

## IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI ONLINE DI INDONESIA

Penggunaan transportasi online di Indonesia semakin meningkat dalam lima tahun terakhir. Jumlah anggota masyarakat yang bergantung pada transportasi berbasis aplikasi ini semakin meluas. Hal ini disebabkan karena transportasi online menawarkan berbagai kemudahan dan pilihan yang dapat ditentukan sesuai kebutuhan. Selain itu, beragam keuntungan serta keefektifan bisa didapatkan sekaligus, seperti halnya kecepatan, kemudahan akses, dan citra modern transportasi online. Kini masyarakat sudah mulai meninggalkan angkutan umum konvensional. Oleh sebab itu angkutan umum konvensional secara kuantitatif juga berangsur menyusut.

Melesaknya kendaraan umum konvensional dan meroketnya permintaan terhadap jasa transportasi online tentu memberi andil dalam perubahan kebijakan transportasi di Indonesia, terutama lahirnya kebijakan baru mengenai transportasi online. Perihal implementasi kebijakan transportasi online di Indonesia inilah yang akan pembaca temui di dalam buku ini. Sejalan dengan intensi buku ini, semoga pembaca bisa mendapatkan gambaran tentang bagaimana kebijakan yang diturunkan melalui peraturan Menteri Perhubungan tersebut dilaksanakan. Oleh karena transportasi online merupakan bagian dari kebijakan transportasi darat, maka sebagian pembahasan buku ini menyangkut transportasi darat. Selamat membaca!



Dr. Retnowati WD Tuti, M.Si  
Dr. Asep Setiawan, M.A  
Winda Dwi Astuti Zebua, S.I.Kom.,M.Si  
Dr. Evi Satispi, M.Si  
Prof. Dr. Azhari Aziz Samudera, M.Si  
Devia Andiani, S.A.P.,M.A.P



## IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI ONLINE DI INDONESIA

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN  
TRANSPORTASI ONLINE  
DI INDONESIA**

**Sanksi Pelanggaran Pasal 113 Undang-Undang  
Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2014 Tentang Hak Cipta**

1. Hak Cipta adalah hak eksklusif pencipta yang timbul secara otomatis berdasarkan prinsip deklaratif setelah suatu ciptaan diwujudkan dalam bentuk nyata tanpa mengurangi pembatasan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (Pasal 1 ayat [1]).
2. Pencipta atau Pemegang Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 memiliki hak ekonomi untuk melakukan: a. Penerbitan ciptaan; b. Penggandaan ciptaan dalam segala bentuknya; c. Penerjemahan ciptaan; d. Pengadaptasian, pengaransemenan, atau pentransformasian ciptaan; e. pendistribusian ciptaan atau salinannya; f. Pertunjukan Ciptaan; g. Pengumuman ciptaan; h. Komunikasi ciptaan; dan i. Penyewaan ciptaan. (Pasal 9 ayat [1]).
3. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah). (Pasal 113 ayat [3]).
4. Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah). (Pasal 113 ayat [4]).

# **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI ONLINE DI INDONESIA**

Dr. Retnowati WD Tuti, M.Si

Dr. Asep Setiawan, M.A

Winda Dwi Astuti Zebua, S.I.Kom.,M.Si

Dr. Evi Satispi, M.Si

Prof. Dr. Azhari Aziz Samudera, M.Si

Devia Andiani, S.A.P.,M.A.P



## **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI ONLINE DI INDONESIA**

© Dr. Retnowati WD Tuti, M.Si, dkk.

xii + 88 halaman; 15,5 x 23 cm.

ISBN: Dalam Proses

Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang.

Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apa pun juga tanpa izin tertulis dari penerbit.

### **Cetakan I, September 2022**

Penulis : Dr. Retnowati WD Tuti, M.Si  
Dr. Asep Setiawan, M.A  
Winda Dwi Astuti Zebua, S.I.Kom., M.Si  
Dr. Evi Satispi, M.Si  
Prof. Dr. Azhari Aziz Samudera, M.Si  
Devia Andiani, S.A.P., M.A.P

Editor : Inas Farida, SKM

Sampul : Chairi

Layout : Bagus Satrio

Diterbitkan oleh:

**Penerbit Samudra Biru (Anggota IKAPI)**

Jln. Jomblangan Gg. Ontoseno B.22 RT 12/30

Banguntapan Bantul DI Yogyakarta

Email: [admin@samudrabiru.co.id](mailto:admin@samudrabiru.co.id)

Website: [www.samudrabiru.co.id](http://www.samudrabiru.co.id)

WA/Call: 0812-2607-5872



## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan syukur kehadiran Allah SWT yang telah menganugerahkan kekuatan dalam menyelesaikan buku ini. Demikian juga shalawat dan salam kami haturkan kepada junjungan kami Nabi Muhammad SAW, para sahabat dan pengikutnya hingga akhir jaman.

Adalah sebuah kebanggaan dan sekaligus rasa syukur sehingga buku Implementasi Transportasi Online di Indonesia ini dapat diselesaikan. Buku ini menjelaskan implementasi kebijakan transportasi online atau transportasi daring di Indonesia dengan mengambil pengalaman di sejumlah wilayah. Melalui studi literatur, wawancara dari kalangan pengambil kebijakan dan juga pelaku transportasi online sekaligus terjun ke lapangan memperhatikan dinamika dalam implementasi transportasi online antara lain di Tangerang Selatan, Kabupaten Bogor, Bandung dan Surabaya sedikitnya mendapatkan gambaran bagaimana kebijakan transportasi online ini dilaksanakan.

Buku ini juga mengulas bagaimana kebijakan transportasi online dan juga menyinggung kebijakan transportasi konvensional

yang merupakan bagian dari kebijakan transportasi di Indonesia. Karena transportasi online itu bagian dari kebijakan transportasi darat maka sebagian pembahasan buku ini menyangkut transportasi darat.

Dalam kesempatan ini kami ingin menyampaikan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah mendukung terwujudnya buku sebagai sumbangsih dalam pengembangan keilmuan di bidang kebijakan. Ucapan terima kasih khususnya kami sampaikan kepada Penerbit Samudra Biru yang telah bersedia menerbitkan buku ini.

Buku sangat kami harapkan menjadi sumbangsih untuk masyarakat akademis dan juga masyarakat umum dalam memahami bagaimana kebijakan transportasi online diwujudkan dan diterapkan dalam kehidupan sehari-hari. Seperti ungkapan tidak ada gading yang tidak retak maka buku ini masih mengandung banyak kelemahan dan kekurangan. Saran dan masukan dari pembaca sangat kami harapkan untuk perbaikan kedepan. Sekali lagi semoga sumbangsih buku yang singkat ini memiliki arti bagi kalangan akademisi dan komunitas yang memperhatikan perbaikan transportasi di Indonesia.

Jakarta, 1 September 2022

**Tim Penulis**



## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>ix</b>
BAB I Fenomena Transportasi Umum di Indonesia .....	1
BAB II Transportasi Umum Konvensional .....	13
BAB III Transportasi Umum Online.....	25
BAB IV Implementasi Kebijakan Transportasi Online .....	45
BAB V Evaluasi Kebijakan Transportasi Online dan Konvensional.....	61
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>67</b>
<b>BIOGRAFI PENULIS.....</b>	<b>73</b>





## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Layanan Angkutan Umum di Empat Kota .....	3
Gambar 2	Cakupan Angkutan Umum di Empat Kota .....	5
Gambar 3	Sistem Transportasi dan Kegiatan Masyarakat .....	6
Gambar 4	Peran pemerintah dalam pembangunan .....	7
Gambar 5	Peraturan Taksi Online .....	31
Gambar 5	Simbol Perusahaan Gojek.....	38
Gambar 6	Simbol Perusahaan Grab .....	40
Gambar 7	Pengguna Layanan Online (2020) .....	41
Gambar 8	Pengguna Transportasi Online .....	42
Gambar 9	Alasan Menggunakan Internet.....	43
Gambar 10	Jumlah Pengguna Internet.....	43
Gambar 11	Kendaraan di Bogor .....	57
Gambar 12	Transportasi Umum Kabupaten Bogor .....	57



## DAFTAR TABEL

Tabel 1	Aktivitas Transportasi Masyarakat.....	9
Tabel 2	Angkutan Umum Ideal.....	15
Tabel 3	Moda Transportasi Darat Menurut Jangkauan Wilayah.....	21
Tabel 4	Permenhub Transportasi.....	28
Tabel 5	Peraturan Menteri Perhubungan No 118/2018	32
Tabel 6	Jumlah Kendaraan di Tangsel.....	46
Tabel 7	Kendaraan Umum di Tangerang Selatan.....	48
Tabel 8	Jumlah Perusahaan Taksi di Tangsel.....	49





## BAB I

# FENOMENA TRANSPORTASI UMUM DI INDONESIA

**T**ransportasi umum merupakan kebutuhan esensial masyarakat Indonesia di berbagai kota. Namun demikian masyarakat Indonesia yang terlayani angkutan umum dengan baik diperkirakan sudah mencapai angka 68,4 persen. Hal itu disebutkan dalam sebuah survei yang dilakukan media nasional di Indonesia. Jika warga itu diberikan pilihan bebas memilih maka perjalanan dengan angkutan umum umumnya 133,6 persen lebih lama dibanding dengan sepeda motor. Temuan itu didapat setelah melakukan kajian di empat kota yakni Bandung, Semarang, Yogyakarta, dan Surabaya. Menurut Bank Dunia, pengeluaran bulanan untuk transportasi idealnya kurang dari 10 persen dari pendapatan bulanan warga masyarakat. Namun warga Yogyakarta misalnya, menghabiskan 60 persen dari pendapatan bulanan untuk berpergian dengan sepeda motor. Dengan kondisi seperti ini maka jelas transportasi umum menjadi beban bukan solusi bagi masyarakat secara keseluruhan. Transportasi umum dengan kata lain belum dapat memenuhi

keinginan masyarakat untuk menunjang berbagai kegiatan harian.

Dengan kondisi angkutan umum belum memadai itu maka penghasilan masyarakat ikut tergerus. Angkutan umum yang tidak dapat diandalkan untuk kegiatan harian termasuk untuk pelayanan anak-anak remaja ke sekolah maka menjadi beban bagi masyarakat. Sejauh ini belum ada perhatian terhadap moda transportasi terutama transportasi darat di berbagai kota besar Indonesia khusus untuk kebutuhan pelayanan anak didik.

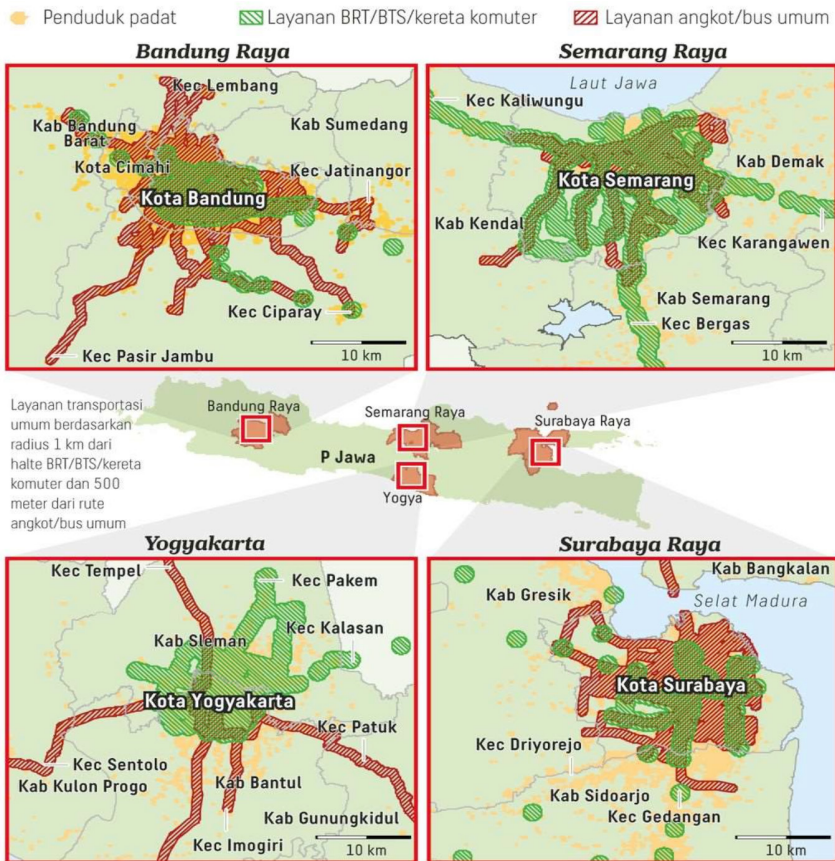
Pada umumnya transportasi umum di kota-kota besar di Indonesia mengandalkan angkutan kota yang disebut angkot. Angkot ini memiliki trayek tersendiri dan telah melembaga begitu lama. Andalan terhadap transportasi umum berbasiskan angkutan kota inilah yang kemudian masih memiliki berbagai masalah mulai dari efisiensi waktu, jadwal trayek, jumlah angkot, rute angkutan kota sampai dengan biaya yang harus dikeluarkan. Semuanya itu masih belum terselesaikan secara komprehensif bahkan moda angkutan darat di Jakarta dan sekitarnya yang sudah didukung oleh MRT, KRL, bus Transjakarta dan bus feeder juga masih menyimpan berbagai persoalan.

Dari data hasil kajian Kompas ini didukung sejumlah kajian lainnya menunjukkan transportasi publik masih perlu diperbaiki lagi. Lolita Dwi Rosati (2012) dalam Kajian Bentuk Moda Transportasi Massal Berdasarkan ciri pergerakan penduduk di Kota Solo mengkaji angkutan massa untuk mengantisipasi kemacetan di kota itu. Kebijakan yang dilakukan pemerintah Solo adalah mengoperasikan Batik Solo Trans (BTS) dengan konsep bus rapid transit. Kajian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk angkutan massal yang sesuai dalam bentuk memenuhi kebutuhan masyarakat berdasarkan amatan mengenai pergerakan warga.

Rosati menyebutkan bahwa mobilitas penduduk Solo memiliki karakter perlunya kenyamanan, keandalan, keamanan, biaya dan efisiensi waktu dalam menggunakan moda angkutan umum. Kajian



ini menunjukkan moda transportasi umum yang sesuai dengan pergerakan masyarakat kecepatannya 20 km/perjam dan biayanya maksimal Rp 3.000. Selain itu idealnya transportasi ini memiliki frekuensi kedatangan maksimal 10 menit. Persyaratan angkutan massa Solo ini juga perlunya halte dalam jumlah besar dengan kapasitas tempat duduk moda transportasi umum ini cukup besar.



**Gambar 1 Layanan Angkutan Umum di Empat Kota**

Sumber: Kompas (2022)

Gambaran sekilas di atas mengenai penggunaan transportasi publik untuk kehidupan masyarakat menunjukkan masih belum adanya layanan secara menyeluruh. Selain cakupan angkutan umum yang belum merata, biaya juga menguras dompet banyak

anggota masyarakat. Namun karena tidak ada pilihan lain anggota masyarakat menggunakan angkutan umum yang tersedia. Padahal seperti dalam gambar di atas kebutuhan akan angkutan umum untuk kegiatan masyarakat sangatlah esensial.

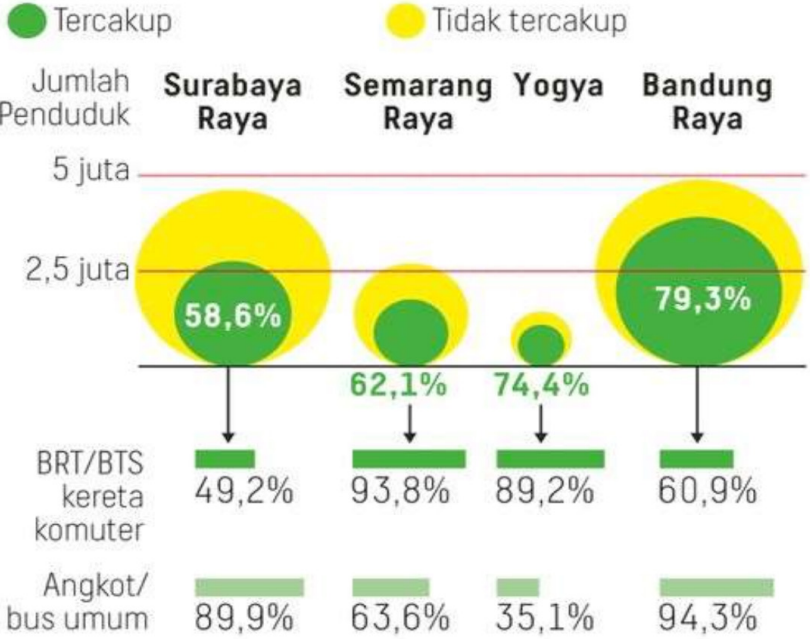
Dalam gambar berikutnya tampak bahwa cakupan transportasi umum juga masih terbatas di beberapa kota. Bandung disebut dalam survei ini sudah hamper 95 persen terjangkau angkutan umum. Namun demikian dalam wawancara dengan Dinas Perhubungan Jawa Barat, pola angkutan umum telah berubah tidak hanya mengandalkan angkutan kota atau bus kota. Terdapat indikasi semakin meluasnya penggunaan aplikasi transportasi online di Bandung dan kota-kota besar Jawa Barat. Jumlah anggota masyarakat yang menggunakan transportasi berbasis aplikasi ini semakin meluas dalam lima tahun terakhir. Dengan kondisi dimana angkutan umum berbasis aplikasi online maka masyarakat memiliki pilihan lebih banyak. Dan dalam berbagai kondisi karena kecepatan, akses, kemudahan dan citra modern menggunakan transportasi online maka masyarakat tidak lagi tergantung kepada angkutan umum konvensional. Sejalan dengan itu maka angkutan umum konvensional secara kuantitatif juga berkurang jumlahnya karena semakin meluaskan transportasi online di Bandung dan sejumlah kota besar di Jawa Barat.

