

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Transportasi merupakan unsur penting dalam hidup masyarakat. Transportasi berasal dari kata bahasa Latin yaitu *transportare*, di mana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa dengan demikian transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat lainnya. Hal ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi juga dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Transportasi di Indonesia memiliki perkembangan yang sangat banyak dan perkembangannya sangat cepat. Hal itu dapat dilihat dari sejarah transportasi di Indonesia. Mengingat zaman dahulu orang melakukan kegiatan perpindahan dari satu tempat ketempat lain hanya dengan mengandalkan jalan kaki, menggunakan hewan dan kendaraan sederhana untuk membantu mengangkut barang sehingga jumlah barang yang diangkut sangat terbatas dan memerlukan waktu yang begitu lama untuk sampai ke tempat tujuan. Tetapi seiring dengan perkembangan teknologi, sarana transportasi yang ada saat ini sudah jauh berbeda dengan zaman dulu, jumlah sarana transportasi yang ada sekarang terus meningkat setiap tahunnya, memiliki daya angkut dalam jumlah yang besar dan waktu tempuh yang lebih singkat, Namun perkembangan sarana transportasi tersebut perlu diimbangi

dengan prasarana yang memadai seperti jalan dan jembatan yang mampu mendukung mobilisasi perpindahan manusia, barang dan jasa serta mampu memberikan pelayanan terhadap peningkatan transportasi tersebut.

Namun didalam perkembangannya, transportasi telah mengalami beberapa perubahan yang semakin modern, salah satunya adalah ojek. Ojek merupakan jenis kendaraan yang disewa dengan sopir, yang digunakan oleh penumpang tunggal. Perkembangan transportasi juga mencakup pada cara pemesanan dan pembayaran transaksi atas jasa transportasi. sebelumnya, pengguna jasa transportasi memesan via telpon dan kemudian membayar jasa dengan uang tunai. Pada perkembangannya saat ini, terdapat transportasi yang dapat dipesan dan dibayar secara sistem daring. Sistem daring (online).

Dibalik perkembangannya terdapat beberapa hambatan masalah yang terjadi. Keberadaan ojek online terbukti sangat membantu masyarakat namun tidak selamanya berjalan mulus. Pada awalnya ojek online dapat diterima oleh segala lapisan masyarakat, namun ketika ojek online sudah mulai menguasai pasar, pihak ojek konvensional sendiri merasakan kerugian yang cukup besar.

Di tahun 2016 lalu Menteri Perhubungan Ignasius Jonan melarang keberadaan adanya transportasi online namun di lain pak Presiden Jokowi justru mendukung keberadaan transportasi online karena dinilai cukup membantu masyarakat. Akhirnya keputusan menteri tersebut dicabut dan transportasi online bisa kembali beroperasi. Di tahun 2017 sendiri Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Secara resmi mengeluarkan aturan untuk layanan transportasi berbasis aplikasi yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM 26

Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Peraturan tersebut justru dibatalkan oleh Mahkamah Agung (MA) karena pada peraturan tersebut terdapat sejumlah pasal dari hasil pembahasan dalam persidangan yang dinyatakan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dan tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat. Sedikitnya terdapat 14 pasal dalam PM 26 Tahun 2017 yang dianggap bertentangan dengan undang-undang yang lebih tinggi, yaitu Undang-undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hingga saat aturan ini diturunkan sampai sekarang berbagai perusahaan yang mengakomodasi keberadaan transportasi online masih terus beroperasi baik dari kendaraan beroda dua maupun beroda empat. Ketidakjelasan aturan hukum mengenai keberadaan transportasi online di Indonesia membuat keberadaan transportasi online tidak memiliki payung hukum sehingga terjadi ketidakpastian terhadap nasib mereka kedepannya dan penyesuaian regulasi di daerah pun semakin tertunda.

Banyak kota-kota di Indonesia juga menghimbau agar transportasi online mengurangi jadwal operasinya, namun ada beberapa kota besar lainnya dengan tegas melarang keberadaan transportasi online di kalangan masyarakat. Kondisi seperti ini terjadi karena ketidakpastian aturan hukum yang jelas dari pemerintah pusat untuk mengatur keberadaan transportasi online sehingga makin marak terjadi aksi unjuk rasa yang menuntut kejelasan dari pemerintah untuk merevisi aturan

transportasi online. Unjuk rasa ini tidak jarang berujung pada aksi anarkis dan cukup meresahkan masyarakat akibat ketidakpastian aturan hukum tersebut.

