

KONTROVERSI SISTEM TRANSPORTASI OJEK ONLINE (GO-JEK) YANG MENGARAH PADA GREEN TRANSPORTASI DI KOTA SEMARANG

¹Johanis Souisa, SE, MM, ²Laurene Istiyawari, SE, MM

Fakultas Ekonomi Universitas Semarang

Abstrak

Peningkatan jumlah sarana angkutan yang tidak diikuti dengan perluasan jaringan jalan juga telah semakin menambah kemacetan dan dampak lingkungan yang lain. Untuk tetap mendukung mobilitas manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya di tengah kondisi kemacetan, sarana transportasi yang sesuai perlu dikembangkan, yaitu berupa layanan transportasi yang dapat menjangkau pada saat kondisi jalan yang padat dengan kendaraan. Transportasi online memberikan solusi alternatif transportasi di tengah padatnya kendaraan agar cepat dan bisa menjangkau tempat yang kemungkinan tidak bisa dijangkau oleh kendaraan umum lainnya. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah Untuk mengetahui apakah dengan adanya Ojek Online (Gojek) bisa mengurangi dampak kemacetan. Untuk mengetahui dampak apasajakah yang diakibatkan oleh Ojek Online (Gojek) terhadap program Green Transportasi. Dan Untuk mengetahui bagaimana pertimbangan atau kebijakan dari pemerintah Kota Semarang terhadap keberadaan pangkalan Ojek Online (Gojek). Berdasarkan penelitian dapat disimpulkan bahwa persepsi masyarakat terhadap kontroversi sistem transportasi GO-JEK Online yang mengarah pada Green Transportasi di kota Semarang masih sangat rendah

Kata Kunci : Ojek Online (Gojek), Green Transportasi

ABSTRACT

The increase in the number of transportation facilities that are not accompanied by expansion of the road network has also added to congestion and other environmental impacts. To continue to support human mobility in fulfilling their daily needs in the midst of congestion conditions, appropriate transportation facilities need to be developed, namely in the form of transportation services that can reach during congested road conditions with vehicles. Online transportation provides alternative transportation solutions in the midst of crowded vehicles so that it is fast and can reach places that may not be accessible by other public transportation. The purpose of this research is to find out whether the existence of online ojek (Gojek) can reduce the impact of congestion. To find out what impact is caused by online ojek (Gojek) on the Green Transportation program. And to find out how the considerations or policies of the Semarang City government regarding the existence of the Online Ojek (Gojek) base. Based on the research, it can be concluded that the public perception of the controversy over the GO-JEK Online transportation system that leads to Green Transportation in the city of Semarang is still very low.

Keywords: Online Ojek (Gojek), Green Transportation

PENDAHULUAN

Peningkatan jumlah sarana angkutan yang tidak diikuti dengan perluasan jaringan jalan juga telah semakin menambah kemacetan dan dampak lingkungan yang lain. Untuk tetap mendukung mobilitas manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya di tengah kondisi kemacetan, sarana transportasi yang sesuai perlu dikembangkan, yaitu berupa layanan transportasi yang dapat menjangkau pada saat kondisi jalan yang padat dengan kendaraan. Transportasi online memberikan solusi alternatif transportasi di tengah padatnya kendaraan agar cepat dan bisa menjangkau tempat yang kemungkinan tidak bisa dijangkau oleh kendaraan umum lainnya.

Saat ini sedang terjadi sebuah revolusi kreatif di bidang layanan transportasi. Sernuanya dipelopori oleh gadget, alat komunikasi yang saat ini mengalami perkembangan yang sangat pesat, semua telah terakomodasi dalam satu genggam saja. Dulu, apabila kita memerlukan layanan transportasi, seperti taksi, kita harus menelepon terlebih dahulu, dan apabila memerlukannya harus jalan menuju pangkalan, kemudian kini tinggal menekan tombol pada layar *smartphone*, transportasi online langsung datang menemui kita dan siap mengantarkan sesuatu dengan tujuan dan tanpa perlu negosiasi masalah tarif, oleh karena itu masyarakat beralih kepada transportasi *online* yang telah terorganisir dan lebih terkini, misalnya *Go-jek*, yang saat ini menjadi sorotan masyarakat. *Go-jek*, adalah penyedia jasa transportasi online yang terintegrasi dengan *smartphone* kita. Kita bisa memanggilnya hanya dengan sentuhan jari, bisa melakukan pembayaran juga via aplikasi, bahkan *Go-jek* bisa digunakan untuk mengirim barang atau *delivery* makanan. *Go-jek*, telah mewarnai transportasi di berbagai kota-kota besar di Indonesia misalnya di Semarang. Kurang lebih satu tahun terakhir ini *Go-jek*, telah hadir dan diterima di tengah

masyarakat kota Semarang, walaupun transportasi online tersebut bisa menjadi alternative dan karena berbagai kelebihan yang ada, tetapi apakah sudah selaras dengan program pemerintah untuk menggalakan *go-green* dan pada keadaan merujuk pada kendaraan yang ramah lingkungan?

