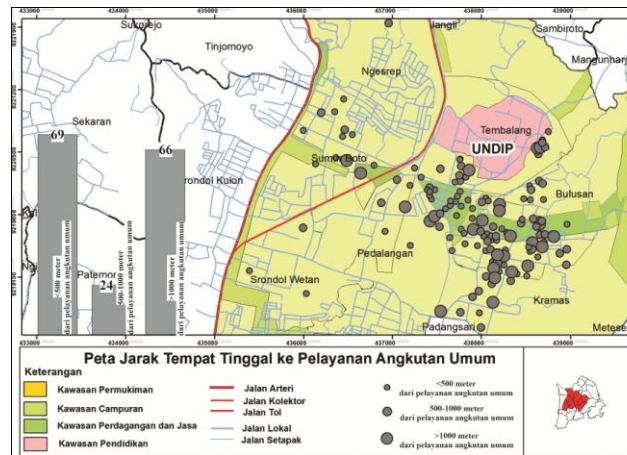
**Gambar 5.** Jarak Tempat Tinggal Terhadap Lokasi Kegiatan (Analisis, 2019)



Mayoritas pengguna jasa ojek daring memiliki jarak tempat tinggal terhadap lokasi kegiatan sejauh 1000-3000 meter dengan maksud perjalanan untuk belajar. Pemilihan lokasi tempat tinggal yang strategis terhadap tempat belajar dipertimbangkan agar mudah dijangkau dan tidak menghasilkan peningkatan pada biaya transportasi yang harus dibayarkan. Jarak tempat tinggal pengguna transportasi ojek daring terhadap

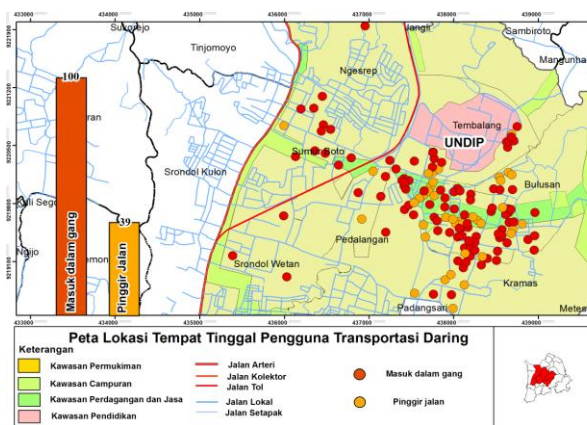
lokasi kegiatan lain-lain seperti rekreasi, jalan-jalan maupun olahraga berjarak lebih dari 3000 meter. Kegiatan tersebut termasuk dalam kegiatan tersier yang tidak rutin dilakukan sehingga pengguna jasa ojek daring memilih lokasi kegiatan yang jauh atau berada di kecamatan lain yang lebih memiliki kelengkapan fasilitas. Meskipun jarak lokasi kegiatan jauh dan biaya perjalanan yang dikeluarkan mahal, tetapi tidak menjadi faktor penghambat dalam melakukan perjalanan mengingat perjalanan tersebut tidak sering dilakukan (Gambar 4).

**Gambar 5.** Jarak Tempat Tinggal Terhadap Pelayanan Angkutan Umum (Analisis, 2019)



Jarak tempat tinggal pengguna ojek daring dengan pelayanan angkutan umum termasuk dalam klasifikasi dekat (<math>< 500</math> meter). Hal tersebut mengindikasikan bahwa walaupun jarak tempat tinggal terhadap jangkauan pelayanan angkutan umum dekat dengan lokasi tempat tinggal, tetapi tidak menjadi alasan bagi seseorang untuk menggunakan angkutan umum dalam melakukan pergerakan. Kurangnya ketepatan waktu tunggu angkot dan Trans Semarang Koridor VI menjadi alasan utama pengguna ojek daring enggan untuk menggunakan angkutan umum, sedangkan jika dilihat dari segmen pengguna yang sebagian besar adalah mahasiswa dengan tingkat produktivitas tinggi dan membutuhkan waktu yang lebih cepat untuk sampai ke lokasi aktivitas maka sesuai jika segmen tersebut lebih memilih transportasi ojek daring, meskipun biaya yang dikeluarkan lebih mahal.