Demikian juga Surabaya memiliki angkutan umum yang menjangkau hamper 90 persen penumpang. Dalam wawancara dengan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur terungkap pula bahwa transportasi umum konvensional seara berangsur-angsur beralih ke transportai online. Jumlah angkutan umum berbasis konvensional di kota besar seperti Surabaya telah beralih ke angkutan umum online baik melalui kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat. Dalam hitungan angka, angkutan umum konvensional jumlahnya berkurang dari tahun ke tahun. Adanya jumlah yang semakin berkurang di sector angkutan umum salah satu penyebabnya terutama di Surabaya semakin populernya



pemanfaatan akses terhadap aplikasi online. Tidak hanya karena cepat dan aksesnya luas, penggunaan aplikasi online terutama di kalangan generasi muda dianggap sebagai sebuah bagian dari kehidupan modern.

Sedangkan Yogyakarta hanya terjangkau sekitar 35 persen dari penumpang yang menggunakan angkutan umum dan Semarang mencakup sekitar 64 persen. Di sini tampak bahwa dari contoh empat kota saja dapat disebut angkutan umum konvensional belum memenuhi harapan masyarakat. Jika dikaji lagi dengan contoh kota-kota lain di luar Jawa angka cakupan akan lebih rendah lagi.



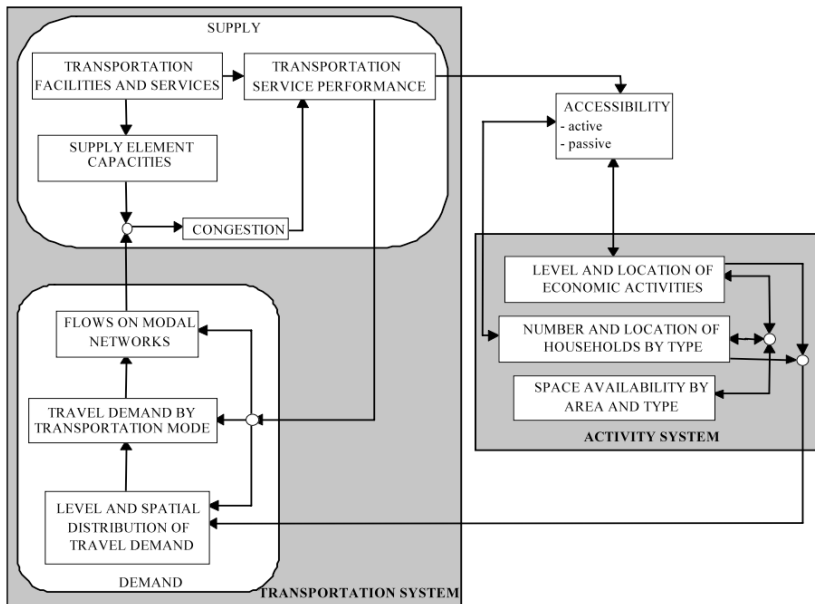
**Gambar 2 Cakupan Angkutan Umum di Empat Kota**

Sumber: Kompas (2022)

Transportasi public itu sendiri beroperasi terutama untuk kegiatan ekonomi dan bekerja bagi banyak pemangku kepentingan. Seperti dalam gambar berikut bagaimana sistem transportasi itu



seharusnya memberikan dukungan terhadap kegiatan masyarakat selama 24 jam. Apabila layanan transportasi ini tidak memenuhi harapan masyarakat maka akan terjadi sejumlah isu misalnya kemampuan ekonomi masyarakat yang berkurang karena biaya transportasi menguras dompetnya.



**Gambar 3: Sistem Transportasi dan Kegiatan Masyarakat**

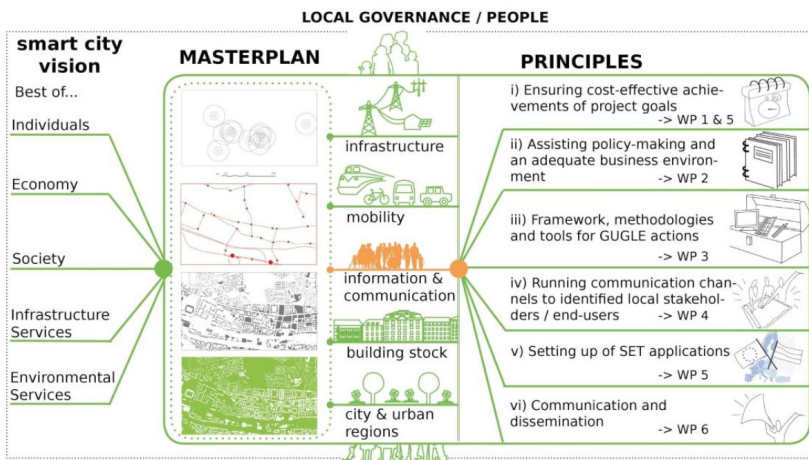
Sumber: Ennio Cascetta. (2009)<sup>1</sup>

Dan perlu diperhatikan juga bahwa pada kenyataannya, kepemilikan kendaraan pribadi di Indonesia sangat tinggi. Hal tersebut menjadikan penggunaan kendaraan umum di Indonesia tidaklah terlalu populer. Dalam isu kendaraan pribadi di Indonesia, penggunaan kendaraan pribadi lebih tinggi pada kendaraan roda dua dibandingkan kendaraan roda empat dilihat dari kepemilikan kendaraan roda dua mempunyai presentasi sebesar 82.75% dibandingkan kendaraan roda empat sebesar 11.21% pada tahun

<sup>1</sup> Ennio Cascetta. (2009). *Transportation Systems Analysis: Models and Applications*. Napoli: Springer. Hal. 2.

2013 (World Health Organization, 2013) dan 82,77% untuk kendaraan roda 2 dan 10,40% untuk kendaraan roda 4 (World Health Organization, 2016).

Meskipun demikian, tingginya penggunaan kendaraan pribadi tidak bisa menjadi alasan pemerintah untuk tidak mengembangkan sistem kendaraan umum. Hal tersebut bisa dilihat dari dampak yang terjadi dengan tingginya tingkat penggunaan kendaraan pribadi ini menyebabkan angka kecelakaan lalu-lintas meningkat dan kepadatan lalu-lintas yang tinggi terutama di negara berkembang di kawasan Asia Selatan dan Asia Tenggara.<sup>2</sup>



**Gambar 4 Peran pemerintah dalam pembangunan**

Sumber: Sutandi (2015)<sup>3</sup>

Menurut Sutandi, sistem transportasi umum berkelanjutan memberikan kontribusi positif terhadap keberlanjutan ekonomi, sosial budaya, dan lingkungan hidup dari komunitas yang dilayani. Keberadaan sistem transportasi adalah untuk memenuhi kebutuhan keterkaitan ekonomi dan sosial serta memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk meningkatkan mobilitas.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> A. Caroline Sutandi. (2015). Pentingnya Transportasi Umum untuk Kepentingan Publik. *Jurnal Administrasi Publik*. Vol. 12. No. 1.

Manfaat dari peningkatan mobilitas dalam transportasi untuk kepentingan publik adalah untuk mengurangi dampak negatif terhadap aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan.

Terdapat beberapa pengertian mengenai apa yang disebut transportasi berkelanjutan. Salah satu definisi transportasi berkelanjutan dari the European Union Council of Ministers of Transport adalah sebagai berikut: menekankan akses dan pengembangan kebutuhan dasar untuk individu, perusahaan, dan masyarakat menuju keselamatan secara konsisten dan kesehatan manusia dan ekosistem, dan mengutamakan keseimbangan dalam dan antara generasi; melaksanakan secara adil dan efisien, memilih moda transportasi yang mendukung Ekonomi secara kompetitif dengan mengutamakan keseimbangan pengembangan regional; memperhatikan pembatasan emisi dan buangan dalam kemampuan dunia untuk menyerap dampak negatif/limbah, menggunakan sumber daya yang terbarukan pada generasi sekarang, dan menggunakan sumber daya yang tidak terbarukan pada tingkat yang lebih rendah, serta penggunaan sumber daya alternatif yang meminimalkan dampak penggunaan lahan dan meminimalkan polusi.

## **Kriteria Transportasi Publik**

Sebagai sarana transportasi publik, maka transportasi harus memenuhi kriteria pelayanan publik. Dagun *et. al* (2006) mengungkapkan bahwa transportasi yang baik bagi pelayanan publik harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan. Kalau melihat lebih dekat aktivitas masyarakat yang menggunakan kendaraan dapat dibagi kedalam bagian berikut.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Joetata Hadihardaja dkk.(1997). *Sistem Transportasi*. Jakarta: Penerbit Gunadarma. Hal. 30-31.

**Tabel 1 Aktivitas Transportasi Masyarakat**

AKTIVITAS	KLASIFIKASI PERJALANAN	KETERANGAN
I. EKONOMI a. Mencari nafkah	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Yang berkaitan dengan bekerja	Jumlah orang yang bekerja di rumah tidak tinggi. Antara 40-50% dari penduduk sudah bekerja. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerjaan termasuk a. Mengunjungi perumahan b. Mengangkut bahan c. Ke dan dari rapat
b. Mendapatkan barang dan pelayanan	3. Ke dan dari toko keluar untuk keperluan pribadi 4. Yang berkaitan dengan belanja atau bisnis pribadi	Pelayanan hiburan dan rekreasi diklasifikasikan secara terpisah tetapi pelayanan medis, hukum dan kesejahteraan termasuk di sini.
II SOSIAL Menciptakan menjaga hubungan pribadi	5. Ke dan dari rumah teman 6. Ke dari dari pertemuan bukan di rumah	Kebanyakan fasilitas terjadi dalam lingkungan keluarga dan tidak akan banyak menghasilkan perjalanan. Butir 6 juga terkombinasi perjalanan dengan maksud hiburan.
III. PENDIDIKAN	7. Ke dan dari sekolah, kampus dll	Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-16 tahun. Di negara yang sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% dari jumlah penduduk.
IV REKREASI DAN HIBURAN	8. Ke dan dari tempat rekreasi serta hiburan 9. Yang berkaitan dengan perjalanan dan berkendara untuk rekreasi	Mengunjungi restoran, kunjungan sosial termasuk perjalanan pada hari libur
V KEBUDAYAAN	10 Ke dan dari tempat ibadah 11. Perjalanan bukan hiburan dan daerah budaya serta pertemuan politik	Perbedaan antara kebudayaan dan hiburan sangat sulit dilakukan dan tidak begitu jelas.

Sumber: Joetata Hadihardaja dkk.(1997).



Dari tabel di atas tampak bahwa terdapat kebutuhan masyarakat yang sangat tinggi untuk sistem transportasi yang dapat melayani semua kegiatan sehari-hari baik untuk kegiatan ekonomi, Pendidikan, sosial dan budaya. Pemerintah Indonesia telah mengatur legislasi transportasi darat dalam berbagai peraturan. Peraturan inilah yang menjadi sentral dari kebijakan transportasi darat khususnya untuk layanan transportasi umum.

Layanan transportasi umum ini kini tidak hanya dilakukan melalui layanan dengan konvensional dimana masyarakat harus menunggu jadwal atau berdiri di pinggir jalan menunggu datangnya angkot atau bus saat menuju destinasi kerja, pendidikan atau hiburan. Layanan transportasi konvensional ini terikat oleh waktu dan tempat sehingga masyarakat hanya dapat menunggu di area tertentu yang sudah disediakan pemerintah. Demikian juga rute transportasi umum ini juga sudah diatur tidak bisa keluar masuk arena dimana masyarakat menuju tempat yang diinginkan.

Layanan transportasi konvensional ini sudah berlangsung puluhan tahun sejak Indonesia merdeka sehingga masyarakat juga terbiasa dan menyesuaikan dengan kondisi yang ada. Demikian juga layanan transportasi panggilan juga melalui taksi dilakukan melalui telepon dan biasanya sangat mahal. Layanan taksi ini biasanya ada di kota-kota besar di Indonesia. Berdasarkan pantauan sekilas layanan transportasi konvensional melalui telepon panggilan ini biasa dilakukan oleh kelompok profesional dan kelas menengah atas yang memiliki kemampuan ekonomi tinggi. Taksi sebagai bagian dari transportasi umum yang lebih fleksibel dari layanan berbasis trayek menjadi kebutuhan masyarakat.

Dengan berkembangnya teknologi informasi dan berkembangnya kebutuhan masyarakat terhadap layanan yang cepat hemat dan aman serta menjangkau banyak lokasi maka kemudian kurang dari satu dasa warsa ini berkembang layanan melalui teknologi digital yang disebut aplikasi transportasi online. Dalam bab berikutnya akan dijelaskan bagaimana layanan



transportasi online ini bersaing dengan layanan transportasi konvensional karena kebutuhan masyarakat yang semakin tinggi dalam mobilitas kegiatannya sementara transportasi konvensional masih mengacu kepada trayek tertentu. Taksi online pun berkembang bahkan tidak harus berbasis kepada perusahaan taksi namun secara regulasi berbasiskan koperasi angkutan umum masyarakat yang pembentukannya tidak sulit. Dengan kehadiran transportasi online inilah kemudian masyarakat memiliki pilihan yang tidak hanya relatif terjangkau tetapi juga cepat.





## BAB II

# TRANSPORTASI UMUM KONVENSIONAL

**B**agian awal dari bab ini akan menjelaskan terlebih dulu bagaimana konsep transportasi dalam kehidupan masyarakat. Transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga di lokasi lain tersebut objek menjadi lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk suatu tujuan-tujuan tertentu. Perpindahan barang atau orang Pelayanan alat atau kendaraan dari dan ke lokasi-lokasi yang terpisah secara geografis adalah merupakan pengertian transportasi menurut Steenbrink (1974).

Sedangkan menurut Morlok (1978), transportasi adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu lokasi ke lokasi lain. Lalu menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan penumpang atau barang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk dipindahkan menuju lokasi yang dibutuhkan. Sehingga secara umum transportasi adalah bentuk perpindahan sesuatu baik barang ataupun manusia dari satu lokasi menuju



lokasi lainnya, Pelayanan ataupun tanpa Pelayanan sarana.

Pemenuhan kebutuhan manusia seperti pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, pendidikan, kesehatan dan olahraga menuntut terjadinya sebuah pergerakan. Pergerakan dari lokasi asal menuju lokasi tujuan merupakan sebuah proses transportasi. Dalam melakukan pergerakan dalam memenuhi kebutuhan tersebut, manusia mempunyai dua pilihan yaitu bergerak dengan moda transportasi atau tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Pergerakan dengan moda transportasi biasanya berjarak sedang sampai jauh, sedangkan pergerakan tanpa moda transportasi (misal berjalan kaki) berjarak pendek. Ditinjau dari pemenuhan dari kebutuhan mobilitasnya, masyarakat pengguna transportasi umum dapat dibagi menjadi dua bagian utama, yaitu :

- a. Kelompok *choice*, adalah kelompok orang yang secara finansial mempunyai pilihan dalam memenuhi mobilitas perjalanannya.
- b. Kelompok *captive*, merupakan kelompok orang yang secara finansial ataupun kemampuan, tidak mempunyai banyak pilihan dalam memenuhi mobilitas perjalanannya dan sangat tergantung pada kendaraan umum yang ada.

## **Jenis Moda Transportasi**

Pemilihan moda/angkutan merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini karena peran kunci dari transportasi publik dalam berbagai kebijakan transportasi. Masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam perencanaan dan kebijakan transportasi. Sedangkan menurut Jotin dan Lall (2005), moda perjalanan yang dipilih juga tergantung pada beberapa faktor seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan penghasilan pelaku perjalanan yang kemudian dipertimbangkan pula faktor-faktor turunan yang lainnya dari ketiga faktor yang telah disebutkan sebelumnya, antara lain faktor biaya perjalanan dan waktu perjalanan.



Selain itu, pemilihan moda juga mempertimbangkan pergerakan yang Pelayanan lebih dari satu moda dalam perjalanan. Jenis pergerakan inilah yang sangat umum dijumpai di Indonesia, sekalipun dapat terjadi di kota-kota besar di Indonesia. Dalam hal ini terjadi kombinasi antara beberapa moda untuk mencapai dari ke suatu titik asal ataupun tujuan seperti gabungan antara angkutan untuk menuju tujuan yang akan dicapai.