Jikalau melihat dari Visi *Go-jek* yaitu: "Membantu memperbaiki struktur transportasi di Indonesia, memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, belanja harian, dengan menggunakan layanan fasilitas kurir, serta turut mensejahterakan kehidupan tukang ojek di Semarang dan Indonesia kedepannya". Dan misinya antara lain:

1. Menjadikan PT Go-Jek Indonesia sebagai jasa transportasi tercepat dalam melayani kebutuhan masyarakat Indonesia.
2. Menjadikan PT Go-Jek Indonesia sebagai acuan pelaksanaan kepatuhan dan tata kelola struktur transportasi yang baik dengan menggunakan kemajuan teknologi.
3. Meningkatkan kepedulian dan tanggung jawab terhadap lingkungan dan sosial.
4. Memberikan layanan prima dan solusi yang bernilai tambah kepada pelanggan

Layanan angkutan ojek sepeda motor berbasis telepon seluler seperti *Go-jek* memberikan peluang bagi pengemudi ojek untuk mendapatkan pelanggan di lokasi mana saja tanpa terikat pangkalan. *Go-jek* di laman resminya menyatakan bahwa seluruh calon pengemudi *Go-jek* akan mendapat pelatihan menyeluruh mulai penggunaan telepon seluler hingga keamanan mengemudi. Selain itu pengemudi akan mendapat pembagian keuntungan

sebesar 80 persen untuk pengemudi dan 20 persen untuk perusahaan, termasuk bonus saat mencapai target tertentu (Paradipta :2015).

Jika dilihat dari visi dan misinya sama sekali tidak menyebutkan dan memperhatikan kebersihan dan kenyamanan lingkungan, serta meminimalisir dampak dari munculnya inovasi transportasi online Gojek. Dan dari laman resminya disini yang paling digaris bawahi adalah seluruh calon pengemudi Go-jek, akan mendapat pelatihan menyeluruh mulai penggunaan telepon seluler hingga keamanan mengemudi, pertanyaannya apakah pelatihan penggunaan telepon seluler dan keamanan saja sudah cukup? Padahal dalam UU no 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup pada Bab I Pasal I ayat 2 " Perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup adalah upaya sistematis dan terpadu yang dilakukan untuk melestarikan fungsi lingkungan hidup dan mencegah terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup yang meliputi perencanaan, pemanfaatan, pengendalian, pemeliharaan, pengawasan, dan penegakan hukum." tentu para pengemudi kendaraan pun akan minim kesadaran dalam memperhatikan keasrian dan kebersihan lingkungan, maka akan merusak lingkungan sekitar atau timbul pencemaran. Visi dari Go-jek tersebut, secara gamblang yang ingin turut andil meningkatkan kepedulian dan tanggung jawab terhadap lingkungan dan sosial adalah menghilangkan pangkalan-pangkalan ojek yang dapat mencemari lingkungan tanpa membunuh mata pencaharian tukang ojek karena dimudahkan dengan inovasi teknologi.

Di kota semarang, banyak dijumpai pangkalan-pangkalan ojek online beberapa lokasi seperti di depan kampus, taman-taman kota, dan stasiun yang kemudian menimbulkan pencemaran seperti sampah berceceran, tanaman rusak, meningkatnya polusi, dan mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Pangkalan-pangkalan ojek online ternyata malah membuat pencemaran

lingkungan . Tempat pangkalan kembali seperti semula saat adanya pangkalan ojek konvensional, dan malah muncul pangkalan-pangkalan ojek online baru yang mana tempat mereka bersaing mencari penumpang. Melihat fenomena tersebut apakah kehadiran ojek yang berbasis aplikasi masih harus membuat pangkalan-pangkalan? Dan akibat adanya pangkalan-pangkalan ojek yang baru ataupun pangkalan-pangkalan lama yang muncul kembali tentu saja sangat berdampak pada pencemaran lingkungan di kota semarang. Dan di Kota Semarang sendiri belum ada Undang-undang atau peraturan khusus kepada pengelola dan driver ojek online untuk ikut serta dalam melestarikan kebersihan dan kenyamanan kota.

RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas, maka dapat dirumuskan pokok permasalahan sebagai berikut Apakah dampak yang diakibatkan oleh *Ojek Online* (Go-jek) terhadap program *Green Transportasi* di Kota Semarang ?

TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut Untuk mengetahui dampak- dampak apasajakah yang diakibatkan oleh *Ojek Online* (Go-jek) terhadap program *Green Transportasi*.

MANFAAT PENELITIAN

Dengan adanya penelitian ini diharapkan memiliki kegunaan teoritis dan kegunaan praktis, dimana kegunaan teoritis adalah penelitian ini diharapkan dapat memberikan dan memperkaya penelitian empiris yang berhubungan dengan Kontroversi Sistem Transportasi *Ojek Online* (Go-jek) yang mengarah

pada *Green Transportasi* di Kota Semarang. Kegunaan praktisi adalah penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan berguna bagi pihak Ojek Online (Go-jek).

