

**PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN AKTIVITAS OJEK ONLINE OLEH DINAS
PERHUBUNGAN BERDASARKAN PERATURAN WALIKOTA BEKASI NO.49
TAHUN 2017**

NASKAH PUBLIKASI



Disusun oleh :

Welyansyah

20140610248

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
RUMPUN ILMU HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
2019**

HALAMAN PENGESAHAN

**PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN AKTIVITAS OJEK ONLINE OLEH DINAS
PERHUBUNGAN BERDASARKAN PERATURAN WALIKOTA BEKASI NO.49
TAHUN 2017**

NASKAH PUBLIKASI

Disusun oleh :

**Welyansyah
20140610248**

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing pada tanggal 29 April 2019

Dosen Pembimbing



**Bagus Sarnawa, S.H., M.Hum.
NIP. 19680821 1993031003**

**Mengesahkan
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Yogyakarta**



**Dr. Trisno Raharjo, S.H., M.Hum.
NIK. 197104091990702 153 028**

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Welyansyah
NIM : 20140610248
Program Studi : Hukum
Rumpun Ilmu : Hukum Administrasi Negara
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Naskah Publikasi

Demi pengembangan ilmupengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Muhammadiyah Yogyakarta **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusif Royalti free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul : **PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN AKTIVITAS OJEK ONLINE OLEH DINAS PERHUBUNGAN BERDASARKAN PERATURAN WALIKOTA BEKASI NO.49 TAHUN 2017**, beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Muhammadiyah Yogyakarta berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Yogyakarta
Pada Tanggal : 19 Juni 2019

Yang Menyatakan



Welyansyah
20140610248

**PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN AKTIVITAS OJEK ONLINE OLEH DINAS
PERHUBUNGAN BERDASARKAN PERATURAN WALIKOTA BEKASI NO.49
TAHUN 2017**

Welyansyah dan Bagus Sarnawa
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
Jl. Brawijaya, Tamantirto, Kasihan, Bantul, Yogyakarta
55183
Welyansyah.2014@law.umy.ac.id; bagusbanget2000@yahoo.com

ABSTRAK

Kemacetan yang terjadi di Kota Bekasi dipicu oleh adanya ojek *online* yang sedang marak. Penelitian ini memuat rumusan masalah yaitu bagaimana peran Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* berdasarkan Peraturan Walikota Bekasi No. 49 Tahun 2017 dan apa faktor yang menghambat pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* berdasarkan Peraturan Walikota Bekasi No. 49 Tahun 2017. Penelitian ini menggunakan penelitian empiris. Data yang diperoleh dalam penelitian tersebut adalah Data Primer dan Data Sekunder. Data primer didapat dari wawancara dengan narasumber dan sampel, sedangkan data sekunder diperoleh dari *literature* buku-buku, Perundang-Undangan, Jurnal, dan bahan tulisan yang digunakan untuk mendukung penelitian. Hasil penelitian ini adalah Peran Dinas Perhubungan berdasarkan Peraturan Walikota Bekasi No. 49 Tahun 2017 dibantu oleh Instansi terkait, dimana kerjasama antar instansi diperlukan untuk membantu peran Dinas Perhubungan. Faktor yang menghambat pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* berdasarkan Peraturan Walikota Bekasi No. 49 Tahun 2017 dibagi menjadi dua yaitu faktor hukum dan non hukum. Kesimpulan dalam penelitian ini adalah Tempat Tunggu Sementara yang dibuat Dinas Perhubungan berpotensi mengurangi dampak kemacetan. Kebijakan Dinas Perhubungan ini sebaiknya diberikan sanksi tegas dalam Peraturan Walikota tersebut disertai penyuluhan yang intensif dan disertai kesadaran penyedia layanan ojek *online* dan pengemudi ojek *online*.

Kata Kunci : *Ojek Online, Pengawasan dan Pengendalian, Peran Dinas Perhubungan*

I. PENDAHULUAN

Transportasi yang biasa digunakan bukanlah hal asing ditelinga masyarakat, mengingat alat transportasi sangat berperan dalam aktivitas kehidupan sehari-hari. Transportasi menjadi salah satu kebutuhan bagi masyarakat yang perlu mendapat perhatian lebih dari pemerintah, mengingat bahwa transportasi merupakan suatu hal yang tidak dapat dipisahkan dari keseharian masyarakat. Kebutuhan Masyarakat kian meningkat dan permintaan masyarakat untuk mendapatkan transportasi yang baik semakin tinggi.¹

Alat transportasi atau kendaraan sangat beragam, ada yang tradisional seperti dokar, delman dan juga kendaraan modern seperti motor, mobil dan pesawat. Perkembangan zaman terutama dibidang ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin hari semakin meningkat, maka tentu saja hal itu berdampak pula terhadap inovasi transportasi dari mulai pemesanan hingga proses pembayaran dan hal itu juga berpengaruh terhadap pola pikir masyarakat sebagai konsumen untuk menempuh cara yang efektif dan efisien dalam hal pemanfaatan transportasi, keadaan seperti ini biasanya terjadi di kota besar khususnya Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi.