### 1. Moda Angkutan Pribadi

Angkutan pribadi adalah angkutan yang Pelayanan kendaraan pribadi, seperti mobil pribadi, sepeda motor, sepeda, tetapi bisa juga Pelayanan bus yang biasanya digunakan untuk keperluan pribadi. Angkutan pribadi merupakan lawan kata angkutan umum. Transportasi dengan Pelayanan kendaraan pribadi biasanya lebih mahal dari transportasi Pelayanan angkutan umum karena alasan efisiensi angkutan umum yang lebih baik (Warpani,1990).

### 2. Moda Angkutan Umum

Angkutan umum (publik transport) adalah semua jenis moda transportasi yang disuplai untuk kebutuhan mobilitas pergerakan barang/orang, demi Kriteria Angkutan Umum Ideal

**Tabel 2: Angkutan Umum Ideal**

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu Perjalanan
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Setiap saat tersedia</li> <li>• Kedatangan dan sampai tujuan tepat waktu</li> <li>• Waktu total perjalanan singkat dari rumah menunggu, dalam kendaraan, berjalan ke tujuan</li> <li>• Waktu tunggu singkat</li> <li>• Sedikit perjalanan kaki ke bus stop</li> <li>• Tidak perlu berpindah</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pelayanan yang sopan</li> <li>• Terlindung dari cuaca buruk di bus stop</li> <li>• Mudah turun naik kendaraan</li> <li>• Tersedia tempat duduk setiap saat</li> <li>• Tidak berdesakan</li> <li>• Interior yang menarik</li> <li>• Tempat duduk yang enak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terhindar dari kecelakaan</li> <li>• Badan terlindung dari terukir benturan</li> <li>• Bebas dari kejahatan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongkos relative murah terjangkau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waktu di dalam kendaraan singkat</li> </ul>

Sumber: Ramadhani (2019)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Rangga Ramadhani. (2019). Hubungan antara Kepuasan Pelayanan Angkutan Kota dengan Karakteristik Sosio Ekonomi: Studi kasus: Penduduk yang tinggal di kecamatan Sumur

## Pemilihan Moda Transportasi

Dalam suatu pergerakan untuk beraktivitas seperti bekerja, sekolah, dan berbelanja berkaitan erat dengan permasalahan transportasi karena hubungan tempat dan asal tujuan adalah hal utama dalam masalah transportasi terutama di daerah perkotaan. Transportasi di daerah perkotaan dipengaruhi oleh tata letak pusat kegiatan perkotaan. Prekuensi perjalanan, tujuan perjalanan, dan moda perjalanan adalah tiga hal yang membentuk pola perjalanan. Tamin (2000) menyatakan bahwa, faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokkan menjadi empat bagian, yaitu :

- 1) Karakteristik Pengguna Jalan (Sosial Ekonomi) yang dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya ketersediaan atau kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan surat izin mengemudi (SIM), struktur rumah tangga, pendapatan dan faktor pendukung lainnya.
- 2) Karakteristik pergerakan yang dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti Tujuan pergerakan, waktu terjadinya pergerakan, dan jarak perjalanan.
- 3) Karakteristik Fasilitas moda Transportasi dipengaruhi oleh Faktor Kuantitatif terdiri dari: Waktu perjalanan, waktu menunggu ditempat pemberhentian bus, waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus, waktu selama bergerak dan lain-lain. Biaya transportasi, tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain. Ketersediaan ruang dan tarif parkir dan faktor kualitatif terdiri dari : kenyamanan dan keamanan, keandalan dan keteraturan, dan lain-lain.
- 4) Karakteristik kota atau zona pemilihan moda juga mempertimbangkan pergerakan yang Pelayanan lebih dari satu moda dalam perjalanan. Jenis pergerakan inilah yang sangat umum dijumpai di Indonesia, sekalipun dapat d\terjadi di kota-kota besar di Indonesia. Dalam hal ini terjadi kombinasi antara beberapa moda untuk mencapai

dari ke suatu titik asal ataupun tujuan seperti gabungan antara angkutan untuk menuju tujuan yang akan dicapai.<sup>2</sup>

Pemilihan Moda Transportasi terbagi atas pemilihan moda transportasi pribadi dan moda transportasi umum. Atau untuk lebih jelasnya penjelasan mengenai pemilihan moda transportasi dapat dilihat dibawah ini.

## **1. Moda Angkutan Pribadi**

Angkutan pribadi adalah angkutan yang Pelayanan kendaraan pribadi, seperti mobil pribadi, sepeda motor, sepeda, tetapi bisa juga Pelayanan bus yang biasanya digunakan untuk keperluan pribadi. Angkutan pribadi merupakan lawan kata angkutan umum. Transportasi dengan Pelayanan kendaraan pribadi biasanya lebih mahal dari transportasi Pelayanan angkutan umum karena alasan efisiensi angkutan umum yang lebih baik.

## **2. Moda Angkutan Umum**

Menurut Warpani (1990) menyatakan bahwa Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang Pelayanan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. mAngkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin.

Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal atau masstransit

---

<sup>2</sup> Ramadhani

memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, Pemerintah perlu turut campur tangan dalam hal ini. (Warpani, 1990) Dikutip Ramadhani

## **Pelayanan Angkutan Umum**

Dalam melakukan suatu perjalanan dalam melakukan sesuatu, tentunya dipengaruhi oleh pemilihan moda angkutan umum yang akan digunakan dalam melakukan pergerakan. Pilihan moda perjalanan dalam suatu wilayah perkotaan dipengaruhi oleh banyak faktor seperti kecepatan, panjang perjalanan, kenyamanan, kemudahan biaya, ketersediaan moda, ukuran kota, usia pelaku perjalanan serta status ekonomi pelaku perjalanan. Pelayanan menurut Johanes Supranto (2006) merupakan suatu kinerja penampilan, tidak berwujud dan cepat hilang, lebih dapat dirasakan daripada dimiliki, serta pelanggan lebih dapat berpartisipasi aktif dalam proses mengkonsumsi jasa tersebut. Tingkat pelayanan yang ditawarkan oleh moda transportasi merupakan suatu faktor dalam pemilihan moda. Ukuran pelayanan yang baik dalam pelayanan angkutan umum terdiri atas :

### **1. Kenyamanan**

Tingkat Kenyamanan dalam pelayanan angkutan umum, tentunya dipengaruhi oleh beberapa hal diantaranya :

- Tempat duduk, kondisi tempat duduk sangat berpengaruh dengan kenyamanan. Kenyamanan duduk dikatakan baik apabila jumlah kapasitas tempat duduk sesuai dengan jumlah orang yang duduk dan sebaliknya kenyamanan dikatakan buruk apabila jumlah tempat duduk harus menampung penumpang lebih dari kapasitas angkutannya.
- Sirkulasi udara, dikatakan baik apabila adanya perputaran udara dalam kendaraan sehingga udara dalam kendaraan

tidak pengap

- Perilaku awak kendaraan dalam mengoperasikan kendaraan dan melayani penumpang
- Umur kendaraan yang lebih baru umumnya lebih baik dari kendaraan yang lebih tua
- Kebersihan kendaraan, dengan kondisi kendaraan yang bersih pengguna angkutan akan merasakan kenyamanan sepanjang perjalanan.

## 2. Ketersediaan atau Kemudahan

- Ketersediaan Lokasional, artinya tersedianya angkutan umum di seluruh wilayah pelayanan sehingga aksesibilitas penumpang angkutan umum merata
- Ketersediaan temporal, yaitu kemudahan dalam mendapatkan angkutan umum pada saat dibutuhkan. Hal ini tentunya dipengaruhi oleh frekuensi, trip dan waktu tunggus masing – masing perilaku perjalanan

3. Sedangkan menurut Lewis & Booms (1983) dalam Tjiptono (2011) mendefinisikan kualitas jasa sebagai ukuran seberapa bagus tingkat pelayanan yang diberikan dalam penyediaan angkutan umum mampu sesuai dengan ekspektasi pelanggan. kepentingan masyarakat banyak/umum dalam memenuhi kebutuhannya, baik transportasi darat, laut maupun transportasi udara. Angkutan umum penumpang perkotaan adalah semua jenis angkutan umum yang melayani perjalanan (trips) penumpang dari tempat asal (origi) ketujuan (destination) dalam wilayah perkotaan. Moda angkutan umum merupakan sarana transportasi perkotaan yang tidak dapat dipisahkan dari sistem kegiatan perkotaan, khususnya bagi masyarakat pengguna angkutan umum yang tidak mempunyai pilihan moda lain untuk melaksanakan kegiatan. Tujuan dasar dari penyediaan angkutan umum, (Wells, 1975 dikutip Tamin 2000) mengatakan bahwa menyediakan pelayanan angkutan yang baik, handal, nyaman, aman, cepat dan murah untuk umum. Hal ini

dapat diukur secara relatif dari kepuasan pelayanan beberapa kriteria angkutan umum ideal antara lain adalah:

- Keandalan
  - a. Setiap saat tersedia
  - b. Waktu Singkat
- Kenyamanan
  - a. Pelayanan yang sopan
  - b. Terlindungi dari cuaca buruk
  - c. Mudah turun naik kendaraan
  - d. Tersedia tempat duduk setiap saat
  - e. Tidak bersesak – sesak
  - f. Interior yang menarik
  - g. Tempat duduk yang enak
- Keamanan
  - a. Terhindar dari kecelakaan
  - b. Bebas dari kejahatan
- Waktu Perjalanan
  - a. Waktu didalam kendaraan singkat

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan dengan Pelayanan sarana angkutan berupa kendaraan. Sementara Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang Pelayanan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. (Warpani, 1990).

Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang

atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal atau masstransit memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, Pemerintah perlu turut campur tangan dalam hal ini. (Warpani, 1990). Beberapa kriteria ideal angkutan umum menurut *Harries* (2976) dilihat pada tabel dibawah ini

**Tabel 3 Moda Transportasi Darat Menurut Jangkauan Wilayah**

No.	Jangkauan (wilayah pelayanan)		Moda Transportasi	Bentuk Alat Transportasi Secara Fisik
	Hirarki Kewilayahan	Batas Administrasi		
1	LOKAL	Desa dan Kota	Moda transportasi lokal atau moda transportasi desa dan kota	Minibus, sepeda, sepeda motor, gerobak, bus kota, bajaj, bemo, kereta api, becak, truk, dll.
2	REGIONAL	Dalam Provinsi	Moda transportasi regional atau moda transportasi antar-kota dalam provinsi (AKDP)	Bus kecil/sedang, Minibus, truk sedang/besar, kereta api, dll.
3	NASIONAL	Antar Provinsi	Moda transportasi nasional atau moda transportasi antar-kota antar-provinsi (AKAP)	Bus sedang/besar, truk sedang/besar, kereta api, dll.
4	INTERNASIONAL	Antar Negara	Moda transportasi internasional atau moda transportasi lintas negara	Bus besar, truk besar, kereta api, dll.

Sumber: Yonatan Christian Pandensolang.(2014). Pengembang Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung. Skripsi Program Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Yonatan Christian Pandensolang.(2014).Pengembang Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung. Skripsi Program Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.



Sejumlah regulasi terkait transportasi dapat disimak dalam beberapa peraturan. UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan PP No. 74 Tahun 2014 Pengertian perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum (vide Pasal 1 angka 21 UU No. 22 Tahun 2009).<sup>4</sup>

pada ketentuan Pasal 1 angka 21 UU No. 22 Tahun 2009, modal yang dipergunakan oleh perusahaan angkutan umum adalah kendaraan bermotor umum. Menunjuk pada ketentuan Pasal 1 angka 10 UU No. 22 Tahun 2009, pengertian dari kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Dalam hal ini, unsur bayaran memang sangat melekat pada hakikat perusahaan yang memang mengejar keuntungan atau laba (profit oriented) 79 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 menentukan bahwa perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang harus berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam hal ini yang dimaksud dengan badan hukum Indonesia sebagaimana dimaksud pada Pasal 79 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014 yang menentukan secara imperatif bahwa badan hukum Indonesia tersebut harus berbentuk: Badan usaha milik negara, Badan usaha milik daerah, Perseroan terbatas, atau Koperasi

Salah satu aspek penting bagi kegiatan usaha yang bergerak di bidang transportasi, baik transportasi orang maupun barang di ruang lalu lintas jalan adalah aspek perizinan. Sebagaimana surat izin usaha perdagangan menjadi syarat legalitas bagi perusahaan perdagangan, bagi perusahaan angkutan umum, syarat legalitas itu berwujud surat izin penyelenggaraan angkutan.

Pengurusan izin penyelenggaraan angkutan orang dan/atau barang dikenakan biaya perizinan sesuai dengan ketentuan

---

<sup>4</sup> Retnowati WD Tuti, Asep Setiawan, Winda Dwi Astuti Zebua. Izzatusolehka (ed). 2021. *Pelayanan Transportasi Online*. Jakarta: UM Press. Hal13.

perundang-undangan. Pasal 78 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 secara imperatif mewajibkan perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang memiliki: izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek, dan/atau izin penyelenggaraan angkutan barang khusus.

Penggunaan sepeda motor sebagai alat pengangkut diatur dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a PP No. 74 Tahun 2014. Pasal 4 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 kemudian menyatakan bahwa angkutan orang dengan menggunakan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a PP No. 74 Tahun 2014 berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau mobil bus. Dengan demikian, di samping mobil penumpang dan mobil bus, sepeda motor termasuk dalam kategori kendaraan bermotor, yang dapat digunakan untuk memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain di ruang lalu lintas jalan.

Dalam penggunaannya, kendaraan bermotor dapat digunakan untuk keperluan pribadi dan untuk keperluan bisnis atau usaha. Kendaraan Pasal 79 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 menentukan bahwa perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang harus berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam hal ini yang dimaksud dengan badan hukum Indonesia sebagaimana dimaksud pada Pasal 79 ayat (2) PP No. 74 Tahun 2014 yang menentukan secara imperatif bahwa badan hukum Indonesia tersebut harus berbentuk: Badan usaha milik negara, Badan usaha milik daerah, Perseroan terbatas, atau Koperasi. Salah satu aspek penting bagi kegiatan usaha yang bergerak di bidang transportasi, baik transportasi orang maupun barang di ruang lalu lintas jalan adalah aspek perizinan. Sebagaimana surat izin usaha perdagangan menjadi syarat legalitas bagi perusahaan perdagangan, bagi perusahaan angkutan umum, syarat legalitas itu berwujud surat izin penyelenggaraan angkutan.

Pengurusan izin penyelenggaraan angkutan orang dan/ atau barang dikenakan biaya perizinan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Pasal 78 ayat (1) PP No. 74 Tahun 2014 secara imperatif mewajibkan perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang memiliki: izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek, dan/atau izin penyelenggaraan angkutan barang khusus.





## BAB III

# TRANSPORTASI UMUM ONLINE

Munculnya transportasi berbasis online ini menimbulkan persoalan baru di Indonesia. Persoalan itu muncul dilihat dari sisi layanan jasanya, peraturannya dan penggunaannya.<sup>1</sup> Penelitian Nastiti (2016) seperti dikutip Widiyatmoko (2018) menunjukkan tiga isu krusial yang harus dihadapi oleh pengemudi transportasi daring. Isu pertama adalah otomatisasi kontrol. Pengemudi transportasi online berdasarkan riset tersebut, berada dalam pola yang disebut sebagai “gamification of work”, dimana pengemudi harus bekerja lebih keras dan lebih lama sembari mengkalkulasi poin, bonus, persentase performa dan rating agar mendapatkan upah yang cukup.<sup>2</sup>

Isu kedua adalah ilusi “kemitraan”, pada posisi ini pengemudi sebagai mitra diharuskan menyertakan alat produksinya (kendaraan), serta menanggung biaya perawatan, asuransi kendaraan, bahan bakar kendaraan, parkir dan sebagainya,

---

<sup>1</sup> Ibid. Hal.27

<sup>2</sup> Faris Widiyatmko. (2018). Dinamika Kebijakan Transportasi Online. *Journal of Urban Sociology*. Vol 1.No2.

namun mereka berada pada posisi dalam hierarki yang terendah. Perusahaan atau aplikator berada dipuncak kekuasaan dengan kuasa terhadap teknologi, modal dan akses, sementara penumpang bertindak sebagai “manager” karena rating yang mereka berikan menentukan bonus bagi pengemudi. Pada posisi inilah pengemudi sering berada dalam kondisi yang kurang menguntungkan, karena jika terdapat perselisihan dengan pelanggan hampir dapat dipastikan pengemudi harus menanggung akibatnya.

Isu terakhir adalah kekosongan hukum, ketiadaan aturan yang berlaku membuat pengemudi tidak mendapatkan perlindungan hukum sebagaimana seharusnya. Hubungan relasi kerja semi informal gaya baru yang muncul seperti industri transportasi daring, penting kiranya peraturan perundangundangan untuk merespon agar pengemudi tidak terjebak pada eksploitasi akibat kekosongan hukum.

Transportasi online atau transportasi dengan sistem pemesanan dan layanan melalui jaringan internet, melalui aplikasi di smartphone merupakan perkembangan baru di Indonesia. Peraturan pertama yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk mengatur transportasi online atau daring adalah Permenhub 32/2016.