LANDASAN TEORI

1. Gojek Online

Go-jek merupakan perusahaan ojek online yang sedang meningkat pesat, Go-jek merupakan perusahaan yang didirikan oleh anak bangsa yang bernama Nadiem Makarim bersama temannya Michalangelo Moran pada bulan maret tahun 2014. perusahaan yang menyediakan transportasi berbasis online tersebut memberikan pelayanan utama yaitu Go-Ride melayani pengantaran penumpang, selain pengantaran penumpang Go-jek juga memberikan pelayanan seperti Go-Send melayani pengiriman barang, Go-Food melayani pemesanan makanan, Go-Mart melayani pemesanan di outlet seperti indomaret, Go-Clean melayani pembersihan rumah atau kantor, *Go-Massage* melayani pemijatan. Setiap pengendara Go-jek akan mendapatkan masing-masing dua buah jaket, helem dan perlengkapan masker. Pelanggan dapat menentukan tempat penjemputan dan pengantaran kemudian tampil tarif yang perlu dibayar untuk layanan ini. Tarif yang ditetapkan juga tidak terlalu berbeda dengan tarif ojek pada umumnya. Dengan ditampilkan tarif langsung saat memesan maka pelanggan akan lebih mudah dan tahu berapa biaya yang harus disiapkan.

Sebagai perusahaan yang sedang berkembang pesat, gojek sedang meningkatkan pelayanan dengan cara memberikan promosi harga yang terjangkau. Setiap waktu yang telah ditentukan oleh Go-jek termasuk jam ramai atau tidak akan memiliki perbedaan harga dan adanya fitur baru Go-jek Kredit yang mudah diakses oleh pelanggan melalui aplikasi Go-jek yang ada di

smartphone (www.go-jek.com, diakses pada 7 agustus 2017).

2. Konsep Pelaksanaan Go -Green

Penghijauan adalah salah satu kegiatan penting yang harus dilaksanakan secara konseptual dalam menangani krisis lingkungan. Begitu pentingnya sehingga penghijauan sudah merupakan program nasional yang dilaksanakan di seluruh Indonesia.

Penghijauan Perkotaan Penghijauan dalam arti luas adalah segala daya untuk memulihkan, memelihara dan meningkatkan kondisi lahan agar dapat berproduksi dan berfungsi secara optimal, baik sebagai pengatur tata air atau pelindung lingkungan. Ada pula yang mengatakan bahwa penghijauan kota adalah suatu usaha untuk menghijaukan kota dengan melaksanakan pengelolaan taman-taman kota, taman-taman lingkungan, jalur hijau dan sebagainya. Dalam hal ini penghijauan perkotaan merupakan kegiatan pengisian ruang terbuka di perkotaan. Penghijauan berperan dan berfungsi sebagai

- 1) Sebagai paru-paru kota. Tanaman sebagai elemen hijau, pada pertumbuhannya menghasilkan zat asam (O^2) yang sangat diperlukan bagi makhluk hidup untuk pernapasan.
- 2) Sebagai pengatur lingkungan (mikro), vegetasi akan menimbulkan hawa lingkungan setempat menjadi sejuk, nyaman dan segar.
- 3) Pencipta lingkungan hidup (ekologis).

- 4) Penyeimbangan alam (adaphis) merupakan pembentukan tempat - tempat hidup alam bagi satwa yang hidup di sekitarnya.
- 5) Perlindungan (protektif), terhadap kondisi fisik alami sekitarnya (angin kencang, terik matahari, gas atau debu - debu).
- 6) Keindahan (estetika).
- 7) Kesehatan (hygiene).
- 8) Rekreasi dan pendidikan (edukatif)
- 9) Sosial politik ekonomi.

3. Green Transportasi

Green Transportasi atau sering disebut Transportasi Berkelanjutan adalah sebuah konsep yang dikembangkan sebagai suatu antithesis terhadap kegagalan kebijakan, praktek dan kinerja sistem transportasi yang dikembangkan selama kurang lebih 50 tahun terakhir.

Istilah transportasi berkelanjutan sendiri berkembang sejalan dengan munculnya terminologi pembangunan berkelanjutan pada tahun 1987 (*World Commission on Environmen and Development, /united Nation*) secara khusus transportasi berkelanjutan diartikan sebagai “upaya untuk memenuhi mobilitas kebutuhan transportasi generasi saat ini tanpa mengurangi kemampuan generasi mendatang dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya”. OECD (1994) juga mengeluarkan definidisi yang cukup berbeda yaitu :

Transportasi berkelanjutan merupakan suatu transportasi yang tidak menimbulkan dampak yang membahayakan kesehatan masyarakat atau ekosistem dan dapat memenuhi kebutuhan mobilitas yang ada secara konsisten dengan memperhatikan ;

- a. Penggunaan sumber daya terbarukan pada tingkat yang lebih rendah dan tingkat regenerasinya.
- b. Penggunaan sumber daya tidak

terbarukan pada tingkat yang lebih rendah dari tingkat pengembangan sumber daya alternatif yang terbarukan.