Kendaraan di kota-kota yang padat, menjadi penyebab utama kemacetan, dan kemacetan menjadi salah satu masalah utama yang tak kunjung usai. Masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi maupun yang menggunakan transportasi umum sama-sama mengalami kemacetan, hal ini menjadi rutinitas bagi masyarakat perkotaan seperti kota Bekasi.²

¹ Saputra, R, & Hatane, S, (2013), Analisa Pengaruh Motivasi, Persepsi, Sikap Konsumen Terhadap Keputusan Pembelian Mobil Xenia di Sidoarjo, *Jurnal Manajemen Pemasaran Volume 1*, hlm. 1

² Kartajaya, H, (2015), *Marketing Challenge Times*, Jakarta, PT Gramedia, hlm 197

Macet yang dialami oleh masyarakat biasanya terjadi pada jam sibuk seperti waktu masuk dan pulang kerja, Masyarakat yang memulai aktifitasnya secara bersama dan melalui jalan yang sama, bisa dibayangkan kemacetan seperti apa yang terjadi. Macet yang terjadi pada jam sibuk tidak dapat diuraikan dikarenakan jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan yang ada.³

Transportasi umum sejatinya sangat diminati oleh masyarakat dan ironisnya transportasi umum yang kini digunakan memang belum dapat diandalkan. Masyarakat menginginkan transportasi yang nyaman, terpercaya, mudah dicari, dan murah tentunya. Ojek *online* yang saat ini muncul, disambut baik dan memenuhi semua kriteria yang diinginkan masyarakat.⁴ Ojek *online* yang muncul tentunya sangat mempengaruhi kepadatan lalu lintas dikarenakan motor masyarakat yang biasanya di simpan dirumah, kini di pakai sebagai angkutan orang sehingga menambah kepadatan jumlah kendaraan.

Ojek pada saat ini dikategorikan menjadi dua yaitu ojek *online* yang menggunakan sepeda motor untuk mengangkut orang dan/atau barang secara berbayar dengan pemesanan menggunakan aplikasi transportasi *online*. Ojek konvensional adalah menggunakan sepeda motor untuk mengangkut orang dan/atau barang secara berbayar dengan metode tradisional seperti tawar menawar tarif sesuai perkiraan jarak.

Ojek *online* pada dasarnya memiliki dampak bagi masyarakat. Dampak ojek *online* bagi masyarakat adalah membantu dalam melaksanakan aktivitas secara efisien dan efektif dari berbagai aspek, namun disatu sisi juga muncul perspektif bahwa di

³ Putranto, L, S, (2008), *Rekayasa Lalu Lintas*, Jakarta, PT. Macanan Jaya Gemilang, hlm. 108

⁴ *Op.cit*, Kartajaya.H, hlm. 198

kota-kota besar, ojek *online* ini memberikan dampak kemacetan yang biasanya disebabkan oleh ojek *online* yang kurang tertib.

Kemacetan yang ada di Kota Bekasi juga disebabkan oleh ojek *online*, karena sepeda motor yang biasanya dipakai untuk keperluan pribadi dan yang biasa disimpan dirumah, kini semua turun ke jalan raya memadati ruas jalan di kota Bekasi. Pengemudi ojek *online* hanya perlu sebuah sepeda motor dan beberapa dokumen pendukung, lalu berkesempatan menjadi pengemudi ojek *online*.

Ojek *online*, saat ini merupakan salah satu transportasi yang sangat digemari oleh publik, mulai dari anak sekolah, pedagang, hingga pekerja kantoran. Ojek *online* yang masih terbilang baru ini, berhasil menyita perhatian masyarakat dengan penggunaan yang terbilang praktis.⁵

Ojek konvensional dan angkutan umum lainnya secara perlahan tapi pasti mulai ditinggalkan dan kehilangan peminatnya, Kemacetan yang ada di Kota Bekasi juga disebabkan oleh ojek *online*, karena sepeda motor yang biasanya dipakai untuk keperluan pribadi dan yang biasa disimpan dirumah, kini semua turun ke jalan raya memadati ruas jalan di kota Bekasi. Pengemudi ojek *online* hanya perlu sebuah sepeda motor dan beberapa dokumen pendukung, lalu berkesempatan menjadi pengemudi ojek *online*.

Ojek *online* tentunya juga membawa dampak tersendiri bagi angkutan umum dan ojek konvensional, baik dampak sosial maupun ekonomi, dimana pada ojek *online*, harga, kenyamanan dan penghematan waktu terasa lebih efisien dari angkutan lainnya, Hal ini memicu munculnya beberapa penolakan dari beberapa pihak dan berdampak pula pada hal lain seperti penambahan pengemudi ojek *online* yang sangat pesat, serta macetnya jalan yang disebabkan trotoar dan bahu jalan digunakan oleh

⁵ *Op.cit*, Kartajaya.H, hlm. 202

ojek *online* untuk menunggu penumpang, sehingga kemacetan kerap terjadi yang diakibatkan penyempitan ruas jalan.⁶

Pasal 7 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat. Pemerintah Kota Bekasi melihat hal ini dan berinisiatif membuat Peraturan Walikota No.49 Tahun 2017.