Beberapa polemik terkait adanya transportasi online ini kerap terjadi konflik antara ojek konvensional atau ojek pangkalan dengan ojek online, konflik yang terjadi antarlain pemberhentian/pencegatan ojek online yang melintas dikawasan ojek pangkalan bahkan terjadi juga pengeroyokan ojek online yang dilakukan olah ojek pangkalam, hal ini terjadi diantaranya ojek pangkalan yang merasa dirugikan karena pendapat harian mereka berkurang karena sebagian penumpangnya di ambil oleh ojek online, sering kita jumpai beberapa poster besar yang menyatakan melarang operasional ojek online

Setelah terapkannya aturan transportasi online ini pun terjadi penolakan oleh pihak online sendiri, mereka menganggap bahwa aturan ini terdapat beberapa pasal yang di anggap merugikan yaitu perihal penggunaan atribut mereka menganggap justru dengan wajib pemakaian atribut membahayakan diri mereka sendiri jika melewati zona merah larangan operasional ojek online

Berangkat dari masalah tersebut akhirnya Kementerian Perhubungan (Kemenhub) selaku regulator resmi mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Permenhub ini berlaku mulai 1 November 2017 agar tidak terjadi kekosongan hukum. Kementerian Perhubungan mengklaim bahwa penerbitan secara resmi kebijakan ini digunakan sebagai upaya untuk mengakomodasi kepentingan dari semua pihak dan mengutamakan kepentingan masyarakat sebagai pengguna jasa. Ada tiga landasan

dalam Permenhub ini yaitu kepentingan nasional,kepentingan pengguna jasa dalam aspek keselamatan dan perlindungan konsumen dan kesetaraan kesempatan berusaha.

Namun dengan ditetapkan nya permenhub ini terjadi banyak penolakan baik secara hukum ataupun penolakan oleh para pengemudi online. seperti informasi yang dilansir oleh beberapa media masa memberitakan bahwa Mahkamah Agung (MA) melalui putusan Nomor 66P/HUM/2017 kembali mencabut beberapa pasal Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 108 Tahun 2017 yang di anggap bertentangan dan tidak berlaku secara umum.

Penolakan juga terjadi oleh *driver* atau pengemudi online yang tergabung dalam Asosiasi Driver Online (ADO) menganggap bahwa peraturan menteri tersebut dinilai tidak efektif dikarena menyisipkan peraturan yang berlaku bagi angkutan konvensional. Dimana pembuatan sistem ini sangat memberatkan pelaku transportasi online menurut beberapa pengendara online menganggap bahwa isi dari peraturan menteri ini mengadopsi dari sistem konvensional yang diterapkan di transportasi online. Yang menjadi permasalahan bagi para driver seperti yang dikemukakan oleh salah satu *driver* Kota Bandung yang menyebutkan bahwa isi dari aturan di nilai tidak sesuai dengan apa yang diharapkan. Misalnya aturan yang stiker atribut yang wajib di tempel di bagian kendaraan yang di anggap bisa mengancam keamanan dari pengemudi itu sendiri serta aturan yang mengatur masalah kuota driver disetiap daerah dirasa menghambat peluang seseorang untuk melakukan usaha yang terakhir. Aturan yang mengharuskan uji Kir setiap

kendaraan yang dianggap memberatkan. Seperti salah satu ojek online yang menyebutkan bahwa

Melihat beberapa masalah yang terjadi dengan diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 108 Tahun 2017 maka dari itu peneliti tertarik menjadikan bahan penelitian guna menyusun skripsi dengan judul *“Evaluasi Kebijakan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Transportasi Online) di Kota Bandung..*

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas identifikasi masalah yang diambil berkaitan Kebijakan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Transportasi Online):

1. Terjadi penolakan terhadap implementasi kebijakan transportasi online.
2. Ketidaksiuaian dengan yang dibutuhkan oleh pengemudi online dari Kebijakan tentang Transportasi Online, perihal keamanan bagi pengemudi online maupun bagi penumpangnya.