Dengan demikian secara umum konsep transportasi berkelanjutan merupakan gerakan yang mendorong penggunaan teknologi ramah lingkungan dalam upaya memenuhi kebutuhan transportasi. Dalam konteks perencanaan kota, konsep ini diterjemahkan sebagai upaya peningkatan fasilitas bagi komunitas bersepeda, pejalan kaki, fasilitas komunikasi, maupun penyediaan transportasi umum massal yang murah dan ramah lingkungan seperti KA listrik maupun angkutan umum lainnya yang dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Disamping itu, konsep transportasi berkelanjutan juga mendorong upaya pemanfaatan teknologi komunikasi dan informasi guna mengurangi kebutuhan pergerakan orang dan barang melalui penerapan konsep *tele-conference, tele-shopping, tele-commuting*, maupun pengembangan kawasan terpadu di perkotaan yang dapat mengurangi kebutuhan mobiltas penduduk antar kawasan seperti *Transit Oriented Development (TOD)*

DESAIN PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Djam'an Satori (2011 : 23) mengungkapkan bahwa penelitian kualitatif dilakukan karena peneliti ingin mengekspol fenomena-fenomena yang tidak dapat di kuantifikasikan yang bersifat deskriptif seperti proses suatu langkah kerja , formula suatu resep, pengertian-pengertian tentang

suatu konsep yang beragam, karakteristik suatu barang dan jasa, gambar-gambar, gaya-gaya, tata cara suatu budaya, model fisik suatu artifak, dll.

Selain itu, Sugiono (2012:9) juga mengemukakan penelitian kualitatif sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dengan triangulasi, analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Berdasarkan keterangan dari beberapa ahli di atas, peneliti menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif karena penelitian ini fenomenologi kontroversi sistem transportasi ojek online yang mengarah pada green transportasi di kota Semarang. Selain itu penelitian ini juga bersifat induktif karena permasalahan dalam penelitian ini bersifat kompleks, dinamis, dan hasilnya lebih menekankan makna sehingga peneliti bermaksud untuk memahami situasi sosial secara mendalam

SUMBER DATA

Yang dimaksud dengan sumber data dalam penelitian ini adalah sumber dari mana data diperoleh. Dalam penelitian ini penulis menggunakan dua sumber data yaitu :

- a. Sumber data primer, yaitu data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti dari sumber pertama (Sumandi Suryabrata, 1987: 93). Adapun yang menjadi sumber data primer dalam penelitian ini adalah pengguna jalan dan masyarakat sekitar tempat peneliti melakukan pengambilan data yaitu di dekat pangkalan ojek online yang berada di dekat Stasiun Tawang, kawasan simpang lima, dan kawasan Undip Pleburan Semarang,
- b. Sumber data sekunder, yaitu data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti sebagai penunjang dari sumber pertama =. dapat juga dikatakan sebagai data yang tersusun dalam bentuk dokumen-dokumen (Ibid, 94). dalam penelitian ini, dokumen dan angket merupakan sumber data sekunder.

METODE PENGUMPULAN DATA

Untuk memperoleh data yang benar-benar akurat dan sesuai dengan yang diharapkan maka penelitian ini menggunakan proses dan teknik pengumpulan data sebagaimana disebutkan Moelang, sebagai berikut :

1. Proses Memasuki Lokasi Penelitian
Sebelum memasuki lokasi penelitian untuk memperoleh berbagai data, maka pada tahap ini terlebih dahulu peneliti meminta izin dan memperkenalkan diri kepada informan penelitian.
2. Proses Ketika Berada di Lokasi Penelitian (*Getting Along*)
Pada proses ini, peneliti berusaha melakukan hubungan secara pribadi yang akrab dengan para informan, mencari informasi dan berbagi sumber data yang lengkap dan berusaha menangkap makna inti dari berbagai informasi yang diterima serta masalah yang diamati. Peneliti berusaha sebijak mungkin sehingga tidak menyinggung informan terkait pertanyaan yang diajukan dalam proses wawancara.
3. Proses Pengumpulan Data (*Logging Data*)
Pada proses ini, peneliti melakukan proses pengumpulan data yang telah ditetapkan, berdasarkan fokus penelitian yang telah ditetapkan sebelumnya. Teknik data yang digunakan dalam penelitian ini adalah
 - a. Interview (wawancara)
Wawancara adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab secara langsung antara pewawancara dengan respondennya menggunakan panduan wawancara. Dalam penelitian ini peneliti mencatat semua jawaban dari responden sebagaimana adanya.

Jenis wawancara yang digunakan adalah wawancara terstruktur. Disini peneliti melakukan wawancara langsung dari pengguna jalan dan masyarakat disekitar Stasiun Tawang, kawasan simpang lima, dan kawasan Undip Pleburan Semarang.