Peraturan Walikota Bekasi No. 49 Tahun 2017, diundangkan untuk meminimalisir dampak sosial dan ekonomi terkait maraknya pengguna ojek *online*, Peraturan Walikota tersebut merupakan bentuk tindakan aktif dan positif dari pemerintah kota Bekasi sebagai upaya menyelenggarakan kepentingan umum.⁷ Kepentingan umum dapat terselenggara dengan baik jika pemerintah memahami betul mengenai hierarki perkotaan, dengan mengerti tentang hierarki perkotaan, pemerintah dapat menentukan fasilitas atau langkah yang diambil untuk menjaga dan meningkatkan kepentingan umum.⁸

Pemerintah Kota Bekasi melihat hal ini sebagai suatu masalah yang perlu mendapat penanganan khusus, karena ruang publik menjadi tidak berfungsi dengan sebagaimana mestinya seiring bertambahnya populasi ojek *online*. Identifikasi perlu dilakukan untuk mengetahui apa saja yg menjadi faktor penghambat dalam pelaksanaan pengawasan dan pengendalian ojek *online* yang dilakukan oleh Dinas

⁶ Koesmawan, M., Erhandy, D., & Dahlan, D, (2018), Analisis Perbandingan Manajemen Keuangan Ojek *Online* dan Ojek Reguler Studi Kasus Kecamatan Duren Sawit Jakarta Timur, *Jurnal Liquidity Volume 7*, hlm.43

⁷ Sunarno, S, (2008), *Hukum Pemerintahan Daerah di Indonesia*, Jakarta, PT.Sinar Grafika, hlm. 39

⁸ Tarigan, R, (2018), *Ekonomi Regioal Teori dan Aplikasi*, Jakarta, PT Bumi Aksara, hlm. 163

Perhubungan, sehingga peran Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan pengendalian ojek *online* dapat dimaksimalkan.

I. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana peran Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* berdasarkan Peraturan Walikota Bekasi No. 49 Tahun 2017 ?
2. Apa faktor yang menghambat pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* berdasarkan Peraturan Walikota Bekasi No. 49 Tahun 2017?

II. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah penelitian hukum empiris, dimana penelitian hukum empiris adalah penelitian yang condong bersifat kuantitatif berdasarkan data primer, yaitu data yang diperoleh secara langsung dari objeknya. Data atau fakta empiris ini dapat diperoleh melalui wawancara, yang kemudian dilihat sebagai suatu stitusi sosial yang rill dalam masyarakat.⁹

Data lapangan didapat dengan melakukan dilakukan dengan cara mendatangi langsung lokasi penelitian. Penulis dapat secara langsung memperoleh bahan-bahan atau informasi yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu dengan cara wawancara dengan beberapa narasumber dan responden di Kota Bekasi, yaitu :

1. Fatikhun, Kepala Subbagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bekasi
2. 10 orang pengemudi ojek online yang diambil secara *random sampling*

Data yang terkumpul akan di analisa dan nalisa data dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif sehingga peneliti memperoleh gambaran dan data dilapangan yang disusun secara sistematis dan logis berkaitan dengan peran

⁹ Fajar, Mukti; Achmad, Yulianto, (2010), *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, hlm. 153

Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* dikota Bekasi.

III. HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

A. Peran Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* berdasarkan Peraturan Walikota Bekasi No.49 Tahun 2017

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan bapak Fatikhun selaku Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bekasi menjelaskan bahwa Dinas Perhubungan Kota Bekasi mendapat mandat dari Peraturan Walikota Bekasi terkait ojek *online* yang kini menjamur diseluruh Kota Bekasi, dimana Peraturan Walikota tersebut dibuat untuk mengawasi dan mengendalikan aktivitas Ojek *Online* sebagaimana yang disebutkan pada Pasal 8 Peraturan Walikota Bekasi No.49 Tahun 2017 bahwa Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi dan instansi terkait lainnya. Instansi terkait yang disebutkan dalam Pasal tersebut terdiri dari ,

- a. Dinas Komunikasi dan informasi
- b. Penyedia layanan ojek *online*
- c. Satuan Polisi Pamong Praja
- d. Kepolisian Republik Indonesia
- e. Paguyuban Ojek *Online*

Semua instansi terkait ini harus sama-sama sadar bahwa dalam melakukan tugas pengawasan dan pelaksanaan aktivitas ojek *online* tidak dapat dilakukan sendiri-sendiri. Semua instansi terikat satu sama lain untuk mendapatkan hasil yang maksimal.

Pasal 9 huruf a menyebutkan bahwa Pengawasan terhadap penyelenggaraan ojek *online* pada ruang publik sebagai lokasi parkir/pangkalan, berhenti menunggu penumpang, dan menaikkan/menurunkan penumpang sebagaimana dimaksud pada Pasal 6 ayat (2).

Pasal 6 ayat (2) menyebutkan bahwa Pengemudi ojek *online* wajib menaati ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- a. Menaati tata tertib dan peraturan lalu lintas sesuai peraturan perundangan yang berlaku
- b. Tidak berhenti dan parkir dibahu jalan, badan jalan, trotoar, ruang publik, dan tempat-tempat lain yang bukan diperuntukkan sebagai area berhenti dan parkir
- c. Hanya diperbolehkan parkir dan / atau menunggu penumpang didalam jalan lingkungan”

Bapak Fathikun menjelaskan bahwa ojek *online* yang parkir dan membuat pangkalan sendiri, biasanya menggunakan warung pinggir jalan yang memiliki ruang kosong untuk memarkirkan kendaraannya, istirahat dan mengisi daya pada *smartphonennya*. Pangkalan ojek *online* yang demikian sebenarnya sangat membantu daripada pengemudi ojek *online* yang tidak tergabung dalam pangkalan-pangkalan tertentu, sehingga menggunkan bahu jalan untuk parkir. Dampak yang ditimbulkan adalah banyak pengguna jalan kurang nyaman saat menggunakan trotoar, tapi ironya pengguna jalan ini juga menggunakan aplikasi ojek *online* untuk mempermudah akomodasinya dari satu tempat ke tempat la dengan menggunakan bahu jalan sebagai lokasi penjemputan.