**Gambar 6.** Lokasi Tepat Tinggal (Analisis, 2019)



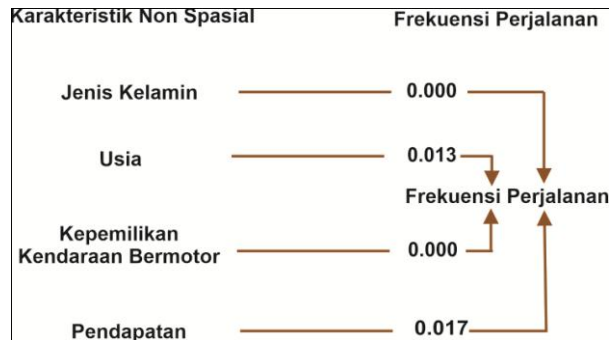
Lokasi tempat tinggal pengguna ojek daring terbesar yaitu masuk dalam gang, hal ini sesuai dengan penentuan pasar utama penyedia jasa dalam menyediakan layanan transportasi guna mengantarkan pengguna jasa menuju tempat aktivitas, sebab diasumsikan bahwa masyarakat semakin enggan untuk berjalan kaki menuju jalan raya ke tempat pemberhentian moda transportasi umum lain. Maka dari itu dengan adanya ojek daring, masyarakat lebih memanfaatkan teknologi yang ada untuk mengantarkan pengguna jasa menuju lokasi aktivitas ketika melakukan order tanpa harus jalan kaki, dengan begitu pengguna transportasi dapat menghemat tenaga karena tidak perlu berjalan menuju depan gang untuk

menunggu transportasi umum serta waktu yang seharusnya digunakan untuk berjalan dapat dialokasikan untuk kegiatan lain. Selain itu, juga mengurangi adanya tindak kejahatan karena waktu tunggu yang relatif cepat dan tidak berdiri sendirian di pinggir jalan, sebab pengguna terbesar transportasi daring adalah perempuan, di mana perempuan lebih rentan terhadap tindak kejahatan.

**Analisis Hubungan Karakteristik Nonspasial dan Frekuensi Penggunaan Ojek Daring**

Karakteristik nonspasial yang terdiri dari variabel jenis kelamin, usia, kepemilikan kendaraan bermotor dan pendapatan memiliki hubungan yang signifikan terhadap frekuensi penggunaan ojek daring. Berikut adalah hasil tabulasi silang antara karakteristik nonspasial dengan frekuensi penggunaan ojek daring yang ditampilkan selengkapnya pada Gambar 8.

**Gambar 7.** Hubungan Karakteristik Nonspasial dan Frekuensi (Analisis, 2019)



Hasil analisis crosstabs antara jenis kelamin dengan frekuensi ojek daring memiliki nilai Asymp.Sig. (2-sided) sebesar 0,000, berarti bahwa jenis kelamin memiliki hubungan yang signifikan terhadap frekuensi penggunaan ojek daring. Berikut penjelasan hasil analisis crosstabs jenis kelamin dengan frekuensi penggunaan transportasi daring (lihat Tabel 2.)

**Table 2.** Hubungan Jenis Kelamin dan Frekuensi (Analisis, 2019)

Tabulasi silang Jenis Kelamin dengan Frekuensi Penggunaan Transportasi Daring	Frekuensi Penggunaan Transportasi Daring			Total
	Kadang-kadang < 6 kali dalam 1 minggu	Agak sering 6 – 12 kali dalam 1 minggu	Sering > 12 kali dalam 1 minggu	
Jenis Kelamin	<b>Perempuan</b>	32,4%	32,4%	<b>18,7%</b>
	Laki-Laki	<b>14,4%</b>	2,2%	0,0%
Total	46,8%	34,5%	18,7%	100,0%

Perempuan memiliki frekuensi penggunaan moda ojek daring lebih sering sebesar 18,7% daripada pengguna dengan jenis kelamin laki-laki. Pengguna ojek daring dengan jenis kelamin laki-laki sebagian besar hanya menggunakan ojek daring dengan frekuensi jarang yaitu 14,4%. Pengguna ojek daring dengan jenis kelamin perempuan memiliki frekuensi sering dalam menggunakan moda ojek daring dikarenakan seorang perempuan memiliki kemampuan mengemudi yang jauh lebih rendah dari seorang laki-laki, sebab perempuan lebih sering mengalami kelelahan saat mengendarai kendaraan bermotor terutama saat jam-jam puncak dengan kondisi jalan raya yang ramai.