- b. Observasi (pengamatan)
Marshall dalam Sugiono (2010:310) menyatakan bahwa *“through observation, the researcher learn about behavior and he meaning attached to those behavior”* jadi melalui observasi, peneliti belajar tentang perilaku dan makna dari perilaku tersebut. Berkaitan dengan observasi yang dilakukan dalam penelitian kualitatif maka observasi yang digunakan yaitu observasi langsung. Observasi ini digunakan untuk mengungkap data tentang
- c. Dokumentasi,
yaitu teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data dengan cara melakukan pengamatan dan pencatatan terhadap objek yang diteliti.

ANALISA DATA

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif, yaitu menggambarkan secara terperinci, menginterpretasikan dan menilai data serta kondisi objek yang ada dilapangan dengan digambarkan dalam kalimat-kalimat yang dilengkapi dengan keterangan-keterangan yang mendukung sehingga dapat dibaca dan dimengerti dengan permasalahan yang akan dianggap memungkinkan dan dapat dijelaskan dengan menggunakan metode penelitian pendekatan deskriptif.

Menurut Sugiyono,2010, aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, aktivitas dalam analisis data tersebut akan melalui proses sebagai berikut :

1. Reduksi data (*data reduction*)
Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data “kasar”

yang muncul dari catatan tertulis dilapangan.

2. Penyajian data (*data display*)
Kegiatan penyajian data dalam bentuk yang disesuaikan atau diklarifikasi untuk mempermudah peneliti dalam menguasai data dan tidak terbenam dengan setumpuk data.
3. Penarikan kesimpulan dan verifikasi (*conclusion drawing/verification*)
Peneliti berusaha untuk mencari arti, pola-pola, penjelasan, konfigurasi-konfigurasi dan alur sebab akibat serta proposisi. Kesimpulan harus senantiasa diuji selama penelitian berlangsung, dengan cara penambahan data baru.

PENGECEKAN KEABSAAN DATA

Pengecekan keabsahan data merupakan hal yang mutlak dilakukan dalam penelitian kualitatif. Adapun teknik pemeriksaan keabsahan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Triangulasi, yaitu teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain.

TAHAP-TAHAP PENELITIAN

Dalam proses penelitian, maka ditetapkan tahap-tahap penelitian sebagai berikut :

1. Tahap Pertama
 - Melakukan observasi lokasi penelitian
 - Melakukan wawancara dilokasi penelitian dengan masyarakat sekitar objek penelitian
2. Tahap Kedua
 - Mengamati keadaan lokasi penelitian
 - Melakukan persiapan instrumen
 - Melakukan wawancara dengan objek penelitian
 - Melaksanakan pengumpulan data
 - Melakukan analisis data
3. Tahap Ketiga

- Menyusun hasil pengumpulan data dengan menghubungkan teori-teori yang ada dengan teori yang relevan.
- Menyusun dan melengkapi hasil pengumpulan data dengan memperbandingkan aplikasi teori dan pelaksanaan di lapangan.

4. Tahap Keempat

- Membuat laporan hasil penelitian
- Konsultasi dengan kelompok
- Menyusun hasil penelitian dosen

Deskripsi Informan Penelitian

1. Jordi (40 thn) Karyawan PT. Kereta Api Indonesia

Keberadaan *ojek online* (GO-JEK) saat ini memang sangat dibutuhkan masyarakat. Namun, sayangnya para driver *ojek online* (GO-JEK) ini sepertinya tak mengindahkan pengguna jalan lain.

Sebagai bukti, para driver *ojek online* (GO-JEK) dengan seenaknya memarkirkan motornya di bahu jalan. Hal ini tentunya membuat kerugian bagi pengguna jalan lain seperti, pengguna kendaraan pribadi, baik roda empat maupun roda dua, dan pejalan kaki.

Pemandangan driver *ojek online* yang memarkirkan motornya di bahu jalan dapat dilihat di setiap jalan Imam Bonjol Semarang, Jawa Tengah tepatnya di deka stasiun Tawang Semarang. Puluhan motor dan driver *Ojek online* (GO-JEK) seenaknya memarkirkan motornya di bahu jalan sambil menunggu orderan dari penumpang KRL yang turun di stasiun Tawang.

Banyaknya motor *ojek online* (GO-JEK) yang memarkirkan kendaraannya di bahu jalan inipun berakibat kemacetan di jalan Imam Bonjol dan perempatan stasiun Tawang. Menurut Jordi : keberadaan *ojek online* (GO-JEK) yang memarkir motor di bahu jalan tentu sangat mengganggu. Apalagi, ruas jalan imam bonjol tidak terlalu lebar “*Sah-sah*

saja kalau mencari uang tutur Jordi “. Tapi para *driver ojek online* (Go-Jek) juga harus menghormati pengguna jalan lain .” ujar pria yang setiap harinya melintas di jalan Imam Bonjol menggunakan mobil pribadinya tersebut.

Jordi berharap , agar perusahaan *ojek online* dalam hal ini pihak Go-jek dan juga aparat pemerintah dapat menertipkan *ojek online* (GO-JEK) yang memarkirkan motor di bahu jalan.