Tata tertib dalam berkendara yang sesuai dengan aturan yang berlaku, hampir semua pengemudi ojek *online* taat peraturan berlalu lintas, tapi dalam menunggu penumpang ini yang menjadi masalah karena dalam menunggu penumpang harus berada didekat lokasi yang diperkirakan ramai pengguna aplikasi ojek *online*, sehingga pengemudi ojek *online* berbondong-bondong berada pada lokasi keramaian. Penumpang yang menggunakan aplikasi ojek *online* ini juga kerap kali meminta pengemudi ojek *online* menghampirya yang biasanya berada dipusat keramaian dan

membuat pengemudi ojek *online* tidak punya pilihan lain selain mengikuti kemauan penumpang tersebut dan dari sekian banyaknya penumpang, banyak juga yang sadar akan dampak jika memesan ojek *online* dilokasi keramaian, maka mereka memesan ojek *online* sedikit menjauh dari titik yang biasanya terjadi kemacetan untuk menghindari bertambahnya kemacetan yang disebabkan oleh pengemudi ojek *online*.

Pengemudi ojek *online* yang menaikkan dan menurunkan penumpang memang seringkali tidak melihat situasi sehingga memicu kemacetan di jalan, jika hanya satu dua pengemudi ojek *online* yang berperilaku demikian tentunya tidak terlalu mempengaruhi tingkat kemacetan, akan tetapi dengan pengemudi ojek *online* yang kian banyak, secara otomatis yang berperilaku demikian juga banyak sehingga kemacetan yang timbulkan oleh ojek *online* ini berdampak serius dalam memicu kemacetan di beberapa lokasi. Dalam menurunkan penumpang sebenarnya tidak terlalu masalah karena proses pembayaran biasanya cepat dilakukan sehingga tidak memakan waktu banyak di satu tempat. Penyedia layanan ojek *online* juga menyediakan pembayaran dengan metode pemotongan saldo seperti Go-Pay pada Go-Jek dan OVO pada Grab. Dengan pembayaran jasa ojek *online* yang relatif singkat ini, kemacetan dapat dihindari, tapi dalam menaikkan penumpangnya yang sedikit memakan banyak waktu, seperti mencari penumpang ditengah ramainya masyarakat perkotaan dan penumpang yang mencari pengemudi ojek *online* diantara pengemudi lainnya, hal ini membuat pengemudi ojek *online* lebih lama berada disisi jalan untuk menunggu penumpang.

Pasal 9 huruf b menyebutkan bahwa Pengawasan atas kesesuaian kendaraan dan pengemudi terhadap data yang disampaikan kepada Dinas Perhubungan Kota Bekasi dan yang terdaftar pada Aplikasi Transportasi *Online*. Untuk menyesuaikan

data dengan yang tertera pada aplikasi sangat sulit dilakukan, Dinas Perhubungan sendiri sampai sekarang belum menemukan metode atau cara yang efektif untuk melakukan hal tersebut, karena bagaimana melakukan pengawasan atas data pengemudi dan yang tertera aplikasi, kami tidak bisa meminta setiap pengguna untuk mengecek satu persatu kesesuaiannya, hal itu akan memperlambat dan membutuhkan waktu serta Sumber Daya Manusia yang cukup banyak dari Dinas Perhubungan Kota Bekasi dan tugas Dinas Perhubungan tidak hanya mengurus tentang ojek *online*.

Terobosan dari Dinas Perhubungan Kota Bekasi adalah dengan membuat rencana layanan pengaduan *online* terkait kesesuaian pengemudi dengan kendaraan yang digunakan, hal ini membutuhkan partisipasi aktif dari masyarakat Kota Bekasi pengguna aplikasi ojek *online*. Terobosan ini tidak jadi kami lakukan karena dari saat Peraturan Walikota Bekasi tersebut dikeluarkan sampai sekarang, Dinas Perhubungan Kota Bekasi tidak mempunyai data dan jumlah total pengemudi ojek *online*, padahal Pasal 3 ayat (2) huruf c menyebutkan bahwa Pengelola layanan ojek *online* mempunyai tugas untuk memberikan data pengemudi, kendaraan dan operasional kepada Walikota Bekasi melalui Kepala Dinas Perhubungan Kota Bekasi sekurang-kurangnya 3(tiga) bulan sekali. Peraturan ini hanya berbentuk permohonan kerjasama dari penyedia layanan ojek *online*. Dinas Perhubungan dalam hal ini bersifat pasif, hanya menunggu penyedia layanan ojek *online* memberikan data tersebut, tapi sampai sekarang tidak ada sekalipun kami menerima data tersebut, kata Bapak Fatikhun.

Dinas Perhubungan dalam menyikapi sikap penyedia layanan ojek *online* ini pernah bertindak aktif untuk meminta data pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi, tapi sama sekali tidak diberikan dengan alasan kantor cabang hanya menginput data pengemudi dan melayani pengaduan pengguna ojek *online*. Dalam rapat kerja

bersama Kementerian Perhubungan, diketahui bahwa Kementerian Perhubungan juga sama sekali tidak memiliki data terkait ojek *online*, karena tidak ada peraturan dengan sanksi yang jelas yang mengharuskan penyedia layanan transportasi ojek *online* untuk melaporkan data mitra kerjanya, hal ini menunjukkan bahwa sanksi berperan penting terhadap berjalannya suatu himbauan. Penyedia layanan ojek *online* mungkin menyadari hal ini sehingga mereka sama sekali tidak menyerahkan data mitra kerjanya. Kurangnya kesadaran instansi terkait yang bekerjasama dengan Dinas Perhubungan sebagaimana disebutkan pada Pasal 8, membuat pelaksanaan pengawasan aktivitas ojek *online* ini menjadi tidak berjalan sebagaimana mestinya.

