

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Masyarakat memerlukan layanan kendaraan sebagai sarana pendukung dalam menjalankan berbagai aktivitas untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Di era modern ini, transportasi menjadi kebutuhan yang krusial seiring meningkatnya aktivitas dan kebutuhan di sektor ekonomi, sosial, dan sektor lainnya yang menuntut perpindahan manusia dan distribusi sumber daya secara cepat dan hemat waktu. Secara umum, transportasi berfungsi sebagai alat untuk membawa penumpang maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Menurut Steenbrink (1974) dalam (Warsono, Astuti, & Ardiyansah, 2022), transportasi dapat dipahami sebagai kegiatan memindahkan atau mengalihkan suatu objek dari satu lokasi ke lokasi lainnya, dengan tujuan agar objek tersebut memiliki nilai guna yang lebih tinggi atau dapat dimanfaatkan secara optimal sesuai kebutuhan di tempat tujuannya.

Sektor transportasi adalah bidang strategis yang sangat diperlukan baik dalam pertumbuhan ekonomi, pemerataan sosial, dan mobilitas masyarakat. Mengingat kondisi geografis Indonesia yang luas dan beragam, dibutuhkan sistem transportasi yang mampu menghubungkan berbagai wilayah. Oleh karena itu, transportasi menjadi elemen vital dalam mendorong kemajuan suatu daerah. Terlebih lagi, permintaan terhadap layanan angkutan untuk menunjang mobilitas orang dan distribusi barang ke berbagai penjuru wilayah terus mengalami peningkatan.

Pemilihan jenis moda transportasi merupakan aspek krusial dalam proses perencanaan sistem transportasi. Hal ini disebabkan oleh peran strategis transportasi umum dalam mendukung keberhasilan berbagai kebijakan di sektor transportasi. Oleh karena itu, menentukan moda yang tepat dapat dianggap sebagai tahapan paling penting dalam perumusan kebijakan dan perencanaan transportasi secara menyeluruh. Sedangkan menurut Jotin dan Lall (2005) dikutip dalam (Warsono, Astuti, & Ardiyansah, 2022) moda perjalanan yang dipilih juga

tergantung pada beberapa faktor seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan pendapatan orang yang melakukan perjalanan. Setelah itu, variabel lain dari ketiga variabel sebelumnya, yaitu biaya perjalanan dan waktu perjalanan menjadi pertimbangan.

Mobilitas penduduk yang bergerak secara komuter di kota-kota besar Indonesia juga mempengaruhi kondisi transportasi saat ini. Komuter merupakan pergerakan bolak-balik penduduk pada saat menuju pusat aktivitas dan kembali saat aktivitas telah selesai dan harus kembali ke rumah. Melihat kondisi tersebut, mobilitas komuter tentu memengaruhi jumlah kendaraan bermotor. Salah satu alat transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat saat ini adalah Ojek. Alat transportasi jenis ini sangat praktis dan digunakan dimana saja dengan mudah. Di Indonesia terutama di kota-kota besar identik dengan kemacetan dan kesemrawutan jenis alat transportasi ini merupakan solusi.

Pola mobilitas masyarakat yang melakukan perjalanan komuter di wilayah perkotaan Indonesia turut memberi dampak terhadap situasi transportasi saat ini. Komuter sendiri merujuk pada aktivitas perjalanan pulang pergi yang dilakukan oleh penduduk dari tempat tinggal menuju lokasi kegiatan utama, seperti bekerja atau sekolah, dan kembali ke rumah setelah kegiatan tersebut selesai. Fenomena ini secara langsung berkontribusi terhadap peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Salah satu moda transportasi yang kini banyak dimanfaatkan oleh masyarakat adalah ojek motor. Alat transportasi jenis ini sangat praktis dan digunakan dimana saja dengan mudah. Di Indonesia terutama di kota-kota besar identik dengan kemacetan dan kesemrawutan jenis alat transportasi ini merupakan solusi.