Pemerintah sebenarnya telah memberikan pilihan kepada perusahaan aplikasi transportasi daring (aplikator) terkait jenis lini bisnisnya. Jika memang berada dalam wilayah perusahaan teknologi maka diharuskan untuk bekerja sama dengan perusahaan angkutan resmi atau membentuk koperasi atau badan hukum lainnya yang bekerja disektor transportasi. Namun pilihan untuk berubah atau beralih menjadi perusahaan jasa transportasi sepertinya enggan dilaksanakan oleh aplikator transportasi daring (Widiyatmoko: 2018).

Kemudian pada tanggal 21 Maret 2017, Menteri Perhubungan mengumumkan akan melakukan revisi atas Permenhub 32/3016.

Kemudian pada tanggal 1 April 2017 pemerintah mengumumkan revisi tersebut menjadi menjadi Permenhub 26/2017. Melalui peraturan terbaru pada saat itu, transportasi daring disebut sebagai AngkutanSewa Khusus (ASK). Terdapat setidaknya 11 poin yang mengatur transportasi daring, seperti batas kuota, batas tarif, STNK berbadan hukum, penyediaan pool, uji KIR, penyediaan bengkel, pajak akses dashboard, dan sanksi. Namun implementasi Permenhub 26/2017 ini tidak berlangsung lama.

Kemudian seperti dijelaskan Widiyatmoko (2018) enam orang pengemudi transportasi daring melakukan gugatan dengan mengajukan hak uji materiil terhadap sejumlah pasal pada Mahkamah Agung (MA) terhadap Permenhub 26/2017.

Pada bulan Agustus 2017, MA membatalkan 14 pasal dalam Permenhub 26/2017 melalui putusan No. 37 P/HUM/ 2017. MA menilai Permenhub bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di atasnya, seperti UU 20/2008 tentang Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) dan UU 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya (LLAJ). Pembatalan ini mengakibatkan tidak ada payung hukum bagi transportasi daring, dan membuat terjadi gejolak

di beberapa daerah, seperti aksi demonstrasi di Jawa Timur yang dilakukan oleh Pengemudi Angkutan Kota (Angkot) dan pengemudi transportasi konvensional.

Merespons perkembangan itu pemerintah tanggal 24 Oktober 2017, mengeluarkan revisi atas Permenhub 26/2017 menjadi Permenhub 108/2018. Pemerintah menyatakan Permenhub 108/2017 memiliki filosofi kesetaraan, yaitu kesetaraan transportasi konvensional dan transportasi daring.

Permenhub No. 108 Tahun 2017 berisi beberapa poin penting yakni :

1. Argometer taksi: besaran tarif sesuai yang tercantum pada argometer
2. Tarif: penetapan tarif dilakukan berdasarkan kesepakatan pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi. Pedomannya adalah tarif atas dan bawah yang ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atas usulan dari Gubernur sesuai kewenangannya
3. Wilayah operasi: beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Gubernur.

**Tabel 4 Permenhub Transportasi**

Pengaturan	Permenhub 26/2017	Permenhub 108/2017
Penggunaan Argometer	Tarif berpatokan pada argometer atau tertera pada aplikasi online	Tarif tercantum pada argometer atau aplikasi dengan dokumen elektronik
Batas Tarif	Mematuhi tarif batas bawah dan atas yang diusulkan gubernur dan ditetapkan Kementerian Perhubungan	Tarif berpedoman pada batas bawah dan atas yang ditetapkan Kementerian Perhubungan atas usul daerah
Wilayah Operasi	Ditetapkan dengan mempertimbangkan klasifikasi perkotaan, perkembangan daerah, dan tersedianya jalan	Beroperasi pada wilayah operasi yang ditetapkan oleh direktur jenderal/Kepala BPTJ/Gubernur
Kuota	Kuota mempertimbangkan kebutuhan dan potensi kenaikan pengguna. Ditetapkan lima tahun dan ditinjau setiap tahun	Kebutuhan kendaraan ditetapkan oleh Direktur Jenderal/Gubernur dan diumumkan ke publik
Kepemilikan Kendaraan	Surat Tanda Nomor Kendaraan atas nama perusahaan dengan dokumen SRUT	Boleh atas nama badan hukum atau perorangan dan melampirkan salinan SRUT .
Batas Jumlah Armada	Badan hukum memiliki paling sedikit lima kendaraan atas nama badan hukum	Perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan membentuk koperasi
Peran Perusahaan Aplikasi	-	Perusahaan aplikasi tidak boleh bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum, seperti merekrut pengemudi, menentukan tarif, memberikan layanan akses aplikasi kepada perorangan, dan memberikan promosi tarif di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan

Sumber: Widiyatmoko ( 2018)



4. Kuota: kuota kebutuhan kendaraan ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Gubernur
5. Jumlah kendaraan: minimal lima kendaraan. Untuk perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan dapat berhimpun di badan hukum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan taksi daring.
6. Bukti kepemilikan kendaraan bermotor: BPKB atau STNK atas nama badan hukum/atas nama perorangan badan hukum berbentukkoperasi.
7. Domisili tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB): taksi daring menggunakan TNKB sesuai wilayah operasi yangditetapkan
8. Sertifikat registrasi uji tipe (SRUT): persyaratan permohonan izin bagi kendaraan bermotor baru harus melampirkan salinan SRUT kendaraan bermotor
9. Peran aplikator: perusahaan aplikasi di bidang transportasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum

Transportasi online atau transportasi dengan sistem pemesanan dan layanan melalui jaringan internet, melalui aplikasi di smartphone merupakan perkembangan baru di Indonesia. Peraturan pertama yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk mengatur transportasi online atau daring adalah Permenhub 32/2016. Kemudian pada tanggal 21 Maret 2017, Menteri Perhubungan mengumumkan akan melakukan revisi atas Permenhub 32/3016. Kemudian pada tanggal 1 April 2017 pemerintah mengumumkan revisi tersebut menjadi menjadi Permenhub 26/2017. Melalui peraturan terbaru pada saat itu, transportasi daring disebut sebagai Angkutan Sewa Khusus (ASK). Terdapat setidaknya 11 poin yang mengatur transportasi daring, seperti batas kuota, batas tarif, STNK berbadan hukum, penyediaan pool, uji KIR, penyediaan bengkel, pajak akses dashboard, dan sanksi.

Merespons perkembangan itu pemerintah tanggal 24 Oktober 2017, mengeluarkan revisi atas Peraturan Menteri 26/2017 menjadi



Peraturan Menteri 108/2017. Pemerintah menyatakan Peraturan Menteri 108/2017 memiliki filosofi kesetaraan, yaitu kesetaraan transportasi konvensional dan transportasi daring. Kemudian pada tahun 2018 dikeluarkan lagi Peraturan Menteri No 118 yang mengatur transportasi darat. Dalam kebijakan transportasi yang diatur oleh peraturan ini tidak ada secara khusus memberikan penjelasan mengenai transportasi online roda empat. Peraturan Menteri 118 Tahun 2018 ini mulai berlaku untuk kendaraan roda empat pada tahun 2019.<sup>3</sup>

Sejumlah hal yang ada dalam Peraturan Menteri No 118 No 118 antara lain:

- mobil yang bisa digunakan sebagai taksi online harus memiliki kapasitas silinder minimal 1.000 cc.
- Wilayah beroperasi berada di dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandara udara, terminal atau simpul transportasi lainnya.
- Besaran tarif angkutan akan terdiri dari biaya tidak langsung dan biaya langsung. Pedoman biaya tidak langsung dan biaya langsung ditentukan oleh Menteri dan besaran tarif tersebut harus tercantum di aplikasi.
- Akan ada tarif batas atas dan tarif batas bawah. Aplikator dilarang beri tarif promosi di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan.
- Kendaraan harus menggunakan plat warna dasar hitam tulisan putih sesuai data di aplikasi.
- Kendaraan harus dilengkapi dengan alat pemantau unjuk kerja pengemudi yang dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi saat beroperasi.
- Akan ada pembatasan kuota taksi online. Kuota ini akan ditetapkan oleh Menteri atau Gubernur setelah dilakukan kajian dengan pemangku kepentingan.

---

<sup>3</sup> Yanurisa Ananta. Resmi, Aturan Taksi Online Berlaku 1 Juni 2019. [cnbcindonesia.com tanggal 4 Juni 2019. https://www.cnbcindonesia.com/tanggal/4-juni-2019](https://www.cnbcindonesia.com/tanggal/4-juni-2019). Diakses 1 Mei 2022.

- Taksi online harus memiliki badan hukum Indonesia.
- Aplikator wajib berbadan hukum Indonesia dan memberikan akses Digital Dashboard keada Menteri atau Gubernur sesuai dengan kewenangan.
- Aplikator harus memiliki kriteria mengani penonaktifan (suspend) mitra driver. Sebelum di suspend aplikator harus memberitahukan atau memberikan peringatan terlebih dahulu.

Selanjunya sejumlah poin penting dalam peraturan Menteri yang mengatur taksi online ini dapat disimak dari gambar berikut.<sup>4</sup>

**Harus** memiliki kapasitas silinder minimal 1.000 cc

**Plat warna dasar hitam tulisan putih** sesuai data di aplikasi

Harus memiliki **badan hukum Indonesia**

Harus dilengkapi dengan **alat pemantau** untuk kerja pengemudi yang dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi

Akan ada **tarif batas atas dan tarif batas bawah**. Aplikator dilarang beri tarif promosi di bawah tarif batas bawah

Wilayah beroperasi berada di dalam **kawasan perkotaan**

**Tarif angkutan akan terdiri dari biaya tidak langsung dan biaya langsung.** Pedoman biaya tidak langsung dan biaya langsung ditentukan oleh Menteri dan besaran tarif tersebut harus tercantum di aplikasi.

Akan ada **pembatasan kuota taksi online**. Kuota ini akan ditetapkan oleh Menteri atau Gubernur

Aplikator harus memiliki kriteria **mengenai suspend mitra driver**

Aplikator memberikan akses **Digital Dashboard** keada Menteri atau Gubernur

**Gambar 5 Peraturan Taksi Online**

Sumber: cnbcindonesia.com

<sup>4</sup> Yanurisa Ananta. Resmi, Aturan Taksi Online Berlaku 1 Juni 2019. cnbcindonesia.com tanggal 4 Juni 2019. <https://www.cnbcindonesia.com/tech/20190605201541-40-76892/berlaku-1-juni-2019-ini-kisi-kisi-aturan-taksi-online>. Diakses 2 Mei 2022.

Sementara itu terkait taksi online beberapa ketentuan yang termuat dalam PM 118/2018 juga dapat disimak dalam berikut. Intinya dalam penggunaan argometer, batas tarif, wilayah operasi, kuota kendaraan, kepemilikan kendaraan dan status aplikasi online tampak dalam ari berikut ini.

**Tabel 5 Peraturan Menteri Perhubungan No 118/2018**

Pengaturan	Perhub 118/2018
Penggunaan Argometer	Besaran tarif Angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e tercantum pada aplikasi teknologi informasi disertai bukti dokumen elektronik.
Batas Tarif	Besaran tarif Angkutan Sewa Khusus yang berlaku paling sedikit sebesar tarif batas bawah dan paling banyak sebesar tarif batas atas
Wilayah Operasi	Menteri untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi dan yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; Gubernur untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) daerah provinsi.
Kuota	Rencana kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ditetapkan oleh Menteri atau Gubernur sesuai dengan kewenangannya setelah dilakukan kajian dengan pemangku kepentingan
Kepemilikan Kendaraan	Penyelenggara Angkutan Sewa Khusus dapat dilakukan oleh pelaku usaha mikro atau pelaku usaha kecil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan.

Peran Perusahaan Aplikasi	Memberikan akses Digital Dashboard kepada Menteri atau Gubernur sesuai dengan kewenangan; memberikan akses aplikasi kepada Pengemudi yang kendaraannya telah memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus berupa Kartu Elektronik Standar Pelayanan; bekerja sama dengan Perusahaan Angkutan Sewa Khusus yang telah memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus dalam merekrut pengemudi; dan. Membuka kantor cabang dan menunjuk penanggung jawab kantor cabang di kota sesuai dengan wilayah operasi.
---------------------------	--

Sumber: Widyatmoko (2018) dan Penulis

Kata transportasi seperti dijelaskan sebelumnya merupakan perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain melalui kendaraan dan didukung oleh sarana transportasi dan digerakkan oleh manusia. Kemudian istilah online merujuk kepada koneksi komunikasi yang menggunakan jaringan internet. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa transportasi online adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu. Dengan demikian transportasi online merujuk kepada salah satu bentuk dari penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi).

Aplikasi transportasi online ini dapat digunakan dengan smartphone berbasis Android dan IOS dari Apple telah menyediakan jasa transportasi online dalam beberapa tahun ini. Terhitung sejak 2015 salah satu aplikasi transportasi online ini telah beroperasi di Indonesia terutama di kota-kota besar. Beralihnya jasa pengguna transportasi konvensional ke transportasi online dipengaruhi oleh faktor kecanggihan alat komunikasi (teknologi)

dan keinginan masyarakat yang senantiasa menghendaki kemudahan dan percepatan waktu.

Perilaku masyarakat dalam menyikapi perubahan akan menerima jika perubahan itu memberikan keuntungan. Transportasi online bagi masyarakat di kota besar dianggap sebagai ‘pahlawan’ yang dapat menembus kemacetan yang semakin parah dan digunakan oleh seluruh lapisan masyarakat, sekaligus membuka lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat. Itu keuntungan bagi penumpang, sementara keuntungan bagi Pemilik Transportasi Online antara lain mobil tidak perlu melakukan Uji Kir tiap 6 bulan, tidak memiliki Kartu Pengawasan dan Perpanjangan SK Trayek, sehingga tidak perlu keluar uang banyak, luas wilayah kerjanya, Disisi lain transportasi online juga mengakibatkan kerugian Pemilik angkot. Banyak Keluhan disampaikan oleh sopir angkot, dimana pendapat harian mereka turun drastis

Sejumlah kajian menunjukkan bahwa tujuan dan manfaat lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi online adalah sebagai berikut:

- a. Praktis dan mudah digunakan, layanan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini cukup menggunakan telepon pintar yang sudah menggunakan internet dan aplikasi jasa transportasi online yang ada di dalamnya, kita dapat melakukan pemesanan layanan jasa transportasi.
- b. Transparan, dengan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi online secara detail seperti nama driver, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi dan lain sebagainya.
- c. Lebih terpercaya, maksudnya di sini lebih terpercaya adalah para pengemudi atau driver sudah terdaftar di dalam perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini berupa identitas lengkap dan perlengkapan

berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat meminimalisir risiko kerugian terhadap pengguna jasa transportasi ini.

- d. Adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi, salah satu perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi online yaitu Go-Jek telah melakukan kerja sama dengan perusahaan asuransi Allianz dalam memberikan perlindungan asuransi kecelakaan bagi para pengguna jasa transportasi Go-Jek.

Mengenai dampak dari transportasi online telah dilakukan berbagai kajian. Salah satu kajian berjudul Kebijakan Transportasi Online dan Konflik Sosial. Oleh Bambang Istianto dan Ztaufan Maulana, 2017. Tujuan dari kajian ini mengetahui perkembangan transportasi on line sampai menimbulkan konflik sosial. Metode penelitian deskriptif kualitatif, dengan menggunakan random sampling. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa beroperasinya transportasi online pada kenyataannya berdampak pada turunnya pendapatan sopir taxi konvensional sampai 70%. Pada prinsipnya masyarakat komunitas sopir angkutan umum baik online dan konvensional memahami kebijakan pemerintah dengan harapan kebijakan tersebut bersifat adil dan tidak diskriminatif dan penegakan hukum yang tegas. Dalam implementasi kebijakan terdapat hambatan yakni pelaksana kebijakan kurang kredibel, perbedaan persepsi dengan kelompok sasaran, maka pemerintah mesti melakukan pendekatan dan komunikasi yang intensif dengan kelompok sasaran sehingga konflik sosial tidak akan terjadi. Selain itu terdapat kajian lain berjudul Service Quality Analysis for Online Transportation Services: Case Study of GO-JEK. Oleh Shilvia L. Br. Silalahi, Putu W. Handayani, Qorib Munajat.

Pengukuran yang dikembangkan dari studi terkait sebelumnya mencakup tiga dimensi yaitu kualitas layanan, kualitas informasi, dan kualitas sistem. Pendekatan penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif dengan teknik Entropi untuk analisis data dan GO-

JEK sebagai studi kasus. Jumlah responden untuk penelitian ini adalah 1.670. Analisis menunjukkan bahwa ada 20 kriteria yang dapat digunakan untuk mengukur kualitas layanan transportasi online. Dari analisis entropi, setiap kriteria ditimbang untuk menentukan peringkat kualitas layanan relatif satu sama lain. Ditemukan bahwa tiga aspek terbaik untuk layanan transportasi online GO-JEK adalah kognitif yang dirasakan, kemudahan penggunaan, dan inovasi situs web yang dirasakan. Sementara itu, tiga kriteria terendah adalah kompensasi, kepercayaan, dan risiko yang dirasakan.