Pasal 10 huruf a menyebutkan bahwa Dalam melaksanakan pengendalian penyelenggaraan ojek *online* sebagaimana dimaksud pada Pasal 8 dilaksanakan pemberian arahan dan petunjuk mengenai ketertiban umum dan lalu lintas dalam penyelenggaraan ojek *online*. Pemberian arahan ini dilakukan oleh Dinas Perhubungan melalui paguyuban, jadi jika ada program yang kami buat, akan kami sampaikan kepada anggota yang bertugas dilapangan, lalu anggota kami akan menyampaikan ke paguyuban yang dibentuk oleh pengemudi ojek *online*. Paguyuban ini bersifat informal, jadi anggota kami menyampaikan ke pangkalan ojek *online* untuk sekedar memberitahukan tentang program kami. Program yang dibuat Dinas Perhubungan diantaranya adalah dibuatnya Tempat Tunggu Sementara (TTS) yang digunakan oleh pengemudi ojek *online* untuk menunggu penumpang, Penumpang yang menggunakan aplikasi ojek *online* juga dapat memesan tempat penjemputan pada Tempat Tunggu Sementara (TTS) sehingga memudahkan dan mengefisienkan waktu bagi pengguna aplikasi ojek *online*, dan secara otomatis menurunkan tingkat

kemacetan karena TTS ini dibuat dilokasi yang tidak mempengaruhi kondisi jalan raya.

Pasal 10 huruf b menyebutkan bahwa Dalam melaksanakan pengendalian penyelenggaraan ojek *online* sebagaimana dimaksud pada Pasal 8 dilaksanakan pemberian bimbingan dan penyuluhan mengenai keamanan, keselamatan, dan kenyamanan pengemudi dan penumpang serta pengguna jalan lainnya dalam aktivitas ojek *online*. Pemberian bimbingan dan penyuluhan ini tidak kami lakukan karena menurut pengakuan banyak pengemudi ojek *online* yang disampaikan kepada anggota kami yang bertugas di lapangan, mengenai hal-hal yang telah disebutkan pada Pasal 10 huruf b ini sudah dilakukan oleh penyedia layanan ojek *online* saat menerima mitra kerja menjadi pengemudi ojek *online*, sehingga tugas ini sudah dilaksanakan oleh penyedia layanan ojek *online* bahkan sebelum Peraturan Walikota ini dibuat.

Pasal 10 huruf c menyebutkan bahwa Dalam melaksanakan pengendalian penyelenggaraan ojek *online* sebagaimana dimaksud pada Pasal 8 dilaksanakan penindakan pelanggaran sesuai kewenangan. Dinas Perhubungan dalam hal ini tidak memiliki wewenang apapun terkait pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi ojek *online*, instansi terkait yang bekerjasama dengan Dinas Perhubungan sebagaimana yang telah disebutkan pada Pasal 8, yang akan melakukan penindakan adalah instansi terkait yaitu Kepolisian Republik Indonesia, Satuan Polisi Pamong Praja dan penyedia aplikasi layanan ojek *online*. Kepolisian Republik Indonesia melalui polisi lalu lintas menindak pelanggaran sesuai UU yang berlaku, jadi pengemudi ojek *online* dipandang sebagai masyarakat pengguna kendaraan biasa. Satuan Polisi Pamong Praja melakukan tindakan sesuai dengan arahan apabila Pemerintah Daerah memerintahkan untuk menertibkan pengemudi ojek *online* yang menjamur dibahu jalan, dan

mengenai pelanggaran yang dilakukan terhadap penumpang, penumpang dapat melaoporkan hal tersebut kepada penyedia layanan aplikasi ojek *online* yang kemudian akan ditdak dengan pemberian sanksi terhadap pengemudi ojek *online* yang biasanya berupa penghentian sementara akun pengemudi atau pemutusan mitra kerja terhadap pengemudi.

Pasal 10 huruf d menyebutkan bahwa Dalam melaksanakan pengendalian penyelenggaraan ojek *online* sebagaimana dimaksud pada Pasal 8 apabila terjadi perubahan data sebagaimana yang dimaksud pada Pasal 3 yang disampaikan oleh pengelola ojek *online* atau cabang/perwakilannya, Dinas Perhubungan Kota Bekasi akan menyampaikan perubahan dimaksud secara tertulis kepada Walikota. Dinas Perhubungan tidak dapat melaksanakan sesuai ketentuan Pasal tersebut karena seperti yang disebutkan pada Pasal 3, hal ini tidak dijalankan oleh penyedia layanan aplikasi ojek *online* karena tidak adanya sanksi yang mengikat, jika data tersebut diserahkan kepada kami, maka kami baru bisa menyampaikan data tersebut ataupun perubahan datanya kepada Walikota Bekasi.

Kemacetan yang sudah menjadi rutitas bagi masyarakat Kota Bekasi, untuk itu demi mengurangi dampak kemacetan yang disebabkan oleh pengemudi ojek *online* sebagaimana yang sudah dijelaskan sebelumnya, Dinas Perhubungan Kota Bekasi sudah menyiapkan usulan Tempat Tunggu Sementara (TTS) bagi pengguna layanan dan pengemudi ojek *online*.