C. Rumusan Masalah

Selanjutnya berdasarkan fokus masalah yang telah disebutkan di atas penulis merumuskan permasalahan yaitu :

1. Bagaimana evaluasi pelaksanaan Kebijakan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek di Kota Bandung?

D. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Mendeskripsikan pelaksanaan Evaluasi Kebijakan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Transportasi Online) di Kota Bandung.
- b. Mendeskripsikan dampak dari penetapan Kebijakan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Transportasi Online) di Kota Bandung.

2. Kegunaan Penelitian

Adapun yang menjadi kegunaan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Kegunaan ilmiah. hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi akademisi sebagai bahan referensi atau tambahan pustaka tentang Kebijakan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Transportasi Online).
- b. Kegunaan sosial atau kegunaan praktis. hasil penelitian ini diarahkan sebagai salah satu usaha dan tahapan dalam memecahkan masalah sosial yang terjadi perihal Kebijakan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Transportasi Online) di Kota Bandung..

E. Kerangka Pemikiran

Evaluasi biasanya ditujukan untuk menilai sejauh mana keefektifan kebijakan publik guna dipertanggungjawabkan kepada konstituennya. Sejauh mana tujuan dicapai serta untuk melihat sejauhmana kesenjangan antara harapan dengan kenyataan. Menurut Anderson dalam Winarno (2008:166), secara umum evaluasi kebijakan dapat dikatakan sebagai kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi dan dampak pelaksanaan kebijakan tersebut.

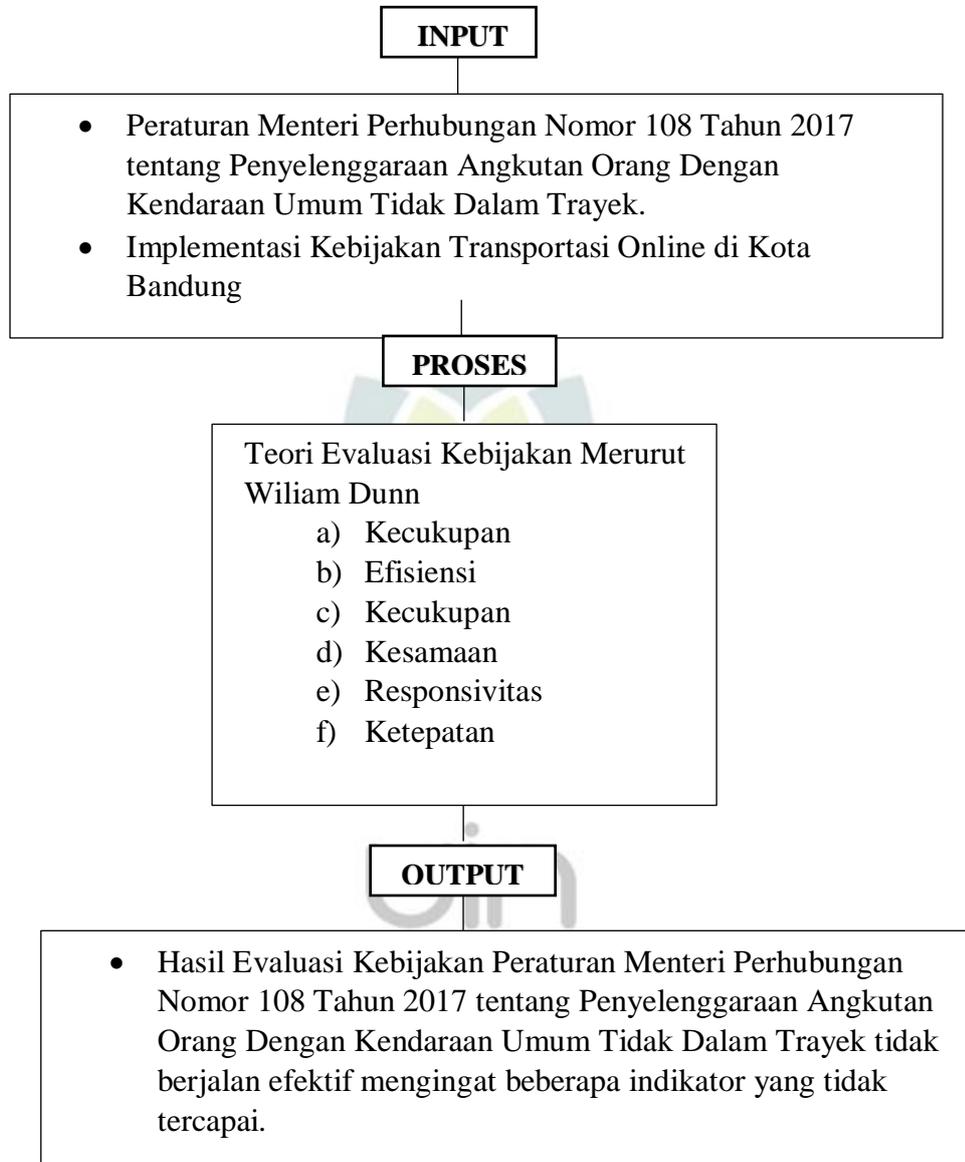
Menurut Lester dan Stewart (Winarno, 2008:166) evaluasi kebijakan dapat dibedakan ke dalam dua tugas yang berbeda, tugas pertama adalah untuk menentukan konsekuensi-konsekuensi yang ditimbulkan oleh suatu kebijakan dengan cara menggambarkan dampaknya. Sedangkan tugas kedua adalah untuk menilai keberhasilan atau kegagalan dari suatu kebijakan berdasarkan standar atau kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya. Evaluasi kebijakan merupakan persoalan fakta yang berupa pengukuran serta penilaian baik terhadap tahap implementasi kebijakannya maupun terhadap hasil (*outcome*) atau dampak (*impact*) dari bekerjanya suatu kebijakan atau program tertentu, sehingga menentukan langkah yang dapat diambil dimasa yang akan datang.