**Table 3.** Hubungan Struktur Usia dan Frekuensi (Analisis, 2019)

Tabulasi silang Jenis Kelamin dengan Frekuensi Penggunaan Transportasi Daring	Frekuensi Penggunaan Transportasi Daring			Total	
	Kadang-Kadang (<6 kali dalam satu minggu)	Agak Sering (6-12 kali dalam satu minggu)	Sering (>12 kali dalam satu minggu)		
<b>Usia</b>	17 Tahun	1,4%	0,0%	0,0%	1,4%
	18 Tahun	2,9%	3,6%	0,0%	6,5%
	19 Tahun	3,6%	1,4%	2,2%	7,2%
	20 Tahun	0,0%	1,4%	2,9%	4,3%
	21 Tahun	8,6%	3,6%	3,6%	15,8%
	22 Tahun	24,5%	23,7%	<b>6,5%</b>	<b>54,7%</b>
	23 Tahun	5,0%	0,7%	3,6%	9,4%
	24 Tahun	0,7%	0,0%	0,0%	0,7%
<b>Total</b>	46,8%	34,5%	18,7%	100,0%	

Seluruh pengguna ojek daring merupakan kategori umur dewasa dengan tingkat produktivitas jauh lebih tinggi daripada kategori umur lainnya. Hasil analisis menggambarkan bahwa pengguna ojek daring di Kawasan Pendidikan Tinggi mayoritas merupakan kelompok umur 22 tahun sebesar 54,7% dengan klasifikasi mahasiswa tingkat tiga dengan tingkat perjalanan lebih kompleks dari kelompok umur lainnya karena kelompok umur tersebut lebih banyak memiliki kegiatan di luar perkuliahan sehingga membutuhkan moda pergerakan yang lebih fleksibel. Namun kelompok umur 24 tahun cenderung lebih jarang menggunakan ojek daring karena kelompok usia tersebut termasuk *fresh graduate* dan hanya menggunakan moda ojek tersebut sesekali dalam satu minggu.

**Table 4.** Hubungan Jarak Tempat Tinggal Ke Lokasi Kegiatan dan Frekuensi (Analisis, 2019)

Tabulasi silang Jarak Tempat Tinggal ke Lokasi Kegiatan dengan Frekuensi Penggunaan Transportasi Daring		Kadang-Kadang (<6 kali dalam satu minggu)	Agak Sering (6-12 kali dalam satu minggu)	Sering (>12 kali dalam satu minggu)	Total
		Tidak Memiliki	6,5%	22,3%	
Kepemilikan Kendaraan Bermotor	Memiliki 1 Kendaraan Bermotor	36,7%	11,5%	2,9%	51,1%
	Memiliki >1 Kendaraan Bermotor	3,6%	0,7%	1,4%	5,8%
<b>Total</b>		46,8%	34,5%	18,7%	100,0%

Keputusan menggunakan ojek daring menuju ke tempat aktivitas tentunya dipengaruhi oleh kepemilikan kendaraan bermotor yang dimiliki. Masyarakat cenderung lebih sering menggunakan ojek daring menuju tempat aktivitas karena tidak memiliki kendaraan bermotor serta adanya keterbatasan angkutan umum dalam memberikan pelayanan untuk memenuhi permintaan perjalanan.

Pengguna yang telah memiliki kendaraan bermotor baik yang memiliki satu maupun lebih dari satu kendaraan bermotor cenderung jarang menggunakan transportasi daring. Sebab transportasi daring hanya dijadikan sebagai pilihan terakhir jika kendaraan yang dimiliki bermasalah maupun saat menuju suatu lokasi kegiatan tidak memungkinkan menggunakan kendaraan bermotor pribadi. Kondisi seperti ini, membuktikan bahwa keberadaan ojek daring masih belum mampu menggeser penggunaan kendaraan bermotor. Karena penggunaan kendaraan bermotor dianggap masih memiliki tingkat keleluasaan yang lebih tinggi.