Tempat Tunggu Sementara yang dibuat oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi disesuaikan dengan ketersediaan lahan, tingkat kemacetan dan besarnya permintaan ojek *online* di lokasi tersebut. Tempat Tunggu Sementara yang telah disediakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi :

Tabel Tempat Tunggu Sementara (TTS) / Pangkalan Ojek Berbasis *Online* Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bekasi

No	Objek	Pangkalan	Lokasi Pangkalan
1	Stasiun Bekasi	Jalan Baru Kemakmuran	Jalan Ir, H, Juanda
		Ex, Pool Batubara	
		Belakang Pos Polisi Bulan-Bulan	
		Jalan Diklat Kereta Api	Jalan Perjuangan
2	Hyper Mall (Giant) dan Tol Bekasi Barat	Jalan Belakang Pos Polisi BPKB Tol Barat	Jalan Ahmad Yani
3	Metropolitan Mall (MM) dan Bekasi Cyber Park (BCP)	Sejajar Pedestrian Area	Jalan K,H, Noer Ali
		Sisi Selatan Ruko Grand Metropolitan	
		Sisi Selatan Jalan K,H, Noer Ali	
		Lahan Parkir Termal Kayurg	Jalan Tawes Raya
4	Pekayon	Ex, Rumah Potong Hewan	Jalan Ahmad Yani
		Lahan Parkir Revo	
		Lahan Parkir Makro	
5	Tol Timur	Lahan Kosong Ex, Pangkalan K,45	Jalan Joyo Martono
		Lahan Parkir Apartemen Grand Dhika	
		Lahan Parkir Apartemen BCP	
6	Bulak Kapal	Lahan Parkir Taman Makam Pahlawan	Jalan Ir,H, Juanda
7	Stasiun Kranji	Lahan Parkir Stasiun Kranji	Jalan Jend, Sudirman
		Lahan Parkir Pertokoan Kranji	
		Lahan Parkir Naga Swalayan	
8	Stasiun Bekasi Timur	Lahan Parkir Stasiun Bekasi Timur	Jalan Ir,H, Juanda

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2018

Berdasarkan wawancara dengan Pengemudi Ojek *Online* peran Dinas Perhubungan terkait ojek *online* hanya bersifat himbauan atau pembuatan program untuk meminimalisir dampak kemacetan yang disebabkan oleh pengemudi ojek *online*, seperti adanya Tempat Tunggu Sementara (TTS). Program ini walaupun memiliki tujuan yang baik, namun kurangnya partisipasi dari masyarakat pengguna

layanan ojek *online* mengakibatkan program dari Dinas Perhubungan ini menjadi tidak berjalan dengan sebagaimana mestinya.

Menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pernah menjadi masalah bagi pengemudi ojek *online*, karena pada dasarnya menaikkan dan menurunkan penumpang hanya membutuhkan waktu yang singkat. Menaikkan dan menurunkan penumpang ini walaupun berada di titik kemacetan, hal ini tidak akan berdampak signifikan pada kemacetan.

Penyuluhan dan pendakan atas pelanggaran yang dilakukan kepada pengemudi ojek *online*, tidak pernah dilakukan oleh Dinas Perhubungan karena untuk melakukan penyuluhan membutuhkan waktu, tempat dan partisipasi aktif dari pengemudi ojek *online* yang menurut saya sangat sulit, sedangkan untuk pendakan atas pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi ojek *online* biasanya terkait pelanggaran lalu lintas, dan yang melakukan tindakan adalah polisi lalu lintas dengan sanksi sebagaimana yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang lalu lintas.

B. Faktor yang menghambat pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* berdasarkan Peraturan Walikota Bekasi No. 49 Tahun 2017

Peran Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* berdasarkan Peraturan Walikota Bekasi No. 49 Tahun 2017 tentang Aktivitas Angkutan Roda Dua (Ojek *Online*) Berbasis Aplikasi di Kota Bekasi tentunya memiliki kendala atau faktor-faktor yang menghambat, baik itu faktor hukum maupun faktor non hukum.

Penulis menilai berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Fatikhun selaku Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bekasi dan sepuluh pengemudi ojek *online*, faktor penghambat tersebut adalah:

1. Faktor Hukum

- a. Karena kurang memadainya Peraturan Walikota No.49 Tahun 2017 dimana tidak adanya pemberian kewenangan pada Dinas Perhubungan untuk menindak pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi ojek *online*.
- b. Karena kurangnya kejelasan yang lebih rinci dalam Peraturan Walikota No.49 Tahun 2017 untuk melaksanakan apa yang tertuang dalam pasal-pasal terkait, yang menyebabkan mekanisme untuk melakukan pengawasan dan pengendalian ojek *online* yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dirasa kurang mendapat kejelasan dan perlu dikaji lebih mendalam.
- c. Karena tidak adanya sanksi atas tidak berjalannya suatu Pasal sehingga kurang memberikan dampak positif untuk melakukan apa yang dipertahankan pada Pasal terkait. Sanksi yang diberikan dapat meningkatkan partisipasi aktif dari instansi terkait yang akan mempengaruhi Peran Dinas Perhubungan untuk melakukan pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online*.

2. Faktor Non Hukum

- a. Karena kurangnya partisipasi aktif seperti penyedia layanan aplikasi ojek *online* untuk membantu Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan pengendalian ojek *online*.
- b. Karena kurangnya data yang terkait Peran Dinas Perhubungan untuk melakukan pengawasan atas kesesuaian kendaraan dan pengemudi terhadap

data yang disampaikan kepada Dinas Perhubungan Kota Bekasi dan yang terdaftar pada aplikasi transportasi *online*.