Selain dua kajian tersebut terdapat juga studi yang berjudul Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek pada Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan (Studi Kasus Legalitas Ojek Online) oleh Puji Rahman. Penelitian menggunakan metode penelitian kualitatif. Pengumpulan data menggunakan observasi, dokumentasi dan wawancara pada informan yang dianggap berkompeten Hasil penelitian menunjukkan bahwa Implementasi Peraturan Menteri Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek telah berjalan dengan baik, hal ini dapat dilihat bahwa sampai saat ini operasional ojek online tetap dapat beroperasi beriringan dengan angkot konvensional dengan aman, lancar dan sesuai dengan standar keselamatan. Implementasi dari 11 poin yang dimuat dalam Peraturan Menteri Nomor 26 Tahun 2017 dapat berjalan dengan baik tentunya karena peran Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan yang telah melakukan tugasnya secara optimal dengan melakukan pengawasan secara langsung dan bekerjasama dengan pihak Kepolisian.

Sedangkan kajian lainnya berjudul Dampak Transportasi Online Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Samarinda, oleh Rudy Syafariansyah Erni Setiawati tahun 2018. Tujuan Penelitian:

mengukur besarnya dampak keberadaan transportasi online terhadap sosial ekonomi masyarakat di Samarinda. Instrumen dengan kuisioner dengan skala data ordinal. Hasil penelitian survei kepada 90 orang, sebanyak 61 responden (68%) menyatakan transportasi berdampak positif bagi sosial ekonomi masyarakat. Koefisien regresi, sebesar 2,9. Koefisien Korelasi ( R ) sebesar 0,905 maknanya bahwa pengaruh transportasi online terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat Samarinda adalah sangat kuat dan positif, pengaruhnya sebesar nilai koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,82 atau 82%.

Studi tentang transportasi online juga dilakukan oleh Oleh Putri Yulfa Rianti dan Retnowati WD Tuti dengan judul ualitas Pelayanan Transjakarta Busway di DKI Jakarta. Transjakarta Busway Di DKI Jakarta dalam melayani pelanggan masih terdapat ketidak puasan dari pelanggan. Tujuan penelitian: menganalisis Kualitas Pelayanan Transjakarta Busway Di DKI Jakarta. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kualitas Pelayanan Transjakarta Busway Di DKI Jakarta masih kurang baik, hal ini terlihat dari lima indikator yang digunakan untuk menguklur kualitas pelayanan Tranjakarta yaitu Reliability, Responsiveness, Assurance, Empathy dan Tangibel.

Pelaku transportasi online di Indonesia adalah Gojek (sebelumnya ditulis GO-JEK) yang merupakan sebuah perusahaan teknologi asal Indonesia yang melayani angkutan melalui jasa ojek. Perusahaan ini didirikan pada tahun 2010 di Jakarta oleh Nadiem Makarim. Saat ini, Gojek telah tersedia di 50 kota di Indonesia. Hingga bulan Juni 2016, aplikasi Gojek sudah diunduh sebanyak hampir 10 juta kali di Google Play pada sistem operasi Android, dan telah tersedia di App Store. Gojek juga mempunyai layanan pembayaran digital yang bernama Gopay. Selain di Indonesia, layanan Gojek kini telah tersedia di Thailand, Vietnam dan Singapura. Pada 17 Mei 2021, Tokopedia dan Gojek mengumumkan resmi merger dan membentuk Grup GoTo.[6]



Nama GoTo sendiri berasal dari singkatan Gojek dan Tokopedia dan juga berasal dari kata gotong-royong. (wikipedia:2021).

Kegiatan Gojek bertumpu pada tiga nilai pokok:

- 1) Kecepatan
- 2) Inovasi
- 3) Dampak social

Gojek lahir dari ide CEO (chief executive officer) dan Managing Director Nadiem Makarim yang mengaku seorang pengguna ojek. Ojek yang merupakan kendaraan motor roda dua ini memang transportasi yang sangat efektif untuk mobilitas di kemacetan kota. Dengan pengalamannya saat naik ojek di jalanan yang macet inilah ia kemudian menciptakan Gojek, sebuah layanan antar jemput dengan ojek modern berbasis pesan.



**Gambar 5 Simbol Perusahaan Gojek**

Sumber: Wikipedia

Tujuan PT Gojek saat itu adalah meningkatkan kinerja para pengemudi ojek. Di 2015 PT Gojek memutuskan untuk ojek modern berbasis pesan. Dengan cara memasukan alamat seseorang tersebut untuk mengetahui biaya pengguna layanan, lalu menggunakan layanan use my location untuk mengarahkan driver ke tempat seseorang tersebut berada.

Gojek merupakan perusahaan dalam status hukum sebagai penyedia jasa. Gojek juga bekerja sama dengan beberapa mitra usaha sebagai pendukung dalam mengoperasikan Gojek itu sendiri, karena perusahaan Gojek menerapkan sistem merekrut mitra usaha agar dapat menambah lapangan kerja bagi pengemudi

ojek yang sebelumnya belum terikat dengan perusahaan manapun.

Berdirinya perusahaan Gojek adalah berdasarkan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, sebagai dasar hukum berdirinya perusahaan Gojek dan menjadi perusahaan yang telah berbadan hukum. Dalam praktiknya, PT Gojek Indonesia terdaftar di KEMENKUMHAM sebagai Perusahaan Penyedia Jasa aplikasi.

Perusahaan ini sebagai penghubung antara penumpang (konsumen) dengan pengemudi ojek (pelaku usaha) secara mudah. Sebagai perusahaan teknologi, Gojek memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), Surat Izin Tempat Usaha (SITU), Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP), Tanda Daftar Perusahaan (TDP) dan Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).

Gojek awalnya hanya menawarkan 8 (delapan) fitur layanan jasa dan seiring berjalannya waktu GO-JEK menyediakan sampai dengan 17 (tujuh belas) fitur jasa layanan yang bisa dimanfaatkan oleh para pelanggannya yaitu Go-Ride, Go-Car, Go-Bluebird, Go-Food, Go-Send, Go-Pulsa, GoBills, Go-Shop, Go-Mart, Go-Tix, Go-Box, Go-Message, Go-Clean, Go Glam, Go-Auto, Go-Med, Go-Busway. Seiring dengan perjalanan waktu beberapa fitur Gojek telah menghilang atau berganti dengan yang baru.

Pelaku transportasi online lainnya adalah Grab. Grab merupakan salah satu platform layanan on demand yang bermarkas di Singapura. Berawal dari layanan transportasi, perusahaan tersebut kini telah mempunyai layanan lain seperti pengantaran makanan dan pembayaran yang bisa diakses lewat aplikasi mobile.

Pada awalnya, Grab didirikan di Malaysia, sebelum kemudian memindahkan kantor pusat mereka ke Singapura. Saat ini, Grab telah beroperasi di Asia Tenggara, kecuali Laos dan Brunei). Grab merupakan startup “decacorn” (sebutan untuk startup yang memiliki valuasi perusahaan sebesar US\$10 miliar) pertama di Asia Tenggara.



**Gambar 6 Simbol Perusahaan Grab**

Sumber: Wikipedia

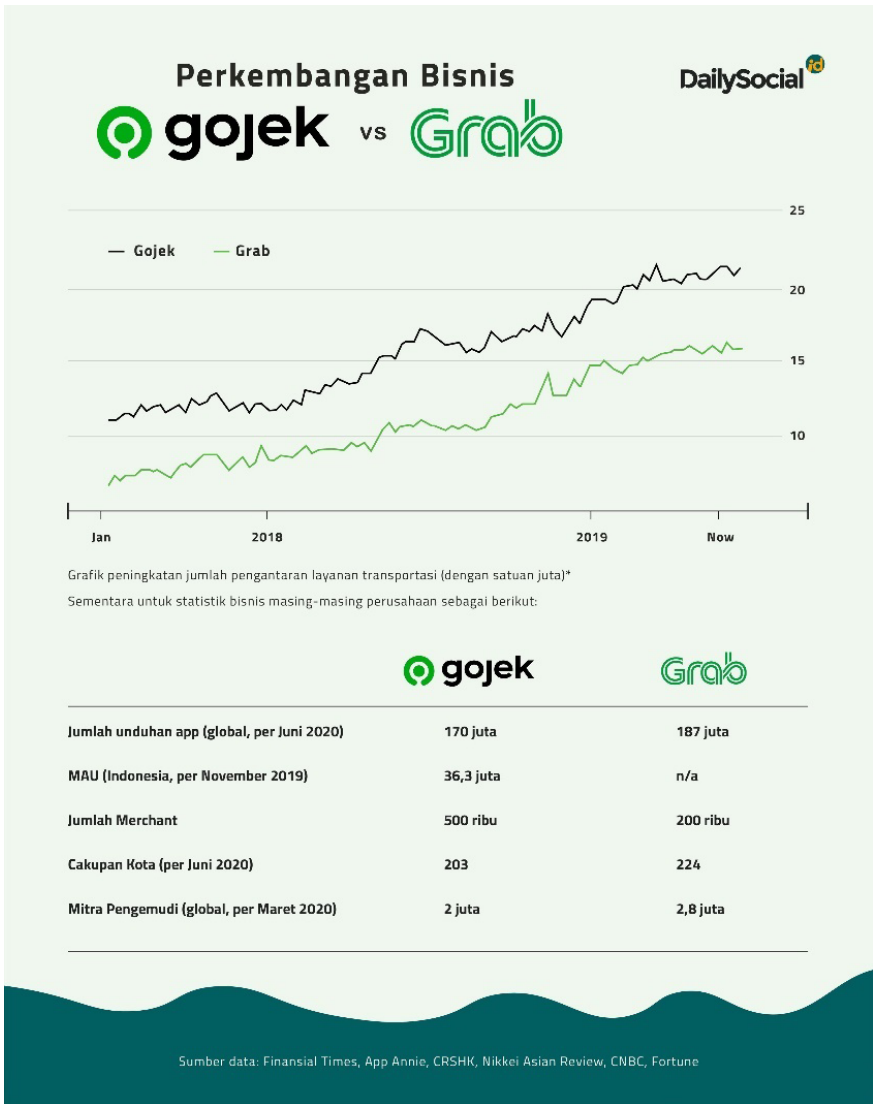
Di Indonesia, Grab melayani pemesanan kendaraan seperti ojek (GrabBike), mobil (GrabCar), taksi (GrabTaksi), kurir (GrabExpress), pesan-antar makanan (GrabFood), dan carpooling (GrabHitch Car). Saat ini Grab tersedia di 125 kota di seluruh Indonesia, mulai dari Banda Aceh–Aceh hingga Jayapura–Papua.

Grab juga berkembang tidak hanya sebagai penyedia jasa transportasi tetapi juga layanan antar makanan, layanan pembelian pulsa dan layanan pembayaran sejumlah tagihan seperti kartu kredit.

Pengguna jasa transportasi online mensyaratkan memiliki akses terhadap internet yang umumnya melalui smartphone. Murahannya harga smartphone serta mudahnya akses internet karena pulsa dan paket data semakin murah menyebabkan pengguna jasa transportasi online terutama di Pulau Jawa dan kota-kota besar di Indonesia tinggi angkanya. Konsumen transportasi online terutama angkutan roda dua ini seperti di Jakarta banyak digunakan untuk menembus kemacetan saat ke kantor dan pulang dari kantor.

Jumlah konsumen transportasi online ini erat kaitannya juga dengan semakin tingginya akses internet dari smartphone. Pengguna internet di Indonesia juga sebarannya luas dan jumlahnya besar. Sebuah laporan yang ditulis Randi Eka (2020) menyebutkan bahwa pengguna Gojek mencapai lebih dari 20 juta

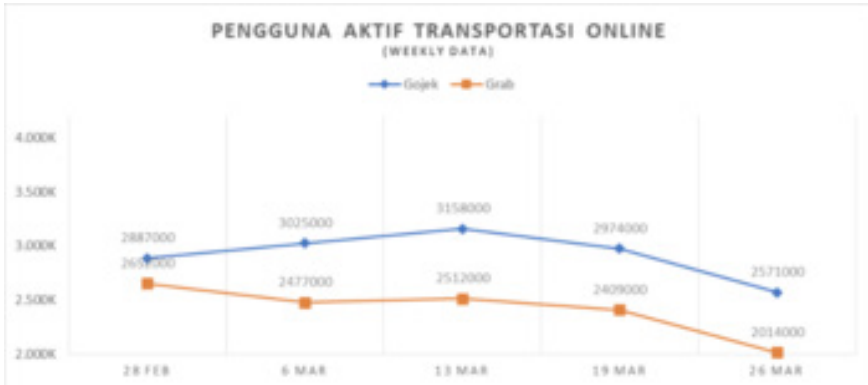
sedangkan Grab angkanya di atas 15 juta pengguna. Angka tahun lalu ini menunjukkan jumlah konsumen transportasi online ini juga terus berkembang.



**Gambar 7 Pengguna Layanan Online (2020)**

Sumber: Daily Sosial

Sementara data dari Statqo menunjukkan, pada 13 Maret 2020 jumlah pengguna aktif mingguan Gojek dan Grab masih ada di angka 3,15 juta dan 2,51 juta penumpang. Angka ini terus turun hingga 26 Maret penumpang Gojek mencapai 2,57 juta orang, dan Grab 2,01 juta.

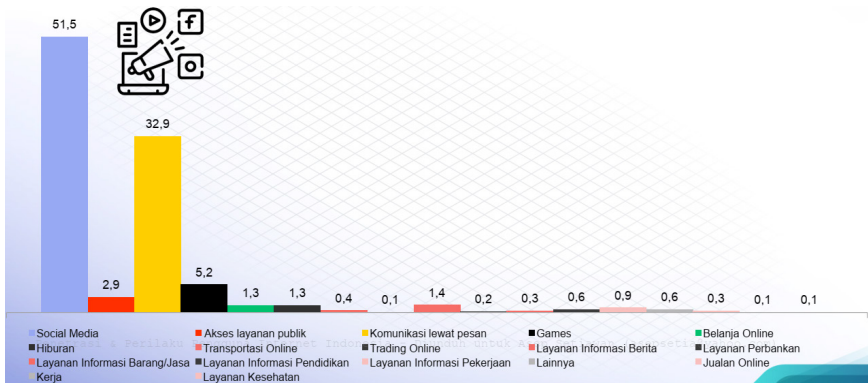


**Gambar 8 Pengguna Transportasi Online**

Sumber: lokadata (2020)

Data lain menunjukkan pengguna jasa transportasi online di Indonesia mencapai 53,08 juta pengakses. Dari jumlah itu, sebanyak 15,73 juta merupakan unique visitor Grab, Go-Jek dan Uber.

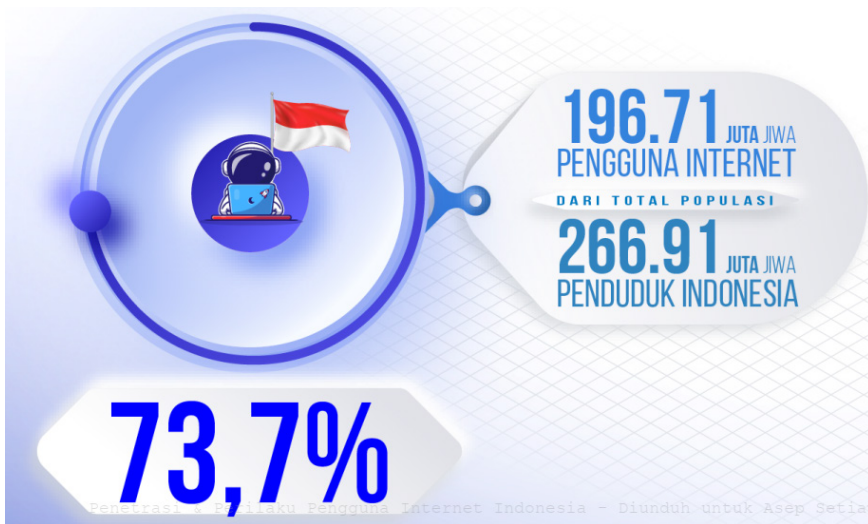
Berdasarkan kajian APJI tahun 2020, pengguna internet untuk memanfaatkan jasa transportasi online jumlahnya mencapai 1,5 persen. Angka 1,5 persen di Indonesia ini bagian dari sekitar 197 juta internet. Angka 1,5 persen ini apabila diterjemahkan maka konsumen transportasi online ini minimal mencapai hampir enam juta pengguna. Perkiraan mengenai konsumen ini kemungkinan lebih besar dari angka yang disampaikan oleh APJII tahun 2020 seperti berikut:



**Gambar 9 Alasan Menggunakan Internet**

Sumber: APJII (2020)

Dengan jumlah pengguna internet di Indonesia pada tahun 2020 mencapai hampir 197 juta maka dapat diperkirakan masyarakat pengguna jasa transportasi online juga tidak sedikit.



**Gambar 10 Jumlah Pengguna Internet**

Sumber: APJII (2020)

Dari angka-angka tersebut konsumen transportasi online di Indonesia melibatkan jumlah yang besar. Dengan jumlah konsumen yang besar mencapai jutaan orang per hari apalagi

kalau tidak ada pandemi COVID-19 maka transportasi online merupakan bagian dari kehidupan masyarakat dan bahkan bisa disebut sebagai bagian dari gaya hidup masyarakat modern.