2. Fachriza (Icha), 31 tahun, Ibu Rumah Tangga Sebagai Pengguna Jasa KRL

Informan yang satu ini memiliki panggilan bernama ibu Icha. Menurut ibu Icha kemacetan yang disebabkan oleh driver alias pengemudi GO-JEK adalah adanya beberapa titik pangkalan di pinggiran jalan. Kemacetan timbul karena pengemudi GO-JEK mangkal di pintu-pintu stasiun ketika menunggu penumpang, sehingga memakan sebagian bahu jalan.

Ibu. Icha mengatakan pintu masuk dan keluar stasiun kereta Tawang saat ini sangat berantakan karena *ojek online* (GO-JEK) yang sukanya duduk bergerombol yang akibatkan sangat mengganggu pengguna jalan yang lain yang pada saat itu melintas. Selain itu menurut ibu Icha bukan hanya kemacetan yang diakibatkan oleh *Ojek Online* tersebut tetapi para pengendara ojek juga sering membuang sampah berupa bungkus makanan dan rokok yg dapat membuat pencemaran lingkungan.

Harapan dari Ibu. Icha bahwa hendaknya *driver ojek online* (GO-JEK) harus lebih tertib dalam berlalulintas. “Ya mudah-mudahan

mereka dapat tertip. *Driver ojek online* (GO-JEK) harus menghormati pengguna jalan yang lain, sebaiknya enggak parkir motor di bahu jalan dan membuang sampah sembarangan,” ucapnya

3. **Bpk. Bambang (52) Sopir Taxi Blue Birth Semarang**

Menurut Bapak. Bambang yang berprofesi sebagai seorang pengemudi taxi, dia sebagai seorang pengemudi merasa kemacetan yang disebabkan oleh driver alias pengemudi GO-JEK adalah adanya beberapa titik pangkalan di pinggir jalan dan di sekitar trotoar polder Semarang . Kemacetan timbul karena pengemudi GO-JEK mangkal di pintu-pintu stasiun dan dilingkaran polder ketika menunggu penumpang, sehingga memakan sebagian bahu jalan.

Bapak. Bambang mengatakan pintu masuk dan keluar stasiun kereta Tawang saat ini sangat berantakan karena *ojek online* (GO-JEK) yang sukanya duduk bergerombol yang mengakibatkan tingkat keamanan dan kenyamanan dari pengguna jalan raya semakin terganggu. Menurut bapak. Bambang hal itu sangat mengganggu pengguna jalan yang lain yang pada saat itu melintas. Selain itu menurut Bapak. Bambang bukan hanya kemacetan yang diakibatkan oleh *Ojek Online* tersebut tetapi para pengendara Go-jek juga sering membuang sampah berupa bungkus makanan dan rokok yg dapat membuat pencemaran lingkungan. Dan terkadang menurut bapak. Bambang pengemudi Gojek sering tidur-tiduran diatas motor sambil membuka jaket dan baju yang membuat sejumlah pejalan kaki menjadi tidak nyaman untuk melewati jalan sekitar Polder Tawang Semarang.

Dari keterangan yang disampaikan oleh Bapak. Bambang mengenai tindakan apa yang harus dilakukan untuk mengantisipasi hal ini. yaitu adanya tindakan keras dengan aturan

atau tata tertip yang berupa kebijakan dari pemerintah. Sebenarnya menurut Bapak. Bambang dari tahun 2017 sudah ada kabar tentang kebijakan pemerintah untuk melakukan aturan baru yang mengatur tentang keberadaan *Ojek On-Line*, yaitu adanya penempelan stiker oleh dinas perhubungan dan juga pemberlakuan Kendaraan ojek on-line ke kendaraan plat kuning. Tetapi ternyata kebijakan itu sampai sekarang masih belum dilaksanakan.

Harapan dari Bapak. Bambang bahwa hendaknya *driver ojek online* (GO-JEK) harus lebih tertib dalam berlalulintas . *Driver ojek online* (GO-JEK) harus menghormati pengguna jalan yang lain, sebaiknya enggak parkir motor disembarang tempat dan membuang sampah sembarangan”.

4. **Lutvi Alwih (18) Mahasiswa Universitas Pamulang Jakarta**

Saat ditemui di Polder Semarang, responden berikut ini bernama Lutvi Alwih. Mahasiswa yang berkuliah di Jakarta, beliau juga gemar menggunakan jasa GO-JEK apabila beliau pulang berlibur ke Semarang.

Lutvi memaparkan bahwa persepsi terhadap transportasi online (GO-JEK) adalah GO-JEK memiliki harga yang transparan, jujur dan konsisten. Walaupun kondisi jalan yang sedang padat

Menurut Lutvi dengan adanya beberapa titik pangkalan yang dibuat oleh GO-JEK tidak begitu mengganggu kelancaran lalulintas. Menurut Lutvi untuk saat ini masih wajar-wajar saja karena menurutnya GO-JEK mangkal pada saat jam-jam kedatangan kereta dan setelah itu jalan disekitar pintu

masuk stasiun tawang lancar dan aman-aman saja. Tetapi hal yang membuat Lutvi tidak begituyaman dengan ulah dari pengemudi GO-JEK yaitu pada saat mereka menunggu penumpang. Terkadang mereka beristirahat disekitar polder semarang sambil makan dan minum yang membuat lingkungan sekitar menjadi kotor. Dengan keberadaan GO-JEK di sekitar polder semarang membuat berdatangan penjual- penjual makan liar yang akhirnya merusak taman- taman disekitarnya yang merupakan paru-paru kota.