- c. Karena kurangnya Sumber Daya Manusia (SDM) pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi untuk melakukan pengawasan dan pengendalian pengemudi ojek *online* dengan banyaknya pengemudi ojek *online* yang beroperasi di Kota Bekasi.
- d. Karena mengalami keterbatasan waktu bagi Dinas Perhubungan untuk melakukan pengawasan dan pengendalian ojek *online* terkait jam kerja anggota Dinas Perhubungan Kota Bekasi, sedangkan waktu operasi bagi pengemudi ojek *online* tidak terbatas, atau dapat dikatakan 24 jam.
- e. Karena kurang berseringya antara Dinas Perhubungan dengan instansi terkait lainnya, masg-masg instansi terkait tidak memfokuskan untuk membantu Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online*.
- f. Karena kurangnya sarana pemberitahuan mengenai program yang dibuat oleh Dinas Perhubungan, yang dapat diketahui oleh seluruh pengemudi ojek *online* dalam waktu bersamaan.
- g. Karena kurang luasnya sasaran dari program yang dibuat, tidak hanya untuk pengemudi ojek *online* namun masyarakat juga harus ikut aktif dalam menjalankan program yang dibuat oleh Dinas Perhubungan.
- h. Karena kurangnya kesadaran dari pengemudi ojek *online* dan masyarakat pengguna layanan ojek *online* untuk saling menjaga ruang publik untuk tetap dan kondusif dan menumbuhkan kepekaan pada situasi dan kondisi yang ada disekitar terkait kemacetan.

IV. SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

1. Dinas Perhubungan melakukan pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* berdasarkan Peraturan Walikota Bekasi No.49 Tahun 2017, dimana hal tersebut tidak dapat dilakukan sendiri dan membutuhkan bantuan dari instansi terkait, instansi terkait yang melakukan kerjasama dengan Dinas Perhubungan khususnya penyedia layanan ojek *online* harus turut aktif dalam melakukan pengawasan dan pengendalian ojek aktivitas ojek *online* ini, jika instansi terkait mengacuhkan hal ini akan berdampak pada kerja Dinas Perhubungan yang akan sulit melakukan perannya.

Program Tempat Tunggu Sementara (TTS) yang dibuat oleh Dinas Perhubungan hanya berfokus pada pengemudi ojek *online* dan melupakan bahwa ojek *online* membutuhkan pengemudi dan penumpang, yaitu masyarakat yang menggunakan layanan aplikasi tersebut. Dinas Perhubungan menyampaikan program tersebut kepada pengemudi namun tidak mempublikasikan kepada masyarakat sehingga program tersebut menjadi tidak berjalan dengan sebagaimana mestinya, karena masyarakat yang kurang mengetahui hal tersebut akan menggunakan aplikasi ojek *online* dengan titik yang dekat dengan lokasinya walaupun itu berada dilokasi kemacetan serta kurang sigapnya penumpang dalam menunggu pengemudi ojek *online* sehingga menimbulkan waktu tunggu yang sebenarnya dapat dimimalisir.

2. Faktor Penghambat dalam pelaksanaan pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* adalah kurangnya peran aktif dari instansi terkait dalam membantu peran Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan

pengendalian ojek *online*. Peraturan Walikota Bekasi No 49 Tahun 2017 merupakan bentuk kepekaan Walikota mengenai apa yang dialami dan dibutuhkan oleh warganya, akan tetapi peraturan tersebut tidak menyebutkan tindakan seperti apa yang harus diambil saat ada sebuah instansi yang tidak melakukan kerjasama dengan baik serta sanksi yang tidak dituliskan membuat peraturan ini terasa hanya sebagai himbauan.

Tidak adanya sanksi yang membuat efek jera ini akan membuat instansi terkait tidak bersinergi dengan baik dan pengemudi ojek *online* yang melanggar akan mengulangi hal tersebut dengan mudah yang akan menyebabkan Peraturan Walikota tersebut dinilai tumpul atau dalam kata lain bahwa Peraturan Walikota tersebut hanya dapat dikatakan sebagai bentuk usaha pemerintah mengatasi masalah terkait ojek *online* namun jika tidak ada Peraturan Walikota tersebut pun, tidak akan berpengaruh secara signifikan terkait situasi dan kondisi Kota Bekasi terkait aktivitas ojek *online*. Kurangnya kesadaran masyarakat Kota Bekasi dan pengemudi ojek *online*, hal tersebut dapat dinilai dengan cara penumpang memesan ojek *online* yang hanya memikirkan diri sendiri untuk dijemput didekat tempatnya berada walaupun berada dipusat kemacetan. Pengemudi ojek *online* juga demikian karena marak menggunakan trotoar dan bahu jalan sebagai tempat menunggu penumpang walaupun sudah disediakan Tempat Tunggu Sementara (TTS) oleh Dinas Perhubungan.

B. SARAN

1. Sebaiknya instansi terkait yang bekerjasama dengan Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online* mengikuti aturan pada Peraturan Walikota Bekasi No.49 Tahun 2017, instansi terkait ini khususnya penyedia layanan ojek *online* seharusnya menyerahkan data pengemudi yang menjadi mitra kerjanya kepada Walikota Bekasi Melalui Dinas Perhubungan Kota Bekasi sehingga pengawasan kesesuaian kendaraan dan data pengemudi terhadap data yang disampaikan kepada Dinas Perhubungan Kota Bekasi dengan yang terdaftar pada aplikasi ojek *online* dapat dilakukan oleh Dinas Perhubungan.