## BAB IV

# IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI ONLINE

### **A. Transportasi di Tangsel**

Kota Tangerang Selatan sebagai kota termuda yang terletak di bagian timur Provinsi Banten, sebelah utara berbatasan langsung dengan Provinsi DKI Jakarta dan Kota Tangerang, sebelah timur berbatasan langsung dengan Provinsi DKI Jakarta dan Kota Depok, sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Bogor dan Kota Depok, dan sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Tangerang. Luas wilayah Kota Tangerang Selatan sebesar 147,19 km<sup>2</sup> atau sebesar 1,63 persen dari luas wilayah provinsi Banten. Kecamatan terluas adalah Kecamatan Pondok Aren dengan luas 29,88 km<sup>2</sup> atau 20,30 persen dari luas keseluruhan Kota Tangerang Selatan, sedangkan kecamatan dengan luas paling kecil adalah Setu dengan luas 14,8 km<sup>2</sup> atau 10,06 persen.

Kota Tangerang Selatan memiliki jumlah penduduk sebesar 1.354.350 jiwa pada tahun 2020 dengan kepadatan penduduk sebesar 9.201 jiwa per Km<sup>2</sup>, artinya bahwa di Kota Tangerang Selatan setiap 1 Km<sup>2</sup> rata-rata dihuni oleh 9.201 orang penduduk. Kepadatan penduduk tertinggi di Kecamatan Ciputat yaitu



sebesar 11.356 jiwa per Km<sup>2</sup>. Ini akan menyebabkan semakin padatnya penduduk di Kota Tangerang Selatan jika tidak dapat menekan laju pertumbuhan penduduknya. Kecamatan Setu adalah kecamatan dengan kepadatan penduduk terendah yaitu sebesar 5.688 jiwa per Km<sup>2</sup>

Pada Tahun 2020 jumlah ruas jalan di Kota Tangerang Selatan sebanyak 467 ruas dengan ariabl total sepanjang 384.688 km. Jumlah ruas jalan terbanyak ada di kecamatan Pamulang, yaitu sebanyak 118 ruas dengan ariabl sebesar 84,310 km. Untuk ruas jalan yang paling sedikit adalah Kecamatan Setu yaitu sebanyak 28 ruas, dengan ariabl sebesar 28,355 km.

Data mengenai kendaraan di Tangsel yang cukup lengkap antara lain dapat disimak dari Review Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan 2016-2021.

**Tabel 6 Jumlah Kendaraan di Tangsel**

TAHUN 2015						
NO	KECAMATAN	MOBIL PENUMPANG	BUS	TRUCK	SEPEDA MOTOR	JUMLAH
1	Serpong	33,466	44	5,488	65,253	<b>104,251</b>
2	Serpong Utara	7,582	117	1,923	35,069	<b>44,691</b>
3	Setu	21,745	2	3,863	55,420	<b>81,030</b>
4	Pamulang	38,118	193	4,208	155,049	<b>197,568</b>
5	Ciputat	21,494	129	2,905	105,670	<b>130,198</b>
6	Ciputat Timur	22,866	143	2,338	72,318	<b>97,665</b>
7	Pondok Aren	35,631	135	3,732	143,005	<b>182,503</b>
<b>JUMLAH</b>		<b>180,902</b>	<b>763</b>	<b>24,457</b>	<b>631,784</b>	<b>837,906</b>

Sumber: Dinas Perhubungan Tangsel (2016).

Dalam laporan data di Tangerang Selatan tidak disebutkan jumlah angkutan transportasi online roda empat dan roda dua. Kesulitan mendapatkan data resmi mengenai jumlah kendaraan roda empat dari transportasi online dan konvensional karena wilayah kerjanya yang tidak terbatas di Tangsel. Apalagi pengemudi kendaraan berbasis layanan online ini tidak diharuskan berkantor atau perusahaan yang berbasis di Tangsel.

Kebijakan transportasi online ini tampak dapat dikomunikasikan dengan baik dari pusat sehingga semua regulasi itu mengikuti peraturan ariabl No. 118. Dalam wawancara dengan pejabat Dinas Perhubungan Tangerang Selatan ditemukan bahwa di wilayah ini pengaturan transportasi konvensional sesuai dengan aturan yang ada dan tidak mengalami perubahan. Namun kebijakan terhadap transportasi online dapat dikatakan tidak ada pengaturan di tingkat kota seperti di Tangerang Selatan.

Tidak adanya kebijakan turunan dari Peraturan Menteri Perhubungan ini memberikan keuntungan besar terhadap operasional transportasi online ini. Pertama, transportasi online dapat dengan bebas beroperasi di Tangerang Selatan tanpa harus mengikuti aturan perusahaan yang ada di wilayah ini. Kedua, transportasi online tidak harus terdaftar di wilayah Tangerang Selatan. Ketiga, pengemudi transportasi online tidak menerima aturan setempat karena sudah tercakup dalam peraturan ariabl dan menginduk ke pusat.

Menurut pejabat pemerintah yang diwawancarai, pelaku transportasi online dapat beroperasi sampai sejauh-jauhnya dan tidak ada batasannya. Sedangkan kendaraan umum seperti angkutan kota ini ada jalur trayeknya. Seperti di Tangerang Selatan masih ada tujuh trayek yang fungsinya juga memang sudah berkurang tinggal sekitar 30%. Bahkan dengan ariable COVID-19 operasional angkutan umum sejak Maret 2020 sampai Oktober 2021 mengalami penurunan yang besar. Hal itu disebabkan adanya sejumlah regulasi yang memberikan pembatasan pergerakan manusia di Tangerang Selatan untuk mencegah penyebaran COVID-19.

**Tabel 7 Kendaraan Umum di Tangerang Selatan**

NO	RUTE TRAYEK	JUMLAH ARMADA
1.	Kota Tangerang Selatan - Kota Tangerang (AKDP)	637
2.	Kota Tangerang Selatan - DKI Jakarta (AKAP)	1826
3.	Kota Tangerang Selatan - Jawa Barat (AKAP)	207
4.	Angkutan Kota Tangerang Selatan	1314
JUMLAH		3984

Sumber Dinas Perhubungan Tangsel (2016).

Jika data terakhir yang terekam tahun 2016 mencapai ariab 4000 angkutan umum dan tahun 2021 dilaporkan oleh pejabat Tangerang Selatan mencapai 3000 angkutan umum, maka dengan adanya transportasi online kegiatannya menurun sampai 30 persen. Jika angka terakhir digunakan sebagai ukuran kehadiran transportasi online ditambah dengan COVID-19 maka kendaraan umum yang beroperasi jumlahnya sekitar 1000 mobil.

Demikian juga taksi konvensional yang merupakan angkutan umum masih tersedia di Tangerang Selatan dengan jumlah mencapai ariab 5.400 mobil taksi. Dengan adanya kebijakan dimana transportasi online sudah beroperasi setidaknya tiga tahun terakhir maka diperkirakan jumlahnya juga akan menyusut. Salah satu aspek yang menyebabkan jumlah taksi yang merupakan angkutan umum roda empat juga menurun aktivitas dan jumlahnya disebabkan transportasi online ini dikategorikan sebagai usaha yang hanya menjual aplikasi atau sistem yang dapat dimanfaatkan masyarakat di Tangerang Selatan. Seperti dalam aria berikut dengan jumlah perusahaan taksi bersaing dengan perusahaan transportasi online terdapat kebijakan yang menguntungkan transportasi online.

Pertama, transportasi online merupakan perusahaan aplikasi yang tidak memerlukan pemeriksaan Dinas Perhubungan Tangerang Selatan karena berkantor di Jakarta. Secara hukum pemerintah Tangerang Selatan tidak memiliki wewenang mengatur perusahaan aplikasi di tingkat nasional.

**Tabel 8 Jumlah Perusahaan Taksi di Tangsel**

NO	NAMA PERUSAHAAN	JUMLAH KENDARAAN
1	PT.BLUE BIRD GRUP	3200
2	PT.FAJAR MUTIARA TIMUR/EXPRESS TAKSI	1040
3	PT.TRANSPORT NUSANTARA INDONESIA/TRANSCAB	400
4	PT.SAROSOAN KENCANA SAKTI	150
5	PT.SABILA	225
6	PT.MEGA SARANA TRANSPORINDO	170
7	PT.GLOBAL AUTONUSA/ASIA TAKSI	200
JUMLAH		5385

Sumber : Dinas Perhubungan Tangsel (2016).

Kedua terhadap transportasi online ini pernah diberlakukan uji kendaraan oleh pemerintah Tangerang Selatan. Namun kemudian tidak dapat berjalan karena adanya penolakan dari pemilik kendaraan yang masuk dalam kategori kendaraan pribadi, bukan kendaraan umum untuk kendaraan umum. Demikian juga kebijakan pemerintah Tangerang Selatan untuk melakukan pengetokan dan penyemprotan cat apabila terdapat cacat kendaraanya juga tidak diterima pemilik kendaraan karena dianggap akan mengurangi nilai jual kendaraan.

Ketiga, kebijakan lain untuk mengatur transportasi online yang berbeda dengan transportasi konvensional di wilayah Tangerang Selatan dengan menerapkan stiker kepada kendaraan transportasi online. Kebijakan ini juga tidak berhasil karena tidak dapat diterapkan. Akhirnya pemerintah Tangerang Selatan menunggu aturan dari DPRD yang juga belum keluar.

Dengan demikian di Tangerang Selatan tidak ada aturan baik dalam bentuk perda maupun peraturan daerah lainnya yang mengatur tentang transportasi online, karena go car/grab bukan dikategorikan sebagai moda transportasi. Alasannya

bahwa kendaraan yang digunakan adalah kendaraan pribadi, bukan dikhususkan sebagai umum, dan dikategorikan sebagai non trayek. Sedangkan kategori trayek seperti angkot, dan taxi, sehingga pengaturannya belum ada. Kalau pun ada aturan-aturan yang digunakan langsung turunan dari peraturan pusat, seperti Permenhub.

Selanjutnya ditemukan pula bahwa transportasi online ini dikategorikan sebagai usaha yang hanya menjual aplikasi atau sistem, yang dimanfaatkan masyarakat dengan baik bagi yang mengerti teknologi. Tapi bagi masyarakat yang kurang memahami, kendaraan konvensional masih menjadi pilihan

Di Tangerang Selatan pernah dibuat aturan untuk uji KIR bagi kendaraan transportasi online, aturan KIR untuk kendaraan online ini dari Provinsi, diawal-awal kemunculan ramai tentang transportasi online ini, tapi tidak berjalan dengan baik, karena penolakan dari pemilik kendaraan-kendaraan pribadi tersebut. Pengetokan dan penyemprotan itu juga ditolak karena para pemilik kendaraan transportasi online tersebut beranggapan akan mengurangi nilai jual dari kendaraan mereka masing-masing.

Di Tangerang Selatan juga pernah diterapkan juga penggunaan stiker pada kendaraan yang digunakan untuk transportasi online tersebut, supaya terlihat perbedaan antara kendaraan go/grab dengan kendaraan pribadi lainnya, karena sering juga kejadian kita (dishub) dalam mengecek di jalan salah sasaran. Akhirnya selama belum ada aturan yang dikeluarkan dari DPRD Tangsel, dishub menjalankan sesuai dengan aturan yang ariable.

Dalam implementasi transportasi online Tangerang Selatan menurut pihak berwenang tidak ada konflik yang terjadi soal perbedaan aturan bagi go car atau grab car dengan kendaraan umum konvensional, karena pemerintah terus melakukan komunikasi dengan pihak-pihak terkait, seperti organda. Organda yang ada ditangsel ini ada 2, dengan salah satu tugasnya membantu

untuk uji KIR bagi kendaraan angkutan konvensional seperti angkot.

Terkait aturan kendaraan umum, seperti tentang biaya untuk trayek ada di Perda no 9 tahun 2021. Perbedaan mendasar juga bagi go/grab adalah soal jangkauan, kendaraan online ini bisa sampai sejauh-jauhnya, tidak ada area, sedangkan kendaraan umum seperti angkot ini ada jalur trayeknya. Seperti di Tangsel ini masih ada 7 trayek yang fungsinya juga memang sudah berkurang tinggal sekitar 30%. Dengan adanya penelitian ini juga memberi masukan bagi kami (dishub) dan pembuat regulasi di Tangsel untuk memikirkan aturan tersebut untuk lebih lanjut.

Halte-halte yang sudah ada juga menjadi tanggungjawab Pemkot, JIK dan area Kota. Sebagai rekomendasi awal dari tim peneliti memang perlu diatur soal halte-halte bagi kendaraan online ini juga, sehingga tidak mengumpul di satu titik yang bukan peruntukannya. Serta perlu ada aturan trayek atau batas wilayah bagi kendaraan online. Mungkin akan menjadi masukan dalam pengaturan trayek di tahun 2022 nanti

Dari jumlah 3000 angkutan umum memang masih ada 7 trayek yang masih aktif, dengan tingkat aktif 30%. Regulasi dibuat dimulai dari usulan dinas atau rencana anggota DPRD biasanya, masih masuk rencana yang sedang kita (DPRD) rumuskan tentang SAUM (sistem angkutan umum masal), termasuk dalam perencanaan regulasi ditahun 2021 ini, tapi belum termasuk didalamnya tentang pembahasan soal kendaraan online tersebut.

## **B. Transportasi di Kabupaten Bogor**

Secara geografis, Kabupaten Bogor terletak diantara 6,190 LU – 6,470 LS dan 1060 1' – 1070103' Bujur Timur, yang berdekatan dengan Daerah Khusus Ibukota Negara sebagai pusat pemerintahan, jasa dan perdagangan dengan aktifitas pembangunan yang cukup tinggi.

Kabupaten Bogor memiliki tipe morfologi wilayah yang bervariasi, mulai dari dataran yang rendah di bagian utara sampai dataran tinggi di bagian selatan. Kabupaten Bogor merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Jawa Barat dengan ibukota kabupaten yang terletak di Kecamatan Cibinong, dengan variabel wilayah sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara : Kota Depok;
- b. Sebelah Timur : Kabupaten Purwakarta;
- c. Sebelah Selatan : Kabupaten Sukabumi;
- d. Sebelah Barat : Kabupaten Lebak Provinsi Banten;
- e. Bagian Tengah : Kota Bogor

Secara riabilitatif, Kabupaten Bogor mempunyai luas 266.383 Ha yang terdiri dari 40 kecamatan yang di dalamnya meliputi 417 desa dan 17 kelurahan, secara rinci seperti ditunjukkan pada **Tabel 2.1**. Pada tahun 2012 telah dibentuk 4 (empat) desa baru, yaitu Desa Pasir Angin Kecamatan Megamendung, Desa Urug, dan Desa Jayaraharja Kecamatan Sukajaya serta Desa Mekarjaya Kecamatan Rumpin. Adapun batas riabilitatif Kab. Bogor ditunjukkan seperti pada gambar berikut.







Untuk mengetahui perkembangan kependudukan di Kabupaten Bogor, berikut dapat diketahui dari proyeksi jumlah penduduk hingga lima tahun ke depan. Jumlah penduduk Kabupaten Bogor pada tahun 2015 berdasarkan hasil estimasi mencapai 5.331.149 jiwa. Jumlah penduduk terbanyak berada di Kecamatan Gunung Putri (388.766 jiwa) dan jumlah terkecil terdapat di Kecamatan Cariu (46.474 jiwa). Kepadatan penduduk tertinggi adalah di Kecamatan Ciomas dengan kepadatan mencapai 100 jiwa/Ha, sedangkan kepadatan terendah ada pada Kecamatan Tanjungsari yang mencapai 4 jiwa/Ha.

Permasalahan utama dari aspek transportasi di Kabupaten Bogor dapat difokuskan pada empat masalah yakni (1) ariabl tindihnya pelayanan angkutan berbasis bus dan KA tanpa integrasi moda yang efektif, (2) perizinan angkutan umum termasuk ketidakjelasan dalam pemberian izin serta ariabl izin yang diberikan, (3) tidak tertatanya struktur jaringan jalan yang melayani kota Bogor, kabupaten Bogor serta hubungannya dengan Propinsi DKI Jakarta, (4) rendahnya antisipasi dalam kecepatan perubahan penataan ruang wilayah.<sup>1</sup>

### Integrasi Antar Moda

1. Stasiun Bojonggede. Stasiun Bojonggede merupakan stasiun KA kelas 3 berada diantara stasiun Cilebut dan Citayam, dan setiap harinya melayani penumpang tidak kurang dari 38.000 orang. Jumlah penglaju dari stasiun Bojonggede terus meningkat didukung oleh banyaknya perumahan baru dan pusat pebelanjaan Cibinong. Perjalanan dengan KA merupakan alternatif yang cukup cepat dibandingkan menggunakan jalan Tol Jagorawi dan jalan non tol kearah Jakarta. Namun demikian persoalan yang dihadapi adalah sempitnya akses pintu stasiun, mengetemnya para ojek serta melimpangnya para pedagang. Fasilitas Park & Ride bagi kendaraan pribadi belum tersedia.

---

<sup>1</sup> Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan.(2015). Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ). Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan Darat dan Perkeretaapian.