**Table 5.** Hubungan Pendapatan dan Frekuensi (Analisis, 2019)

Tabulasi Silang Pendapatan Dengan Frekuensi Penggunaan Transportasi Daring	Frekuensi Penggunaan Transportasi Daring			Total
	Kadang-Kadang (<6 kali dalam satu minggu)	Agak Sering (6-12 kali dalam satu minggu)	Sering (>12 kali dalam satu minggu)	
Rendah <Rp.2.000.000,00 /bulan	<b>29,5%</b>	22,3%	6,5%	<b>58,3%</b>
Sedang Rp.2.000.000,00-Rp.3.000.000,00/bulan	12,9%	12,2%	<b>10,8%</b>	36,0%
Tinggi Rp.3.000.000,00/bulan	4,3%	0,0%	1,4%	5,8%
Total	46,8%	34,5%	18,7%	100,0%

Pengguna ojek daring di Kawasan Pendidikan Tinggi memiliki pendapatan tertinggi <Rp.2.000.000/bulan dengan presentase sebesar 58,3%, tingkat pendapatan sangat berpengaruh terhadap frekuensi penggunaan ojek daring. Semakin rendah pendapatan atau uang bulanan yang di dapat maka frekuensi penggunaan transportasi daring semakin jarang. Seperti diketahui bahwa pendapatan <Rp. 2.000.000 memiliki frekuensi penggunaan ojek daring jarang sebesar 29,5%. Namun saat pendapatan menjadi Rp.2.000.000-Rp.3.000.000 maka frekuensi penggunaan ojek daring menjadi 6-12 kali dalam satu minggu ataupun >12 kali dalam satu minggu. Sebab, pendapatan seseorang memiliki keterkaitan terhadap jumlah pengeluaran (biaya yang dibayarkan).

#### Analisis Hubungan Karakteristik Spasial dan Frekuensi Penggunaan Ojek Daring

Karakteristik spasial terdiri dari beberapa variabel diantaranya jarak tempat tinggal ke lokasi kegiatan, jarak tempat tinggal ke pelayanan angkutan umum serta lokasi tempat tinggal. Berdasarkan hasil analisis tabulasi silang diketahui bahwa variabel yang paling berhubungan signifikan terhadap penggunaan ojek daring yaitu jarak tempat tinggal ke lokasi kegiatan dengan nilai asymp.sig.(2-sided) kurang dari 0,05 atau sebesar 0,007. Hasil analisis tabulasi silang antar kedua variabel tersebut selengkapnya ditampilkan pada Tabel 6.

**Table 6.** Hubungan Jarak Tempat Tinggal Ke Lokasi Kegiatan dan Frekuensi (Analisis, 2019)

Tabulasi silang Jarak Tempat Tinggal ke Lokasi Kegiatan dengan Frekuensi Penggunaan Transportasi Daring	Frekuensi Penggunaan Transportasi Daring			Total
	Kadang-Kadang (<6 kali dalam satu minggu)	Agak Sering (6-12 kali dalam satu minggu)	Sering (>12 kali dalam satu minggu)	
Jarak Tempat Tinggal ke Lokasi Kegiatan Dekat <1000 meter dari Lokasi Kegiatan	12,2%	20,1%	<b>10,1%</b>	42,4%
Sedang 1000-3000 meter dari Lokasi Kegiatan	28,8%	12,9%	7,9%	<b>49,6%</b>
Jauh >3000 meter dari Lokasi Kegiatan	5,8%	1,4%	0,7%	7,9%
Total	46,8%	34,5%	18,7%	100,0%

Jarak tempat tinggal terhadap lokasi kegiatan berbanding lurus dengan frekuensi penggunaan ojek daring. Semakin dekat jarak tempat tinggal ke lokasi kegiatan maka semakin sering menggunakan ojek daring. Pengguna ojek daring dengan jarak tempat tinggal <1000 meter dari lokasi kegiatan cenderung menggunakan ojek daring >12 kali dalam satu minggu perjalanan sebesar 10,1%. Jarak tempat tinggal lebih besar dari 3000 meter dari lokasi kegiatan lebih jarang menggunakan ojek daring dengan presentase 5,8%. Mengacu berdasarkan identifikasi perilaku perjalanan pengguna ojek daring, dapat diketahui bahwa jarak tempuh perjalanan berkaitan terhadap biaya perjalanan. Semakin dekat jarak tempuh maka semakin murah juga biaya yang dikeluarkan, maka dari itu frekuensi penggunaannya juga semakin sering.