Seharusnya Tempat Tunggu Sementara yang dibuat oleh Dinas Perhubungan sebaiknya tidak hanya disosialisasikan kepada pengemudi ojek *online* saja, akan tetapi juga kepada masyarakat karena berlangsungnya ojek *online* ini dilakukan oleh masyarakat pengguna layanan ojek *online* dengan pengemudi ojek *online*. Sosialisasi yang dilakukan sedikit banyaknya akan mempengaruhi cara masyarakat dalam menentukan titik penjemputan pada aplikasi ojek *online*.

2. Sebaiknya Peraturan Walikota Bekasi No.49 Tahun 2017 ini berisikan sanksi bagi yang tidak mengikuti aturan dan bentuk penindakan atas pelanggaran yang dilakukan pengemudi ojek *online* beserta sanksinya, sehingga Peraturan yang dibuat dapat berjalan dengan sebagaimana mestinya dan memberi dampak positif terkait peran Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam melakukan pengawasan dan pengendalian aktivitas ojek *online*.

Seharusnya kesadaran masyarakat dan pengemudi ojek *online* meningkat seiring meningkatnya kepekaan pada situasi dan kondisi Kota Bekasi saat ini. Kesadaran masyarakat akan berdampak pada meningkatnya peran aktif penyedia layanan ojek *online* untuk menghapus titik macet pada lokasi penjemputan dalam aplikasi ojek *online* dan menggantinya ke Tempat Tunggu Sementara (TTS), dengan demikian program Dinas Perhubungan dapat berjalan dengan seharusnya. Program yang baik akan berjalan dengan baik jika didukung oleh semua pihak yang terlibat didalamnya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Ervianto, W, I, 2004, *Teori Aplikasi Manajemen Proyek Konstruksi*, Yogyakarta, Andi Offset.
- Fajar, Mukti, Achmad, Yulianto, 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar.
- Gitosudarmo, I, 1990, *Prinsip Dasar Manajemen*, Yogyakarta, BPFE Yogyakarta.
- Halim, A, 2002, *Akuntansi dan Pengendalian Keuangan Daerah*, Yogyakarta, UPP AMP YKPN.
- Hill, T, 1994, *Strategi Manufaktur Manajemen Strategis dari Fungsi Manufakturing*, Jakarta, Universitas Indonesia.
- Kartajaya, H, 2015, *Marketing Challenge Times*, Jakarta, PT Gramedia.
- Mahmudi, 2007, *Manajemen Kerja Sektor Publik*, Yogyakarta, UPP Ilmu Manajemen YKPN.
- Putranto, L, S, 2008, *Rekayasa Lalu Lintas*, Jakarta, PT. Macanan Jaya Gemilang
- Saefullah, 2014, *Manajemen Pendidikan Islam*, Bandung, CV.Pustaka Setia.
- Siagian, S, P, 2012, *Manajemen Strategik*, Jakarta, PT. Bumi Aksara.
- Suhardono, E, 2016, *Teori Peran, Konsep, Derivasi dan Implikasinya*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
- Sunarno, S, 2008, *Hukum Pemerintahan Daerah di Indonesia*, Jakarta, PT.Sinar Grafika.
- Tarigan, R, 2018, *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*, Jakarta, PT Bumi Aksara.

Jurnal :

- Amajida, F, D, 2016, “Kreativitas Digital dalam Masyarakat Risiko Perkotaan : Studi Tentang Ojek Online “Go-Jek” Di Jakarta”, *Jurnal Informasi Kajian Ilmu Komunikasi*, Vol .46 No.1.
- Aptaguna, A, Pitaloka, E, 2016, “Pengaruh Kualitas Layanan dan Harga Terhadap Minat Beli Jasa Go-Jek”, *Widyakala Journal*, Vol.3. No.1.

- Faozan, A, 2013, "Implementasi Good Corporate Governance dan Peran Dewan Pengawas Syariah di Bank Syariah", *Jurnal Ekonomi Islam*, Vol.7 No.1.
- Kadarsih, R, 2008, "Demokrasi Untuk Ruang Publik, Sebuah Pemikiran Ulang untuk Media Massa di donesia", *Jurnal Dakwah*, Vol.9 No.1.
- Koesmawan, M., Erhandy, D, Dahlan, D, 2018, "Analisis Perbandingan Manajemen Keuangan Ojek *Online* dan Ojek Reguler Studi Kasus Kecamatan Duren Sawit Jakarta Timur", *Jurnal Liquidity*, Vol.7 No.1.
- Kurnianti, A, W, 2017, "Komunikasi Pemasaran Transportasi *Online* NGuberJEK", *Jurnal Media Komunikasi dan Kajian Media*, Vol.1 No.1.
- Pangaribuan, Nora Ronia, Wijaya, Ni Made Sofia, Mahadewi, Ni Putu Eka, 2016, "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keputusan Wisatawan Menggunakan Transportasi Berbasis Aplikasi di PT. Go-Jek Indonesia", *Jurnal IPTA* Vol.4 No.2.
- Salaa, J, 2015, "Peran Ganda Ibu Rumah Tangga dalam Meningkatkan Ekonomi Keluarga di Desa Tarohan Kecamatan Beo Kabupaten Kepulauan Talaud", *Jurnal Holistik*, Vol.8 No.15.
- Saputra, R, & Hatane, S, 2013, "Analisa Pengaruh Motivasi, Persepsi, Sikap Konsumen Terhadap Keputusan Pembelian Mobil Xenia di Sidoarjo, *Jurnal Manajemen Pemasaran*, Vol.1 No.1.
- Septanto, H, 2016, "Ekonomi Kreatif Berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike, *Bina Insani ICT Jurnal*, Vol.3 No.1.