Transportasi publik di wilayah perkotaan perlu dikembangkan secara optimal agar mampu menjangkau berbagai pusat aktivitas kota. Efektivitas dalam konteks ini berarti sistem transportasi dapat mencapai tujuan yang telah dirancang sebelumnya. Sementara itu, transportasi yang berkapasitas menunjukkan bahwa sarana dan prasarana yang tersedia harus memadai untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Kualitas layanan transportasi ditentukan oleh sejauh mana pelayanan tersebut dapat memenuhi harapan pengguna, yaitu dalam hal kecepatan,

keselamatan, keterjangkauan biaya, serta kenyamanan. Layanan ini juga harus mampu melayani secara merata ke seluruh kawasan perkotaan.

Di sisi lain, sektor transportasi saat ini mengalami pertumbuhan yang sangat pesat. Jumlah kendaraan bermotor, baik baru maupun lama, terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Jenis kendaraan seperti mobil penumpang, bus, dan sepeda motor menjadi moda transportasi dengan pertumbuhan tercepat. Secara keseluruhan, tren kenaikan jumlah kendaraan bermotor menunjukkan grafik yang signifikan. Hal ini dapat dilihat melalui data pertumbuhan sepeda motor khususnya di Provinsi Banten pada periode 2022 hingga 2023 yang disajikan pada tabel berikut:

Tabel 1. 1

Perkembangan Kendaraan Bermotor di Provinsi Banten dari tahun 2022-2023

Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Banten				
Tahun	Mobil Penumpang	Bus	Sepeda Motor	Jumlah
2022	263.103	3.666	2.508.475	2.775.244
2023	344.866	4.276	3.254.771	3.603.913

Sumber: Badan Pusat Statistik (<https://www.bps.go.id/id/statistics-table/>)

Peningkatan dari kendaraan bermotor di Provinsi Banten secara langsung berkaitan dengan memburuknya kondisi kemacetan, terutama di wilayah perkotaan. Untuk membantu pergerakan masyarakat yang semakin tinggi, keberadaan moda kendaraan yang efisien menjadi sangat krusial guna mengurangi potensi kemacetan. Secara umum, persoalan transportasi di kawasan perkotaan mencakup kemacetan lalu lintas, keterbatasan lahan parkir, pelayanan angkutan umum yang belum optimal, pencemaran udara, serta ketertiban dalam berlalu lintas Munawar (2007) dalam (Aziah & Adawia, 2018). Menurut Badan Pendapatan Daerah Provinsi Banten melaporkan peningkatan yang signifikan dalam jumlah kendaraan, terutama sepeda motor. Perubahan ini menunjukkan bahwa masyarakat semakin bergantung pada kendaraan roda dua sebagai cara untuk bergerak setiap hari atau mobilitas harian (Badan Pusat Statistik, 2023).

Tingginya tingkat kepemilikan mobil penumpang dan sepeda motor menunjukkan adanya perubahan signifikan dalam tren transportasi di Indonesia.

Melihat potensi tersebut, banyak kendaraan pribadi seperti mobil dan bus yang mulai dimanfaatkan sebagai sarana transportasi umum, baik dalam bentuk layanan konvensional maupun berbasis aplikasi. Hal serupa juga terjadi pada sepeda motor, yang kini banyak digunakan sebagai ojek, baik ojek pangkalan maupun ojek *online*. Pergeseran fungsi sepeda motor pribadi menjadi alat transportasi umum roda dua dipandang sebagai salah satu alternatif solusi untuk mengatasi permasalahan mobilitas di wilayah perkotaan. Meskipun ojek telah lama hadir di Indonesia, kemajuan teknologi mendorong munculnya inovasi transportasi berbasis aplikasi digital yang lebih modern dan terstruktur. Tren ojek online menjadi populer sebagai alternatif transportasi berkat pengaruh tersebut.