5. Bpk. ABDUL (34) Petugas Kebersihan dan Taman dari dinas Pertamanan Area UDIP Pleburan Semarang

Memiliki profesi sebagai petugas kebersihan dan perawatan taman kota, Bapak Abdul merasakan bahwa dengan adanya keberadaan *Ojek online* (GO-JEK) sangatlah membuat dia resah dan agak sedikit tidak setuju dengan ulah dan tingkah laku dari para *driver ojek online* (GO-JEK) .

Menurut bapak Abdul *driver ojek online* (GO-JEK) sering mangkal di sekitar trotoar jalan Pleburan daerah Undip Pleburan. Menurut-nya para *driver ojek online* pada saat mangkal mereka sering membuat lingkungan jalan sekitar kotor dengan sisa bungkus makanan dan bungkus rokok serta botol minuman air mineral yg dibuang begitu saja. Hal lain yang membuat bapak Abdul menjadi marah yaitu terkadang *driver ojek online* (GO-JEK) membuat tempat pangkalan yang merusak taman-taman kota disekitar jalan pleburan.

Menurut bapak. Abdul hal yg membuat resah juga yaitu dengan adanya *ojek online* (GO- JEK) yang suka mangkal membuat munculnya penjual makanan liar yang sengaja menempati trotoar jalan yang akhirnya dapat mengganggu pejalan kaki dan dapat merusak taman kota serta

membuat kotor tempat sekitarnya. “ *Saya sangat jengkel kalau harus membershikan sampah berulang kali krn ulah dari pengemudi Ojek. Terkadang saya menegur mereka tetapi malah dicuekin saja. Hal ini mungkin karena saya hanya seorang tukang sapu jalan ”. ucapnya*

Harapan dari bapak. Abdul adalah kiranya pihak pemerintah dalam hal ini pemerintah kota dapat menertipkan mereka dengan cara membuat aturan yang dapat menertibkan para supir Ojek On-Line (GO-JEK).

6. Salma (18) Mahasiswa Universitas Negeri Semarang

Informan berikut ini bernama Salma dan berumur 18 tahun yang saat ini berprofesi sebagai mahasiswi di Universitas Negeri Semarang. Salam adalah pengguna GO-JEK sejak tahun 2017 pada saat brkuliah di UNS.

Menurut beliau, kinerja pengemudi GO-JEK pada saat beliau menggunakan pelayanannya adalah cukup baik.

Menurut Salma yang menjadi kelebihan GO-JEK terletak pada harga yang terjangkau. Namun beliau juga memaparkan bahwa beberapa hal yang menjadi kekurangan GO-JEK sehingga perlu ditinjau kembali oleh pihak manajemen GO-JEK terkait dengan standarisasi pengemudi, seperti standarisasi kendaraan mulai dari kelengkapan kendaraan pengemudi. “ *saya sering memesan GO-JEK. Yang membuat jengkel hati saya yaitu pernah pada saat saya sedang menggunakan jasa GO-JEK kendaraan yang digunakan rusak di tengah jalan dan akhirnya membuat saya terlambat ke kampus,*”

ucapnya.

Selain itu salma juga menyarankan kepada pihak manajemen GO-JEK untuk memberikan saran dan teguran kepada setiap pengemudi GO-JEK untuk tidak mengetem di titik-titik keramaian dan pusat kota yang dapat menyebabkan kemacetan yang bisa membuat volusi udara.

PEMBAHASAN

Kehadiran model transportasi berbasis aplikasi sejenis Ojek Online (GO-JEK) harus diakui mampu menjawab kebutuhan masyarakat khususnya mereka yang memiliki rutinitas padat di luar rumah. Kemudian transaksi dan biaya yang sangat terjangkau, menjadikan (GO-JEK) semakin diminati masyarakat luas.

Tak heran jika keberadaan ojek *online* (GO-JEK) saat ini kian menjamur seiring meningkatnya pesanan penumpang setiap harinya. Namun di sisilain, kondisi ini juga dinilai merugikan masyarakat, lantaran sebagian besar driver (GO-JEK) kerap mangkal di sembarang tempat hingga menimbulkan kemacetan dan membuat tempat sekitar pangkalan mereka menjadi kotor oleh sampah yang di buang oleh pengendara ojek online tersebut selain itu juga dengan adanya ojek online (GO-JEK) yang mangkal merusak taman kota yang sebenarnya dibuat oleh pemerintah sebagai paru-paru kota.