Menurut Dunn dalam Mulyadi (2016: 124) terdapat enam kriteria yang digunakan untuk menilai sebuah kinerja berhasil atau tidak berhasil, yaitu:

1. Efektivitas, fokus dari kriteria ini terletak pada pencapaian hasil, Efektivitas berkaitan dengan rasionalitas teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan maupun nilai moneterinya.

2. Efisiensi, berkaitan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas tertentu.
3. Kecukupan, berkaitan dengan seberapa jauh suatu tingkat efektivitas memenuhi kebutuhan, nilai, atau kesempatan yang menumbuhkannya masalah.
4. Kesamaan, berkaitan dengan rasionalitas legal dan sosial dan menunjuk kepada distribusi akibat dan usaha secara merata antara kelompok-kelompok yang berbeda dalam masyarakat. Menurut Dunn (2003: 434) kebijakan yang direkomendasikan atas dasar kriteria kesamaan adalah berkaitan dengan pendapatan, kesempatan pendidikan atau pelayanan. Suatu kebijakan dapat dikatakan tidak efektif, efisien dan mencukupi apabila kelompok sasaran tidak menerima pelayanan seperti yang diharapkan.
5. Responsivitas, berkaitan dengan seberapa jauh suatu kebijakan dapat memuaskan kebutuhan, preferensi atau nilai masyarakat.
6. Ketepatan, berkaitan dengan rasionalitas substantif, karena pertanyaan tentang hal ini tidak berkenaan dengan satuan kriteria individu tetapi dua atau lebih kriteria secara bersama-sama. Kriteria ketepatan cenderung menganalisis mengenai manfaat dari suatu kebijakan terhadap kelompok sasaran.

Gambar 1.1
Kerangka Pemikiran



Sumber : Diolah Peneliti (2018)

F. Proposisi

Berdasarkan kerangka pemikiran yang telah dikemukakan diatas, maka penulis megutarakan hipotesis sebagai berikut “Evaluasi Kebijakan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (Transportasi Online)” akan berjalan efektif apabila dilakukan

berdasarkan pengukuran untuk mencapai keberhasilan kebijakan, antara lain: adalah efektivitas, efisiensi, kecukupan, kesamaan, responsivitas dan ketepatan.