Selanjutnya, laporan dari Badan Pendapatan Daerah juga menunjukkan bahwa dari tahun 2022 hingga 2023, jumlah kendaraan bermotor, terutama sepeda motor, terus meningkat. Tren ini menunjukkan bahwa masyarakat sangat bergantung pada kendaraan roda dua sebagai moda utama untuk beraktivitas. Kehadiran transportasi digital mendorong penggunaan sepeda motor, baik secara individu maupun melalui skema layanan *online*.

Gambar 1. 1
Potret Pengemudi Ojek Online



Sumber: theconversation.com

Dari gambar di atas dijelaskan transportasi *online* khususnya seperti ojek *online* memberikan berbagai kemudahan seperti tarif yang lebih terjangkau, kenyamanan, serta jaminan keamanan yang lebih baik. Hal ini menjadi alasan

mengapa banyak masyarakat mulai meninggalkan moda transportasi konvensional dan beralih ke transportasi berbasis aplikasi. Dalam Arifin (2024) kita mengenal transportasi *online* seperti gojek, grab, maxim dll. Ini merupakan salah satu bentuk penerapan teknologi digital berbasis aplikasi yang mendapat respons positif sejak awal kehadirannya, karena dianggap sebagai inovasi transportasi yang relevan dengan kebutuhan masa kini. Selain itu, kehadiran transportasi *online* turut berkontribusi dalam mengurangi angka pengangguran di Indonesia. Dengan membuka peluang kerja yang luas sebagai mitra pengemudi, *platform* ini menjadi salah satu alternatif dalam menekan tingkat pengangguran nasional.

Bagi sebagian orang, transportasi *online* adalah solusi untuk sistem transportasi yang masih buruk; namun, bagi mereka yang bergantung pada jasa transportasi yang tidak mengandalkan teknologi, itu merupakan masalah. Seiring berjalannya waktu, munculnya kendaraan *online* menimbulkan kecemburuan sosial dari para pelaku kendaraan konvensional seperti ojek pangkalan, angkutan perkotaan (angkot), hingga bus dalam kota. Meskipun kehadiran transportasi *online* membawa berbagai dampak positif, tidak dapat dipungkiri bahwa muncul pula dampak negatifnya. Ketegangan antara pengemudi transportasi *online* dan konvensional sering diberitakan, di mana transportasi *online* kerap dituduh sebagai penyebab turunnya penghasilan pengemudi angkutan tradisional. Akibatnya, berbagai bentuk penolakan terjadi, mulai dari aksi protes, penghadangan, hingga demonstrasi besar-besaran yang dilakukan oleh pengemudi transportasi konvensional untuk menolak keberadaan transportasi *online*. Kondisi ini tentu memunculkan keresahan di tengah masyarakat. Namun, seiring waktu, masyarakat cenderung lebih memilih transportasi *online* karena dinilai lebih praktis, mudah diakses, dan mampu menunjang aktivitas harian pengguna secara efisien.

Pemerintah daerah bertanggung jawab untuk menetapkan kebijakan dan aturan untuk mewujudkan sistem transportasi yang adil, aman, dan tertib di Kabupaten Tangerang, fokus utama dalam penelitian ini adalah pada jenis kendaraan bermotor umum yang beroperasi di luar trayek berbasis aplikasi. Penelitian ini secara khusus menelaah implementasi Peraturan Bupati Tangerang Nomor 31 Tahun 2021 tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek di wilayah Kabupaten Tangerang*.

Yang dimaksud dengan kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh mesin atau perangkat mekanis, kecuali kendaraan yang beroperasi di atas rel. Sementara itu, kendaraan bermotor umum merujuk pada kendaraan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang dengan sistem pembayaran (Badan Pemeriksa Keuangan, 2022).

Adapun angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek merupakan layanan transportasi yang menggunakan mobil penumpang umum atau bus umum, yang beroperasi di wilayah perkotaan atau area tertentu, memiliki titik asal dan tujuan perjalanan, namun tidak mengikuti rute dan jadwal yang tetap. Dalam Peraturan Bupati Tangerang No. 31 Tahun 2021 Pasal 29 berbunyi:

“Izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (1) diberikan oleh Bupati untuk: a. Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi; b. Angkutan Orang di Kawasan Tertentu; c Angkutan permukiman; dan d. Angkutan karyawan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah.”