Standarisasi kendaran juga menjadi faktor penting yang dapat mempengaruhi persepsi konsumen. Kondisi kendaraan pengemudi khususnya mesin harus lebih diperhatikan. Peneliti menyimpulkan bahwa manajemen GO-JEK seharusnya selalu melakukan pengecekan aplikasi untuk melihat dan mengecek keberadaan pengemudi GO-JEK yang diharapkan dapat mengurangi penumpukan pengemudi GO-JEK di titik-titik keramaian yang menyebabkan kemacetan. Manajemen GO-JEK seharusnya selalu melakukan pengecekan standarisasi kendaraan pengemudi secara

berkala, tidak hanya pada saat pengemudi melakukan pendaftaran, pengecekan standarisasi secara berkala juga dilakukan pada saat pengemudi bergabung menjadi mitra GO-JEK. Mengingat selama ini setelah menjadi mitra GO-JEK, pengemudi melakukan pengecekan standarisasi kendaraan secara pribadi. Pengecekan standarisasi standarisasi kendaraan pengemudi seharusnya berada di bawah pengawasan manajemen GO-JEK karena menyangkut keselamatan.

SIMPULAN

Berdasarkan penelitian dapat disimpulkan bahwa persepsi masyarakat terhadap kontroversi sistem transportasi GO-JEK Online yang mengarah pada Green Transportasi di kota Semarang masih sangat rendah. Masyarakat dari berbagai macam usia, latar belakang dan profesi, mereka mempunyai persepsi yang sama terhadap transportasi online (GO-JEK). menurut peneliti membludaknya transportasi ojek online (GO-JEK) menjadikan suatu hal yang tidak mungkin dihindari. Dalam hal ini pihak pemerintah pusat maupun daerah bisa menyikapi dengan menerbitkan peraturan guna menjaga ketertiban dan kenyamanan masyarakat dan terkhusus dalam hal pencanangan program pemerintah yaitu Green Transportasi dalam hal kendaraan ramah lingkungan “Prinsipnya Pemerintah tidak bisa melarang keberadaan Ojek Online (GO-JEK), karena itu bagian dari dinamika masyarakat serta perkembangan IT transportasi.

Standarisasi kendaran juga menjadi faktor penting yang dapat mempengaruhi persepsi konsumen. Kondisi kendaraan pengemudi khususnya mesin harus lebih diperhatikan. Peneliti menyimpulkan bahwa manajemen GO-

JEK seharusnya selalu melakukan pengecekan aplikasi untuk melihat dan mengecek keberadaan pengemudi GO-JEK yang diharapkan dapat mengurangi penumpukan pengemudi GO-JEK di titik-titik keramaian yang menyebabkan kemacetan. Manajemen GO-JEK seharusnya selalu melakukan pengecekan standarisasi kendaraan pengemudi secara berkala, tidak hanya pada saat pengemudi melakukan pendaftaran, pengecekan standarisasi secara berkala juga dilakukan pada saat pengemudi bergabung menjadi mitra GO-JEK.

Saran

Berdasarkan pada kesimpulan diatas, penulis dapat memberikan saran-saran sebagai berikut :

- 1) Pihak pemerintah pusat maupun daerah bisa menyikapi dengan menerbitkan peraturan guna menjaga ketertiban dan kenyamanan masyarakat dan terkhusus dalam hal penancangan program pemerintah yaitu Green Transportasi dalam hal kendaraan ramah lingkungan
- 2) Bagi pihak transportasi online (GO-JEK) untuk memperhatikan standarisasi kendaraan pengemudi.
- 3) Pihak manajemen GO-JEK Melakukan pengecekan dan pembinaan secara berkala dengan menggunakan aplikasi keberadaan pengemudi sehingga bisa memantau keberadaan pengemudi GO-JEK yang nantinya bisa mengurangi penumpukan GO-JEK di titik-titik keramaian yang dapat menimbulkan kemacetan

DAFTAR PUSTAKA

- O. Hasbiansyah, 2005, Pendekatan Fenomenologi Pengantar Praktek Penelitian dalam Ilmu Sosial dan Komunikasi, *Mediator*, Vol 9. no.1 Juni 2008
- Teguh Prihanto, Dewi Liesnoor, Rudatin Eidraswara, 2014, Pengaruh Program Transportasi Hijau Pendukung Mobilitas dan Kinerja Civitas Akademi Universitas Negeri Semarang, *Sainteknologi* Vol. 12 No.2 Desember 2014
- Dessy Gusnita, Green Transport: Transportasi Ramah Lingkungan dan Kontribusinya Dalam Mengurangi Polusi Udara, *Peneliti Pusat Pemanfaatan Sains Atmosfer dan Iklim LPAM*, Berita Dirgantara Vol.11 No.2 Juli 2010.
- Gojek Online, www.go-jek.com 7 Agustus 2017
- Sugiyono, 2012 *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif dan R&D*. Bandung ;Alfabeta
- Sugiyono, 2013 *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Metode)*, Bandung ;Alfabeta
- Satori Djam'an, Komariah Aan, 2011, *Metode Penelitian Kualitatif*. Alfabeta: Bandung