Kawasan pendidikan tinggi Tembalang yang mayoritas penggunanya adalah kalangan mahasiswa dengan pendapatan rendah atau uang bulanan kurang dari Rp. 2.000.000,00 serta masih mengandalkan uang pemberian kedua orangtua untuk memenuhi kebutuhannya tentu sangat mempertimbangkan pengeluaran setiap bulan khususnya pengeluaran untuk biaya transportasi. Setiap mahasiswa tentunya menginginkan adanya penghematan untuk biaya transportasi, meskipun biaya transportasi daring lebih mahal daripada angkutan umum. Mahasiswa enggan untuk menggunakan angkutan umum sebab mereka dipaksa harus bangun lebih awal untuk menuju tempat pemberhentian moda angkutan umum dan tidak jarang harus berdesak-desakan serta menjumpai supir angkutan umum yang ugal-ugalan dan membahayakan keselamatan. Maka dari itu, pengguna ojek daring menekan biaya transportasi dengan cara menggunakan ojek daring untuk kebutuhan perjalanan dengan jarak tempuh yang relatif dekat dan semakin sering menggunakan aplikasi ojek daring. Sebab semakin sering menggunakan aplikasi ojek daring, pengguna juga akan lebih sering mendapatkan diskon potongan setiap perjalanan di hari tertentu dan diskon lainnya.

#### **4. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan didapatkan kesimpulan bahwa karakteristik spasial yang paling berpengaruh terhadap frekuensi penggunaan moda ojek daring yaitu jarak tempat tinggal terhadap lokasi kegiatan. Di mana semakin dekat jarak tempat tinggal pengguna ojek daring dengan lokasi kegiatan maka semakin sering pula frekuensi penggunaan moda transportasi. Sebab jarak tempuh perjalanan berbanding lurus terhadap biaya yang dikeluarkan serta waktu tempuh yang dilalui. Pengguna ojek daring yang mayoritas lebih selektif terhadap waktu perjalanan, lebih memilih menggunakan ojek daring dengan jarak dekat, karena selain menghemat biaya perjalanan, pengguna ojek daring juga menghemat waktu perjalanan, tidak hanya lebih cepat pengguna juga lebih diuntungkan karena adanya penghematan energi.

Selain itu, karakteristik spasial lain tidak memiliki hubungan dengan frekuensi penggunaan ojek daring yaitu jarak tempat tinggal ke pelayanan angkutan umum dan lokasi tempat tinggal. Merujuk pernyataan yang dikatakan oleh Naess terkait jarak tempat tinggal terhadap pelayanan angkutan umum, bahwa semakin dekat jarak tempat tinggal terhadap pusat pelayanan angkutan umum, maka semakin sering penggunaan moda transportasi umum dalam melakukan perjalanan daripada menggunakan kendaraan bermotor. Namun kondisi tersebut tidak berlaku di Kawasan studi, berdasarkan RTRW Kota Semarang tahun 2011-2031, Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang dialokasikan sebagai kawasan pendidikan sehingga mayoritas masyarakatnya adalah mahasiswa. Di mana mahasiswa memiliki tingkat ketergantungan yang tinggi terhadap kendaraan bermotor sehingga mereka enggan menggunakan angkutan umum. Selain itu, keberadaan ojek daring pun belum mampu menggeser tingkat ketergantungan terhadap kendaraan bermotor.