Regulasi ini bertujuan untuk mengatur angkutan umum yang tidak beroperasi secara teratur dan tetap, Dalam penelitian ini, peneliti memilih angkutan orang di kawasan tertentu pada kendaraan tidak dalam trayek berbasis aplikasi yang sudah di tetapkan pada Peraturan Bupati Tangerang No. 31 Tahun 2021 Bab IV Pasal 37 hingga 39 mengenai Penggunaan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi. Peraturan Bupati Tangerang No. 31 Tahun 2021 Pasal 37 Ayat 1 berbunyi:

“Untuk meningkatkan kemudahan pemesanan pelayanan jasa Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, perusahaan atau penyedia Angkutan umum dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi.”

Selanjutnya, Peraturan Bupati Tangerang No. 31 Tahun 2021 Pasal 38 Ayat 1 berbunyi:

“Perusahaan atau lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam pemberian pelayanan Angkutan orang wajib

bekerjasama dengan Perusahaan Angkutan Umum yang telah memiliki izin penyelenggaraan Angkutan.”

Artinya, secara normatif, transportasi berbasis aplikasi telah diakui dan dilindungi oleh kebijakan daerah, asalkan mengikuti ketentuan hukum yang berlaku. Pemerintah daerah menetapkan peraturan ini untuk menetapkan peraturan, standar prosedur, dan teknis untuk penyelenggaraan angkutan. Peraturan ini juga mencakup mekanisme pengawasan dan penertiban di lokasi tertentu, seperti stasiun dan terminal (JDIH Kabupaten Tangerang, 2021).

Salah satu bentuk layanan transportasi yang berkembang pesat adalah angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek berbasis aplikasi yang dalam penelitian ini penulis akan menyebutnya dengan *Transportasi Online*.

Pemerintah daerah bertanggung jawab untuk menetapkan kebijakan dan aturan untuk mewujudkan sistem transportasi yang adil, aman, dan tertib di Kabupaten Tangerang. Peraturan Bupati Tangerang No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek di Kabupaten Tangerang adalah salah satu contoh nyata dari peran tersebut. Regulasi ini sebagian besar bertujuan untuk mengatur angkutan umum yang tidak beroperasi secara teratur dan tetap, baik berbasis aplikasi maupun konvensional. Pemerintah daerah menetapkan peraturan ini untuk menetapkan peraturan, standar prosedur, dan teknis untuk penyelenggaraan angkutan. Peraturan ini juga mencakup mekanisme pengawasan dan penertiban di lokasi tertentu, seperti stasiun dan terminal (JDIH Kabupaten Tangerang, 2021).

Implementasi Peraturan Bupati No. 31 Tahun 2021 mencakup beberapa aspek krusial, yaitu sosialisasi peraturan, fasilitasi mediasi antara kelompok masyarakat, penertiban lapangan melalui aparat Dinas Perhubungan dan Satpol PP, serta pengawasan terhadap pelaksanaan pembagian zona operasional. Namun demikian, keberhasilan implementasi peraturan ini sangat bergantung pada sejauh mana pemerintah mampu menjembatani kepentingan kelompok-kelompok pelaku jasa transportasi yang memiliki karakteristik dan basis ekonomi yang berbeda.

Dari sisi kebijakan publik, Peraturan Bupati ini mencerminkan respons pemerintah daerah terhadap tantangan disrupsi digital di sektor transportasi. Namun, tantangan utama dari implementasi kebijakan ini adalah bagaimana membumikan peraturan tersebut agar dapat diterima oleh seluruh pemangku kepentingan secara adil dan merata. Pemerintah tidak hanya dituntut untuk menjadi regulator, tetapi juga mediator dan fasilitator yang menjamin terciptanya iklim kompetisi yang sehat antar pelaku jasa transportasi. Ketidakseimbangan informasi, resistensi terhadap teknologi, serta belum meratanya akses terhadap *platform* digital menjadi faktor-faktor yang perlu diatasi secara kolaboratif. Pemerintah daerah memiliki tanggung jawab besar untuk menjembatani kesenjangan tersebut, baik melalui kebijakan afirmatif, zonasi yang adil, dan pelatihan digital.