2. Terminal Bus Bojong gede pada tahun 2015 sempat mati, walaupun tersedia lahan seluas Bojong Gede 1,7 hektar namun ditinggalkan penumpangnya karena berbagai sebab. Lokasinya yang 400 meter dari stasiun KA tidak cukup menarik sehingga angkutan umum ngetem didepan stasiun dan tidak masuk kedalam terminal bus. Keluhan bagi pengemudi angkutan umum karena sepinya penumpang didalam terminal, sementara bagi penumpang, masuk ke dalam terminal bus membuang waktu tunggu lama sehingga lebih cepat dibibir terminal. Tidak ada konsep integrasi antar moda yang menghubungkan stasiun KA dan terminal bus. Penegakkan hukum sulit dilakukan.
3. Pembangunan terminal truk untuk angkutan semen Cibinong, Tiga Roda, Holcim di Nambo. PT. KAI setelah membuka pelayanan angkutan semen dari Nambo ke Semarang dengan formasi 20 Gerbong Datar setara 800 ton, melalui peningkatan layanan a n t a r a l a I n p e n a m b a h a n r e l a s I b a r u , pembangunan *cement yard* dan pergudangan sementara yang terintegrasi. Namun sampai saat ini baru kerja sama dengan PT. Semen Tiga Roda dan PT. Indocement Tunggal Prakarsa yang dimulai sejak 2012. Meskipun demikian, efektifitas pelayanan stasiun KA Nambo bagi perjalanan penumpang masih sepi.
- 4 Dry port dari Nambo, Gn Putri dan Maseng. 5. MRT dari Cibubur sebaiknya diperpanjang dari Sentul

#### Perizinan Angkutan Umum

1. Diharapkan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) diberi kewenangan untuk memberikan izin AKAP (dengan pembatasan jarak, misalnya yg jaraknya kurang dari 30 km), contohnya APTB. Selama ini mengurus di Bandung.
- 2 Organisasi angkot sudah berbadan hukum walaupun jumlah angkot 6.000 unit. Cctt. Penduduk 5,3 juta jiwa (2014) sebanyak 40 kecamatan. Luas 3.000 km<sup>2</sup>.

3. Harapan: izin taksi juga di BPTJ.
4. Adanya pembatasan antara angkutan jarak jauh dan perbatasan. Sebaiknya BPTJ utk Perbatasan, dan jarak jauh ke Dirjen Darat. (sb tanggapan dari harapan DKI agar BPTJ membantu angkutan dari Jakarta ke Jabodetabek)

#### Jaringan jalan

1. Jalur BoCimi (Bogor- Ciawi- Sukabumi) spy dihidupkan utk Jalan Tol.
2. Angkutan air ('aqua') dari Cigombong, Cijeruk, Maseng ke ariabl utk angkutan barang dan tambang. Pengembangan angkutan prasaran jalan rel.
3. Akan dibangun poros tengah timur lebar 32 m dengan 4 lajur 2 jalur, ariabl 40 km, dari Gunung Sindur s/d Tanjung Sari. Tahapan pembebasan sudah dilaksanakan. Status jalan propinsi.
4. Kabupaten Bogor dan Kota Bogor, spy dari Jakarta tidak perlu melintas kota Bogor lgsg ke kabupaten Bogor. Jika ke Bekasi dan Tangerang tidak perlu ke Jakarta terlebih dahulu. (daria dari Cibinong harus lewat Cawang).

Sementara itu data umum mengenai transportasi di Kabupaten Bogor dapat dilihat dari gambar berikut. Sebanyak 40 kecamatan di Kabuparen Bogor menyambungkan wilayah ini dengan berbagai daerah seperti Kota Bogor, Kota Jakarta, Tangerang, Bekasi, Karawang sampai Bandung. Total perjalanan di Bogor perharinya mencapai 2,7 juta perjalanan, Ini menunjukkan betapa kebutuhan terhadap transportasi yang dapat diandalkan sangat tinggi. Jumlah kendaraan di kota Bogor juga cukup besar mencapai 16.556 dari data yang disampaikan beberapa tahun lalu.



# DATA UMUM

## Transportasi Bogor



**Gambar 11 Kendaraan di Bogor**

Sumber: Transportasi Kabupaten Bogor (2014).

Kabupaten Bogor dalam pengembangan transportasi umum sangat menekankan kepada sistem transportasi umum massal. Hal itu dapat dilihat dari uraian mengenai kebijakan transportasi di Bogor dalam gambar berikut yang mengandalkan moda angkutan massal.



**Gambar 12 Transportasi Umum Kabupaten Bogor**

Sumber: Transportasi Kabupaten Bogor (2014).

Dari kajian di lapangan mengenai transportasi online di Kabupaten Bogor ditemukan kemiripan seperti yang terjadi di Tangerang Selatan. Hampir tidak ada aturan di tingkat kabupaten yang menangani baik rute, armada dan sopir atau pelaku transportasi online. Dengan alasan bahwa transportasi online ini merupakan kebijakan pemerintah pusat maka di tingkat daerah meski ada beberapa kewenangan belum dapat direalisasikan. Kewenangan yang ada di tingkat gubernur misalnya dalam penentuan kuota kendaraan di sebuah daerah.

Dengan ariabl bahwa angkutan telah diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan No 118 Tahun 2018 maka di Kabupaten Bogor tidak ada tambahan aturan lagi. Dengan kata lain pelayanan angkutan online sudah tinggal dilaksanakan dengan mengacu kepada Peraturan No 118 Tahun 2018 yang mulai berlaku tahun 2019.

Menurut Wartono dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor, salah satu implementasi dari kehadiran transportasi online di Bogor adalah penentuan alokasi sekitasr 7.000 kendaraan transportasi online. Ketentuan ini dikeluarkan oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ).<sup>2</sup>

Wartono menjelaskan, Dinas Perhubungan di Kabupaten Bogor tidak memiliki aturan turunan untuk mengatur pelayanan taksi online. Untuk aplikasi online, jelas Wartono, merupakan kewenangan Kementerian Komunikasi dan Informatika bukan Kementerian Perhubungan. Dinas Perhubungan lebih memfokuskan diri kepada pengaturan ketertiban di jalan raya.

Diantara pengaturan ketertiban di jalan raya antara lain rekait halte untuk pemberhentian angkutan umum, tidak melakukan parkir sembarangan, tidak membuat kemacetan saat menunggu penumpang dan juga pengaturan tempat menunggu di dekat mall dan tempat keramaian lainnya. Namun peraturan itu sifatnya

---

<sup>2</sup> Wawancara staf Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor.

adalah untuk mengelola ketertiban di jalan raya tidak untuk mengatur transportasi online seperti taksi.

Mengenai tantangan yang dihadapi Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor saat berhadapan dengan fenomena transportasi online adalah pengaturan yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan di pusat yakni 118/2018 sehingga di daerah tidak ada kewenangan lagi. Selain itu aplikasi transportasi online juga dibawah pengaturan Kementerian Komunikasi dan Informatika.

Dalam implementasi kebijakan pusat untuk di daerah pada awal pemberlakuan taksi online, Dinas Perhubungan pernah berusaha untuk memberlakukan pemasangan stiker. Namun demikian langkah ini di lapangan ditolak oleh para pelaku transportasi online.

Kepada pelaku transportasi online – karena mengacu kepada Peraturan Menteri 118/2018 – maka hal hal yang terkait pengaturan kepada transportasi konvensional tidak dikenakan. Pelaku transportasi online tidak diharuskan memadamang plat kuning di nomor kendaraan, tidak diharuskan pemeriksaan kendaraan dua kali setahun, tidak dikenai pajak seperti kepada perusahaan taksi online.





## BAB IV

# EVALUASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI ONLINE DAN KONVENSIONAL

**T**ransportasi umum dengan moda online dan konvensional semakin perlu diperhatikan oleh pemerintah. Hal ini disebabkan sudah berkembangnya ekosistem digital sedemikian rupa sehingga masyarakat tidak lagi tergantung kepada jaringan transportasi umum konvensional berdasarkan trayek tertentu dalam mobilitas kegiatan sehari-hari. Dengan

Sejauh ini ada tiga kementerian di dalam pemerintahan yang mengelola transportasi online sedangkan transportasi konvensional menginduk kepada Kementerian Perhubungan saja. Untuk angkutan konvensional Kementerian Perhubungan yang mengatur mengenai jenis moda, jangkauan, trayek, tarif dan juga pengelola angkutan umum diatur mulai pusat sampai daerah.

Sedangkan untuk transportasi online dalam kajian yang telah dilakukan ditemukan setidaknya ada tiga kementerian yang terkait dengan transportasi online. Pertama, Kementerian Perhubungan seperti halnya juga terhadap transportasi konvensional bertanggung



jawab terhadap sejumlah hal seperti keselamatan, tarif, wilayah operasi. Sedangkan mengenai trayek tidak ada trayek dalam transportasi online roda empat yang jadi pembahasan buku ini. Juga tidak ada ketentuan kendaraan harus diperiksa dua tahun sekali dalam program KIR ke kementerian perhubungan seperti halnya terhadap transportasi online. Pajak perusahaan angkutan umum seperti taksi juga untuk konvensional dikenai pajak jika ada taksi yang berdomisili di sebuah wilayah provinsi dan kabupaten kota.

Kementerian Komunikasi dan Informatika dalam kajian yang dilakukan diketahui bertanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap perusahaan transportasi online perusahaan aplikasi berbasis digital. Kemeninfo memiliki wewenang dalam melakukan proses pendaftaran aplikasi termasuk perusahaan online dari sisi operasi digital perusahaan transportasi online. Namun sejauh ini kewenangan hanya berupa ijin aplikasi tidak tersangkut perusahaan transportasinya yang berada di bawah wewenang tertentu di Kementerian Perhubungan.

Sementara itu Kementerian Koperasi dan UKM disebut memiliki wewenang dalam menangani bentuk partisipasi para pelaku transportasi online yang seharusnya berbentuk koperasi buka perorangan. Dalam implementasinya kebijakannya Kementerian Koperasi dan UKM tidak terlalu ketat sehingga ditemukan juga tidak semua pelaku transportasi roda empat secara online bergabung dalam koperasi. Sebagian dari pengemudi online ini bertindak secara individual tidak melalui koperasi atau bentuk usaha lainnya.

Dengan kondisi ini maka pengaturan transportasi online setidaknya berada di tuga Kementerian namun untuk konvensional masih berada di wilayah wewenang Kementerian Perhubungan baik melalui Undang-undang maupun Peraturan Menteri.

Untuk transportasi online dalam kajian ke lapangan ditemukan bahwa Gubernur, Bupati dan Wali Kota termasuk DPRD Provisnis

dan DPRD Kabupaten Kota memiliki kewenangan di tingkat tertentu dalam pengaturan transportasi umum secara online atau daring.

Di Bandung Raya dan sekitarnya ditemukan adanya nya peraturan yang menerapkan kuota 4000 kendaraan transportasi online. Demikian juga ada ketentuan dari Gubernur Jawa Barat untuk kuota 4000 kendaraan di Cirebon. Sedangkan terakit wilayah Bogor Jawa Barat mengikuti pengaturan transportasi Jabodetabek. Disebutkan salah satu kelebihan kebijakan terhadap transportasi online memberikan ruang kebebasan dalam melaksanakan prosesnya mulai dari pengangkutan, penentuan tarif, lokasi operasi dan waktu layanannya.<sup>1</sup>

Namun kebijakan transportasi konvensional masih langsung diawasi pemerintah daerah mulai dari KIR kendaraan – biasanya dua kali setahun – plat kendaraan warna kuning, perusahaan angkutan yang beroperasi, rute trayek, area trayek dan bahkan tarif trayek transportasi konvensional. Perusahaan transportasi online berbasiskan aplikasi yang pendaftarannya dilakukan ke Kemeninfo. Dinas Perhubungan nyaris tidak mendapatkan data mengenai operasional transportasi online di wilayahnya yakni Jawa Barat dan Bandung sekitarnya karena tidak dapat mengambil data dari aplikasi online dengan sulit. Sebenarnya aplikasi wajib memberikan data tapi aplikasi sulit- jadi tidak ada data sama sekali mengenai operasi transportasi online.

Kebijakan transportasi online dari tahun 2018 mengalami kekalahan saat Peraturan Menteri 108 diadakan ke Mahkamah Konstitusi oleh para pelaku transportasi online. Akibat kekalahan itulah maka seolah-olah runtuh semua kebijakan transportasi dari pemerintah terhadap pengelolaan transportasi online sampai sekarang. Hampir tidak ada pembatasan dalam trayek transportasi online.

---

<sup>1</sup> Wawancara Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat di Bandung

Para pelaku transportasi online masih tetap mendaftarkan kendaraannya kepada Dinas Perhubungan namun hanya terkait dengan syarat-syarat terkait keselamatan penumpang. Kendaraan transportasi online tidak diberikan tanda apapun karena sejak awal telah kalah secara hukum untuk menerapkan pengaturan kepada transportasi online.

Angkutan online yang bergabung dengan koperasi menerima keringanan pajak. Angkutan online yang baru dibentuk ingin disamakan dari keringannya pajak seperti konvensional tapi tidak mau jadi angkutan umum dengan tanda plat kuning.

Mengenai transportasi untuk layanan pendidikan perlu menjadi perhatian bagi pengambil kebijakan karena banyaknya siswa SD, SMP sampai SMA menggunakan transportasi umum untuk kegiatan pendidikan harian. Pada umumnya transportasi umum ada yang membantu untuk kelompok penyandang disabilitas. Di Bandung juga terdapat bus sekolah. Demikian juga bus Damri dapat disebut sebagai angkutan umum untuk siswa sekolah dan para siswa menerima diskon tiket. Namun untuk angkot konvensional para siswa mendapatkan diskon namun tidak ada aturannya, tergantung dari sopir angkot itu. Pernah ada ide untuk disediakan bus sekolah secara luas namun ditolak oleh para pemilik angkot. Di tingkat tertentu dinas pendidikan telah menyediakan angkutan untuk para siswa.

Dalam perencanaan transportasi di Jawa Barat saat ini tengah direncanakan adanya bus yang terintegrasi di Bandung dan sekitarnya dengan dana bantuan dari Bank Dunia. Jalur bus seperti Transjakarta ini meski sudah ada dalam bentuk Transmetro Bandung akan dibangun secara lebih luas jaringannya dan lebih modern. Surat Keputusan Gubernur Jawa Barat No 550 Tahun 2017 Tentang Penetapan Wilayah Operasi dan rencana Kebutuhan Angkutan Sewa Khusus di Daerah Provinsi Jawa Barat mengelola ekosistem baru adanya transportasi online.

Berdasarkan kajian ini maka sudah saatnya pemerintah melakukan evaluasi menyeluruh mengenai kebijakan transportasi online dan implementasinya. Hal itu karena lembaga yang berwenang dalam tata daria transportasi online terbagi kedalam tiga kementerian yakni Kementerian Perhubungan, Kementerian Komunikasi dan Informatika dan Kementerian Koperasi dan UKM. Diharapkan demgan adanya evaluasi menyeluruh ini maka rencana strategi perhubungan perlu memasukan transportasi online sebagai salah satu variable dalam angkutan umum.

Mobilitas anggota masyarakat ke depannya akan sangat tergantung kepada pengaturan berbasiskan digital. Oleh karena itu angkutan umum seperti taksi baik online maupun konvensional perlu memanfaatkan kemajuan teknologi digital untuk memberikan layanan lebih baik kepada masyarakat.

Seluruh pemangku kepentingan di bidang transportasi perlu disiapkan mengingatkan perkembangan teknologi digital semakin merambah berbagai unsur masyarakat. Dengan adanya persiapan ini maka baik transportasi online maupun konvensional akan memiliki peran masing-masing dalam bidang transportasi umum.





## DAFTAR PUSTAKA

### **Buku**

- Adisasmita, Rahardjo. (2015). *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Rahardjo dan Sakti Adji Adisasmita. (2011). *Manajemen Transportasi Darat*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Sakti Adji. (2011). *Jaringan Transportasi: Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Fidel Miró, Fidel. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Gunawan, Herry. (2020). *Pengantar Transportasi dan Logistik*. Jakarta: Sekolah Tinggi Manajemen Transpor Trisakti.
- Hadihardaja, Joetata dkk. (1997). *Sistem Transportasi*. Jakarta: Penerbit Gunadarma
- Pambagio, Agus. (2013). *Protes Publik Transportasi Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Salim, Abas. (2016). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Rajawali Press.

Sani, Zulfikar. (2010). *Transportasi Suatu Pengantar*. Jakarta: UI Press.

Setyawan, A.B., & Candarakirana, R. (2020). *Kajian Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus Terhadap Driver Taksi Online di Kota Surakarta*.

Tamin, Ofyar Z.(2008). *Perencanaan, Pemodelan & Rekayasa Transportasi*. Bandung: ITB Press.

Widodo, Joko. (2009). *Analisis kebijakan publik: konsep dan aplikasi analisis proses*

*kebijakan publik*. Malang: Bayumedia Publishing.

## **Jurnal**

Adhani, H. (2020). *Controversy, Legality and Constitutionality of Online Public Transportation in Indonesia*. In *Proceedings of the 2nd International Conference on Inclusive Business in the Changing World - ICIB*, ISBN 978-989-758-408-4, pages 431-437. DOI: 10.5220/0008432204310437.