Lokasi tempat tinggal tidak memiliki hubungan terhadap frekuensi penggunaan transportasi daring, meskipun penyedia jasa ojek daring telah menetapkan lokasi tempat tinggal pengguna jasa ojek daring masuk dalam gang merupakan segmen pasar terbesar pengguna ojek daring. Namun kondisi tersebut tidak berlaku di kawasan pendidikan tinggi, di mana pengguna dengan tempat tinggal di pinggir jalan dan terlayani angkutan umum, mereka lebih memilih menggunakan ojek daring daripada moda transportasi lain. Sebab pengguna lebih mengutamakan tingkat kepraktisan dengan mengoperasikan telepon pintar dan menunggu kedatangan moda transportasi daripada harus repot-repot menunggu moda transportasi umum yang tidak tentu.

Karakteristik perjalanan lain yang mempengaruhi frekuensi penggunaan ojek daring yaitu karakteristik nonspasial. Karakteristik nonspasial merupakan karakteristik perilaku perjalanan tanpa adanya pengaruh ruang maupun dibatasi oleh ruang. Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa secara keseluruhan pengguna ojek daring dipengaruhi oleh karakteristik nonspasial. Karakteristik Nonspasial yang mempengaruhi frekuensi penggunaan ojek daring diantaranya yaitu jenis kelamin, struktur usia, kepemilikan kendaraan bermotor serta pendapatan. Pengguna ojek daring cenderung lebih memilih menggunakan ojek daring karena alasan kenyamanan, keamanan serta waktu tunggu moda yang relatif lebih cepat daripada moda lainnya. Meskipun pengguna ojek daring telah memiliki satu kendaraan bermotor, kondisi tersebut tidak menjadi halangan untuk tidak menggunakan moda ojek daring dalam

menunjang pergerakannya. Hal tersebut membuktikan bahwa adanya ojek daring tidak mengurangi volume lalu lintas di jalan raya tetapi justru menambah pergerakan kendaraan bermotor di jalan raya.

## 5. UCAPAN TERIMA KASIH (Tidak Wajib Ada)

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada seluruh pihak yang membantu dan mendukung Penelitian ini. Serta terima kasih kepada seluruh narasumber yang membantu dan mempermudah kegiatan pengumpulan data penelitian.

## 6. REFERENSI

- Amajida, F.D., 2016. Kreativitas digital dalam masyarakat risiko perkotaan: Studi tentang ojek online “Go-Jek” di Jakarta. *Informasi*, 46(1), pp.115–128.
- Dias, F.F. et al., 2017. A behavioral choice model of the use of car-sharing and ride-sourcing services. *Transportation*, 44(6), pp.1307–1323.
- Kato, H., 2006. Joint Resource Allocation Model of Household Consisting of a Husband, a Wife and a Child for Non-work Activities: Comparative Analysis of Tokyo and. In *Presented at the 6th Swiss Transport Research Conference, Monte Verita*.
- Lyons, G. & Davidson, C., 2016. Guidance for transport planning and policymaking in the face of an uncertain future. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 88, pp.104–116.
- Pulungan, R.S. & Rakhmatulloh, A.R., 2018. *MODEL PERMINTAAN TRANSPORTASI DARING DI PERUMNAS TLOGOSARI, KOTA SEMARANG*. Universitas Diponegoro.
- Rayle, L. et al., 2014. *App-based, on-demand ride services: comparing taxi and ridesourcing trips and user characteristics in San Francisco*,
- Sabri, A., ANALISIS PERILAKU PERJALANAN MAHASISWA DAN AKSESIBILITAS PADA PERGURUAN TINGGI DI MAKASSAR “(STUDI KASUS FAKULTAS EXACT UNHAS).”
- Septiani, R., Handayani, P.W. & Azzahro, F., 2017. Factors that affecting behavioral intention in online transportation service: Case study of GO-JEK. *Procedia Computer Science*, 124, pp.504–512.
- Stiglic, M. et al., 2018. Computers and Operations Research Enhancing urban mobility : Integrating ride-sharing and public transit. *Computers and Operations Research*, 90, pp.12–21. Available at: <http://dx.doi.org/10.1016/j.cor.2017.08.016>.
- Sugiyono, “Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D”, (Bandung: Alfabeta, 2012), [etd.repository.ugm.ac.id/downloadfile/81511/.../S3-2015-259706-chapter1.pdf](http://etd.repository.ugm.ac.id/downloadfile/81511/.../S3-2015-259706-chapter1.pdf).