Fenomena urbanisasi dan meningkatnya aktivitas komuter di kawasan penyangga ibu kota, termasuk Kabupaten Tangerang, menambah kompleksitas permasalahan transportasi. Salah satu titik simpul mobilitas yang penting adalah Stasiun Daru, yang menjadi akses vital bagi masyarakat menuju Jakarta. Berdasarkan data internal yang dihimpun dari observasi lapangan dan wawancara awal, jumlah penumpang harian di Stasiun Daru cukup tinggi dan terbagi dalam dua kelompok pengguna layanan transportasi: mereka yang memanfaatkan jasa ojek online (ojol) serta pengguna ojek pangkalan (opang). Kehadiran dua moda ini menunjukkan adanya kebutuhan mobilitas tinggi yang di satu sisi terjawab oleh digitalisasi transportasi, tetapi di sisi lain menimbulkan persaingan langsung dengan transportasi konvensional.

Meskipun Peraturan Bupati Tangerang No. 31 Tahun 2021 telah memberikan landasan hukum bagi penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, implementasinya di lapangan masih jauh dari harapan. Hal ini terlihat dari berbagai permasalahan, seperti:

1. Keterbatasan infrastruktur di sekitar stasiun, yang belum mampu mengakomodasi zona khusus bagi ojek *online* maupun konvensional.
2. Kesulitan dalam penggunaan aplikasi, khususnya bagi pengemudi lokal yang belum sepenuhnya melek digital.

3. Tantangan dalam pengawasan, di mana pengendalian aktivitas transportasi *online* masih minim akibat keterbatasan aparat dan lemahnya koordinasi antarinstansi.
4. Potensi konflik horizontal antara pengemudi ojek *online* dan ojek konvensional yang seringkali berujung pada aksi penghadangan maupun intimidasi.
5. Kurangnya sosialisasi dan edukasi dari pemerintah daerah kepada masyarakat maupun pengemudi mengenai substansi Peraturan Bupati No. 31 Tahun 2021.

Kondisi tersebut menunjukkan adanya kesenjangan yang nyata antara regulasi normatif dengan praktik sosial di lapangan. Dengan demikian, rumusan masalah penelitian ini tidak cukup hanya menelaah aspek normatif dari implementasi peraturan, tetapi juga harus mampu menjawab tantangan serta realitas sosial yang berkembang di masyarakat.

Di Stasiun Daru, Kabupaten Tangerang, berdasarkan hasil eksplorasi awal peneliti, terjadi larangan dan penolakan terhadap aktivitas transportasi *online* oleh transportasi konvensional seperti ojek pangkalan dan angkutan perkotaan (angkot). Dalam praktiknya, terdapat ketimpangan yang cukup mencolok antara regulasi dengan kondisi di lapangan.

Pertama, dari informasi yang didapatkan pada portal berita Kompas, pelarangan ojek *online* ini tidak lahir dari ketentuan hukum, melainkan lebih disebabkan oleh tekanan sosial, ketidaksiapan adaptasi teknologi, dan resistensi terhadap perubahan sistem transportasi. Aksi penghadangan terhadap mitra ojek *online* oleh ojek pangkalan menjadi potret nyata dari konflik horizontal yang lahir akibat kecemburuan sosial dan ketimpangan akses terhadap digitalisasi (Kompasiana, 2023).