Bidari, A. (2018). The Political Law of Government in Responding to The

Development of Online Transportation in Indonesia. Bidari, Ashinta Sekar.(2018).The Political Law of Government in Responding to The Development of Online Transportation in Indonesia. *SHS Web of Conferences* 54, 06012;

Faris Widiyatomo.(2018). Dinamika Kebijakan Transportasi Online. *Journal of Urban Sociology*. Vol.1. No2.

Gusti, D.P. (2021). Public Policy: Inconsistency of Online and Conventional Land Transportation Regulations in Indonesia on Social Conflict Implications. *International journal of criminology and sociology*. 10, 729-744.

- Istianto, Bambang dan Taufan Maulamin. (2017). Kebijakan Transportasi Online dan Konflik Sosial. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara ASLAN*. Vol 5 No 2. (ISSN : 2338-9567).
- Syafariansyah, Rudy, Erni Setiawati. (2018). The Impact of Online Transportation on Socio Economy in Samaring. *Jurnal Ekonomika*. Vol. 7. No.2.2580-8117 E-ISSN, 2527-6379 P-ISSN.
- Venkatesh, V.Morris, MG., Davis,G.B., & Davis FD, 2003. User Acceptance of Information Technology : Toward a Unified View. *MIS Quarterly*, 425-478.
- Istianto, Bambang dan Taufan Maulamin. (2017). Kebijakan Transportasi Online dan Konflik Sosial. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara ASLAN*. Vol 5 No 2. (ISSN : 2338-9567).
- Rahman, Puji. (2019). Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek pada Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan (Studi Kasus Legalitas Ojek Online). *Jurnal Pemerintahan dan Politik Global*. Vol 04, No. 01. (ISSN PRINT : 2502-0900 ISSN ONLINE : 2502-2032).
- Silalahim Shilvia L. Br., Putu W.Handayani, Qorib Munajat. (2017). Service Quality Analysis for Online Transportation Services: Case Study of GO-JEK. *Procedia Computer Science*. 4th Information Systems International Conference 2017, ISICO 2017, 6-8 November 2017, Bali, Indonesia.



Setyawan, A.B., & Candarakirana, R. (2020). *Kajian Atas Peraturan Menteri*

Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus Terhadap Driver Taksi Online di Kota Surakarta.

## **Dokumen**

Dinas Perhubungan Kota Tangsel. (2016). *Review Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan 2016-2021*. Tangsel: Dinas Perhubungan Kota Tangsel.

Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor. (2014). *Perubahan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor*. Bogor: Pemda Bogor.

BPS Kota Tangerang Selatan. (2021). *Statistik Daerah Kota Tangerang Selatan 2021*. Tangsel: BPS Kota Tangerang Selatan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2020 Tentang Perubahan atas Peraturan Menteri

Perhubungan PM 18 Tahun 2020 Tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19).

Jatnika, Ajar R. (2014). Rencana Transportasi Kabupaten Bogor. Bogor: Pemda. <https://ipwbappedalitbang.blogspot.com/2018/08/rencana-transportasi-kabupaten-bogor.html>.

## **Wawancara**

Analisis Kebijakan Ahli Muda Budi Prihanjaya Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat

Analisis Kebijakan Ahli Muda Didiet Tusdiadi Nurdin Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat

Pejabat Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor

Pejabat Dinas Perhubungan Tangerang Selatan

Pejabat Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur Budi Prihanjaya.





## BIOGRAFI PENULIS



**Dr. Retnowati WD Tuti**, Dosen dibidang Pelayanan Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, meraih gelar sarjana di Universitas Sebelas Maret, Magister di Universitas Indonesia, dan gelar Doktor di Universitas Brawijaya, sangat aktif dalam penelitian dan juga pengabdian masyarakat, selain itu juga banyak memenangkan penelitian dari Kemendikbud Ristek dengan berbagai skema, salah satunya adalah PDUPT dan Hibah Tesis Magister.



**Dr. Asep Setiawan** adalah Ketua Program Magister Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta. Gelar S1 Hubungan Internasional diraih dari Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran. S2 Hubungan Internasional dari Universitas Birmingham, Inggris. Sedangkan S3 Hubungan Internasional diterima dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran. Buku yang telah ditulis antara lain Peran Relawan dalam Pemilu 2014 (2022) dan Transportasi Online di Indonesia (2022).



**Dr. Evi Satispi M.Si** adalah Dekan sekaligus Dosen di bidang Kebijakan Publik di Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Muhammadiyah, meraih gelar sarjana di Institut Pertanian Bandung, Magister di Universitas Muhammadiyah Jakarta dan Doktor di Universitas Satyagama Jakarta, aktif dalam berbagai penelitian dan pengabdian masyarakat di Universitas Muhammadiyah Jakarta.



**Winda Dwi Astuti Zebua, S.Kom., M.Si** adalah Dosen Ilmu Komunikasi di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Jakarta. Meraih sarjana di bidang Komunikasi dari Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta pada tahun 2013 dan Magister Ilmu Komunikasi dari Universitas Indonesia pada tahun 2017. Aktif dalam berbagai penelitian termasuk transportasi online dan transportasi konvensional di Indonesia.



**Prof Dr Azhari Aziz Samudera** adalah Ketua Program Studi Doktor Administrasi Publik sekaligus Dosen di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, meraih gelar Sarjana hingga Doktor di Universitas Indonesia, banyak hasil tulisan yang dibuat, jurnal maupun buku.



**Devia Andiani** adalah Editor Jurnal di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Jakarta. Menempuh studi S1 di jurusan Ilmu Administrasi Publik FISIP Universitas Muhammadiyah Jakarta dengan gelar S.A.P tahun 2019. Devia melanjutkan Studi S2 di Magister Ilmu Administrasi Publik konsentrasi Kebijakan Publik FISIP Universitas Muhammadiyah Jakarta. Devia meraih hibah Tesis Magister dari Kemendikbudristek Tahun 2022.

## Lampiran



KEPUTUSAN GUBERNUR JAWA BARAT .  
NOMOR : 550/Kep.1064-Dishub/2017

TENTANG

PENETAPAN WILAYAH OPERASI DAN RENCANA  
KEBUTUHAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS DI DAERAH  
PROVINSI JAWA BARAT

GUBERNUR JAWA BARAT,

- Menimbang : bahwa dalam rangka melaksanakan ketentuan Pasal 26, Pasal 29, Pasal 30, dan Pasal 31 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, Perlu ditetapkan wilayah Operasi dan Rencana kebutuhan Sewa Khusus di Daerah Provinsi Jawa Barat, yang ditetapkan dengan Keputusan Gubernur Jawa Barat;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1950 tentang Pembentukan Provinsi Jawa Barat (Berita Negara Republik Indonesia tanggal 4 Juli 1950)  
2. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1950 tentang Pemerintahan Jakarta

Raya (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1950 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 15) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4744) dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2000 tentang Pembentukan Provinsi Banten (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 182, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4010);

2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
3. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 122, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5038);

4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
5. Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5601);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;



8. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 3 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Perhubungan (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Barat Tahun 2011 Nomor 3 Seri E, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 97), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 4 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 3 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Perhubungan (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Barat Tahun 2017 Nomor 4, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 206);
9. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 9 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Urusan Pemerintahan Daerah Provinsi Jawa Barat (Lembaran Daerah Provinsi Jawa Barat Tahun 2017 Nomor 9, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 211);
10. Peraturan Gubernur Jawa Barat Nomor 21 Tahun 2014 tentang Tatanan Transportasi Wilayah Provinsi Jawa Barat (Berita Daerah Provinsi Jawa Barat Tahun 2014 Nomor 21 Seri E);



Memperhatikan

1. Hasil Perhitungan Rencana Kebutuhan (Kuota) Angkutan Sewa Khusus di Wilayah Jawa Barat dengan menggunakan Metode Regresi Linier Berganda;
2. Berita acara Rapat Pembahasan Rencana Kebutuhan Angkutan Taksi dan Angkutan Sewa Khusus (kuota) pada tanggal 17 Juli 2017;
3. Surat Gubernur Jawa Barat Nomor 551.2/3503/ SPI BUMD tanggal 31 Juli 2017 perihal Usulan Rencana Kebutuhan (Kuota) Angkutan Sewa Khusus (ASK);
4. Kajian dan Usulan tentang Rencana Kebutuhan (kuota) Angkutan Sewa Khusus (ASK) dari Daerah Kabupaten/ Kota;
5. Surat dari Ketua DPD Organda Jawa Barat Nomor 045/ORG-JB/XI/2017 tanggal 10 November 2017 perihal Usulan Wilayah Operasi, Jumlah Kuota, dan tarif minimal ASK dan taksi;
6. Berita acara Rapat Penetapan Wilayah Operasi dan Rencana Kebutuhan (kuota) Angkutan Sewa Khusus (ASK) pada tanggal 16 November 2017;

## MEMUTUSKAN :

Menetapkan

- KESATU : Wilayah Operasi dan Rencana Kebutuhan (Kuota) Angkutan Sewa Khusus di Daerah Provinsi Jawa Barat sebagaimana tercantum pada Lampiran, sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari Keputusan ini.
- KEDUA : Wilayah Operasi sebagaimana dimaksud pada Diktum KESATU, ditetapkan dengan mempertimbangkan pola aglomerasi yang terbentuk atau keterkaitan wilayah secara fungsional, perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Sewa Khusus, perkembangan daerah, karakteristik daerah/wilayah, dan tersedianya prasarana jalan yang memadai.
- KETIGA : Perhitungan Rencana Kebutuhan (Kuota) Angkutan Sewa Khusus di Daerah Provinsi Jawa Barat sebagaimana dimaksud pada Diktum KESATU, menggunakan Metode Regresi Linier Berganda berdasarkan variabel yang berpengaruh terhadap bangkitan perjalanan dan perkiraan kebutuhan jasa angkutan.
- KEEMPAT : Pemberian izin Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus di Daerah Provinsi Jawa Barat diberikan melalui proses seleksi kepada Perusahaan Angkutan Umum yang berbentuk Badan Hukum dan telah memenuhi persyaratan dan dilaksanakan.
- KELIMA : Dalam pelaksanaan operasional di lapangan, Angkutan Sewa Khusus yang



beroperasi pada Wilayah Operasi yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada Diktum KESATU, dilaksanakan dengan ketentuan tidak berhenti dan tidak menunggu penumpang di terminal, stasiun, bandara, dan pelabuhan, serta tidak menaikkan penumpang secara langsung di jalan dan harus melalui pemesanan atau perjanjian.

- KEENAM : Rencana kebutuhan ini ditetapkan untuk jangka waktu paling lama 5 (lima) tahun dan akan diberikan secara bertahap sesuai dengan kebutuhan serta dievaluasi paling kurang setiap 1 (satu) tahun sekali.
- KETUJUH : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Bandung Pada tanggal,

GUBERNUR JAWA BARAT  
  
ALMAD HERYAWAN

## LAMPIRAN KEPUTUSAN GUBERNUR JAWA BARAT

NOMOR : 550/ Kep. 1064-Dishub/2017  
 TANGGAL : 20 November 2017  
 TENTANG : PENETAPAN WILAYAH OPERASI DAN  
 RENCANA KEBUTUHAN ANGKUTAN SBWA  
 KHUSUS DI DABRAH PROVINSI JAWA BARAT

### 1. Wilayah Operasi Metropolitan Bandung Raya:

No	Daerah	Rencana Kebutuhan (Kuota)
1	Kota Bandung	2.919
2	Kota Cimahi	476
3	Kabupaten Bandung	515
4	Kabupaten Bandung Barat	504
5	Kabupaten Sumedang	128
Jumlah		4.542

### 2. Wilayah Operasi Metropolitan Cirebon Raya:

No	Daerah	Rencana Kebutuhan (Kuota)
1	Kota Cirebon	750
2	Kabupaten Cirebon	168
3	Kabupaten Majalengka	279
4	Kabupaten Indramayu	90
5	Kabupaten Kuningan	56
Jumlah		1.343

No	Daerah	Rencana Kebutuhan (Kuota)
1	Kota Depok	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ)
2	Kota Bekasi	(BPTJ)
3	Kabupaten Bekasi	(BPTJ)
4	Kota Bogor	(BPTJ)
5	Kabupaten Bogor	(BPTJ)

6	Kabupaten Karawang	417
7	Kabupaten Purwakarta	30
8	Kabupaten Subang	80
Jumlah		527

3. Wilayah Operasi Metropolitan Bogor, Depok, Bekasi, Karawang, Purwakarta (BODEBEKARPUR) / (Purwakarta, Subang, Karawang) :

4. Wilayah Operasi Daerah Sukabumi:

No	Daerah	Rencana Kebutuhan (Kuota)
1	Kabupaten Sukabumi	154
2	Kota Sukabumi	483
3	Kabupaten Cianjur	86
Jumlah		723

5. Wilayah Operasi Daerah Priangan:

No	Daerah	Rencana Kebutuhan (Kuota)
1	Kota Tasikmalaya	122
2	Kabupaten Tasikmalaya	60
3	Kabupaten Garut	25
4	Kota Banjar	117
5	Kabupaten Ciamis	50
6	Kabupaten Pangandaran	200
Jumlah		574





## GUBERNUR JAWA TIMUR

KEPUTUSAN GUBERNUR JAWA TIMUR NOMOR 188/375  
iKPTS/013i2017

### TENTANG

PENETAPAN ALOKASI JUMLAH KEBUTUHAN KENDARAAN  
ANGKUTAN SEWA KHUSUS APLIKASI BERBASIS  
TEKNOLOGI INFORMASI (ONLINE)  
DI PROVINSI JAWA TIMUR

GUBERNUR JAWA TIMUR,

Menimbang : bahwa dalam rangka penyelenggaraan angkutan sewa khusus menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi (online) yang memenuhi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan, perlu menetapkan Alokasi Jumlah Kebutuhan Kendaraan Angkutan Sewa Khusus Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Online) di Provinsi Jawa Timur dalam Keputusan Gubernur Jawa Timur.

Mengingat

1. Undang-Undang Nomor 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3881);
2. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4843);

3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 189, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5348);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5594); 7. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

#### MEMUTUSKAN :

Menetapkan

- KESATU : Penetapan Alokasi Kebutuhan Kendaraan Angkutan Sewa Khusus Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Online) di Provinsi Jawa Timur sebanyak 4.445 kendaraan, dengan rincian sebagaimana tersebut dalam Lampiran.
- KEDUA : Alokasi jumlah kebutuhan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESATU, ditetapkan berdasarkan :
- a. Jumlah kebutuhan kendaraan di masing-masing Kabupaten/ Kota di Jawa Timur;
  - b. Jumlah kebutuhan kendaraan kabupaten/kota di Jawa Timur dihitung berdasarkan jumlah penduduk dan PDRB per kapita;
  - c. Jumlah kendaraan pribadi yang ada saat ini;
  - d. Jumlah kendaraan angkutan umum sesuai izin.



- KETIGA : Alokasi Kebutuhan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEDUA, ditetapkan setelah dilakukan evaluasi berdasarkan kebutuhan angkutan.
- KEEMPAT : Penetapan jumlah kebutuhan angkutan sebagaimana dimaksud dalam Diktum KETIGA, sebagai dasar dalam memberikan izin penyelenggaraan angkutan sewa khusus aplikasi berbasis teknologi informasi (online) di Provinsi Jawa Timur.
- KELIMA : Pemberian izin sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEEMPAT hanya diberikan kepada perusahaan angkutan sewa khusus yang telah berbadan hukum indonesia.
- KEENAM : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Bandung Pada tanggal,  
10 Juli 2017



LAMPIRAN KEPUTUSAN GUBERNUR JAWA TIMUR

NOMOR : 188/375/KPTS/013/2017

TANGGAL : 10 JULI 2017

PENETAPAN ALOKASI JUMLAH KEBUTUHAN KENDARAAN  
ANGKUTAN SEWA KHUSUS APLIKASI BERBASIS  
TEKNOLOGI INFORMASI (ONLINE)  
DI PROVINSI JAWA TIMUR

<b>NO</b>	<b>KABUPATEN/KOTA</b>	<b>KUOTA (UNIT)</b>
1	2	3
1	Kota Surabaya	2.500
2	Kabupaten Sidoarjo	300
3	Kabupaten Mojokerto	50
4	Kabupaten Gresik	80
5	Kota Mojokerto	20
6	Kabupaten Bangkalan	50
7	Kabupaten Malang	75
8	Kota Malang	150
9	Kota Batu	30
10	Kabupaten Banyuwangi	150
11	Kabupaten Bondowoso	20
12	Kabupaten Situbondo	30
13	Kabupaten Probolinggo	50
14	Kabupaten Pasuruan	50
15	Kabupaten Pacitan	30
16	Kabupaten Trenggalek	30
17	Kabupaten Jombang	80
18	Kabupaten Nganjuk	30



19	Kabupaten Madiun	30
20	Kabupaten Magetan	30
21	Kabupaten Ngawi	30
22	Kabupaten Bojonegoro	50
23	Kabupaten Tuban	50
24	Kabupaten Lamongan	50
25	Kabupaten Tulungagung	30
26	Kabupaten Kediri	30
27	Kabupaten Sampang	20