Gambar 1. 2
Konflik Antara Ojek Konvensional Dan Ojek Online



Sumber: Instagram @sekitarmajaku

Kedua, berdasarkan gambar yang tersebar di media sosial, muncul konflik antara pengemudi ojek *online* dan ojek konvensional di sekitar beberapa stasiun di Kabupaten Tangerang, seperti Stasiun Daru, Stasiun Tigaraksa, dan Stasiun Maja. Ketegangan ini dipicu oleh rasa ketidakpuasan dan kemarahan yang ditujukan kepada para pengemudi ojek *online* karena penumpang mereka yang dulu berpindah kepercayaan kepada ojek *online*. Ojek *online* dan taksi *online* yang menjemput penumpang di 3 (tiga) stasiun tersebut seringkali dihalang oleh oknum ojek pangkalan (Sekitarmaja, 2023).

Gambar 1. 3
Papan Larangan Aktivitas Ojek Online



Sumber: Instagram @seputardaru

Gambar 1. 4
Papan Larangan Aktivitas Ojek Online



Sumber: Instagram @seputardaru

Ketiga, timbulnya permasalahan lain adanya papan-papan larangan angkutan *online* menarik penumpang khususnya di stasiun Daru di beberapa titik yakni pada pangkalan ojek dan pangkalan angkutan perkotaan (angkot). Dari adanya keberadaan papan larangan tersebut, timbullah aksi penolakan, kejadian itu bukan pertama kali terjadi di Stasiun ini, melainkan terus berulang. Sebelumnya, taksi *online* yang melintas di kawasan Stasiun juga dihadang oleh oknum ojek

pangkalan, penumpang diturunkan dan harus jalan sampai 5 (lima) kilometer. Di sini terjadi satu potret aroganisme yang dilakukan oleh ojek konvensional sekitar stasiun Daru jika dilihat dari segi sosial mengarah pada perilaku premanisme (Detik.Com, 2023).

Keempat, transformasi digital ini belum sepenuhnya diterima oleh seluruh pelaku transportasi lokal, khususnya komunitas ojek konvensional. Banyak di antara mereka yang belum memiliki akses atau keterampilan dalam menggunakan teknologi digital, sehingga memunculkan ketimpangan dalam kompetisi layanan. Resistensi terhadap ojek *online* di kawasan Stasiun Daru mencerminkan adanya kesenjangan adaptasi teknologi di tengah masyarakat yang tengah mengalami transisi *urban*. Hal ini kemudian melahirkan konflik horizontal antara pengemudi ojek konvensional dengan pengemudi ojek *online* yang dianggap mencuri pelanggan dan merusak tatanan kerja tradisional (DarustationNews, 2023).

Dari temuan peneliti diatas, penerapan kebijakan pemerintah menjadi sangat penting untuk mengimbangi inovasi digital dalam layanan transportasi dengan melindungi bisnis transportasi konvensional. Kebijakan yang diambil tidak hanya mempengaruhi hukum dan regulasi tetapi juga kehidupan sosial dan ekonomi. Jika tidak ditangani secara menyeluruh, konflik antar penyedia transportasi roda dua dapat menyebabkan ketidakstabilan sosial, terutama di wilayah padat seperti Kabupaten Tangerang, yang merupakan salah satu penyangga ibu kota di Provinsi Banten.

Maka dengan berbagai permasalahan ini, penulis mengambil judul **Implementasi Peraturan Bupati Tangerang No. 31 Tahun 2021 (Studi Larangan Terhadap Aktivitas Ojek Online Di Stasiun Daru)**. Alasan penulis mengambil judul ini untuk mendalami peran pemerintah dalam mengatur ketegangan sosial akibat transformasi teknologi transportasi, dengan menyoroti kasus spesifik pelarangan aktivitas transportasi *online* oleh komunitas transportasi konvensional di Stasiun Daru.

Penelitian ini tidak hanya akan memberikan gambaran empirik tentang dampak kebijakan tersebut terhadap relasi antar pelaku jasa transportasi, tetapi juga dapat menjadi bahan evaluasi bagi pemerintah daerah dalam merumuskan

kebijakan lanjutan. Studi ini juga sejalan dengan gagasan *collaborative governance* dalam tata kelola transportasi perkotaan, di mana proses pembuatan dan pelaksanaan kebijakan melibatkan seluruh pemangku kepentingan secara aktif dan partisipatif. Studi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi penguatan kebijakan transportasi berbasis inklusi digital yang berkeadilan, serta mendorong percepatan adaptasi teknologi di wilayah sub-urban seperti Desa Daru.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjabaran pada latar belakang masalah, maka pertanyaan utama dalam penelitian ini adalah: Bagaimana pelaksanaan Peraturan Bupati Tangerang Nomor 31 Tahun 2021 tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek di Kabupaten Tangerang*, khususnya terkait pelarangan aktivitas transportasi *online* di Stasiun Daru?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang dan rumusan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dan menilai sejauh mana implementasi Peraturan Bupati Tangerang Nomor 31 Tahun 2021 tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek di Kabupaten Tangerang*, khususnya dalam konteks pengaturan aktivitas transportasi *online* di wilayah Stasiun Daru. Fokus analisis juga diarahkan pada bagaimana kebijakan ini merespons dinamika sosial yang terjadi antara pengemudi ojek konvensional dan ojek *online*.

Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk mengungkapkan berbagai kendala yang dihadapi oleh pemerintah daerah dalam menangani konflik yang muncul akibat perkembangan transportasi digital, serta untuk memberikan rekomendasi strategis agar kebijakan yang telah ditetapkan, mampu menciptakan iklim transportasi yang inklusif, adil, dan adaptif terhadap perubahan zaman.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diuraikan, studi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang bermanfaat, baik dari segi teori maupun praktik.

1. Manfaat Akademis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menambah kajian teoritis dalam lingkup administrasi publik khususnya bidang ilmu kebijakan publik. Selain itu, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk mendukung peran pemerintah dan kebijakan publik, serta memperkaya pengetahuan mengenai kontribusi pemerintah dalam mengatasi konflik dalam bermasyarakat.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan dan rekomendasi bagi pemangku kepentingan khususnya pemerintah daerah Kabupaten Tangerang, dalam merumuskan dan mengimplementasi kebijakan transportasi yang lebih efektif dan berkelanjutan yang akan menciptakan regulasi yang lebih adil dan seimbang, serta mengurangi konflik antara kedua pihak. Selanjutnya diharapkan bisa menjadi bahan acuan dalam pembuatan karya ilmiah yang berkaitan dengan peran kebijakan publik dalam mengelola konflik transportasi *online* dan transportasi konvensional.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam proposal penelitian “Implementasi Peraturan Bupati Tangerang No. 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Di Kabupaten Tangerang (Studi Larangan Terhadap Aktivitas Transportasi *Online* Di Stasiun Daru)”. disusun sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan hal-hal yang berkaitan dengan dasar pemikiran atau latar belakang dari permasalahan yang diteliti, perumusan masalah yang menjadi fokus kajian, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian, manfaat

penelitian baik secara teoritis maupun praktis, serta sistematika penulisan yang disusun berdasarkan tema dan permasalahan yang diangkat dalam judul penelitian

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini peneliti memaparkan penelitian terdahulu, konsep dan teori dalam penelitian serta kerangka pemikiran atas indikator dari para ahli sebagai dasar penelitian sejumlah literatur yang berkaitan dengan jenis penelitian yang dilakukan. Penelitian terdahulu merupakan penelitian yang sudah dilakukan oleh peneliti lain yang hasil penelitiannya dapat dijadikan pedoman atau acuan dan perbandingan dalam melakukan penelitian ini. Sedangkan kerangka pemikiran merupakan alur berpikir dari peneliti.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan fokus utama dari penelitian dengan memaparkan metode yang digunakan, pendekatan serta jenis penelitiannya. Selain itu, bab ini juga menguraikan lokasi penelitian, teknik pengumpulan data yang diterapkan, serta metode analisis data yang digunakan untuk mengolah dan menafsirkan temuan penelitian.