

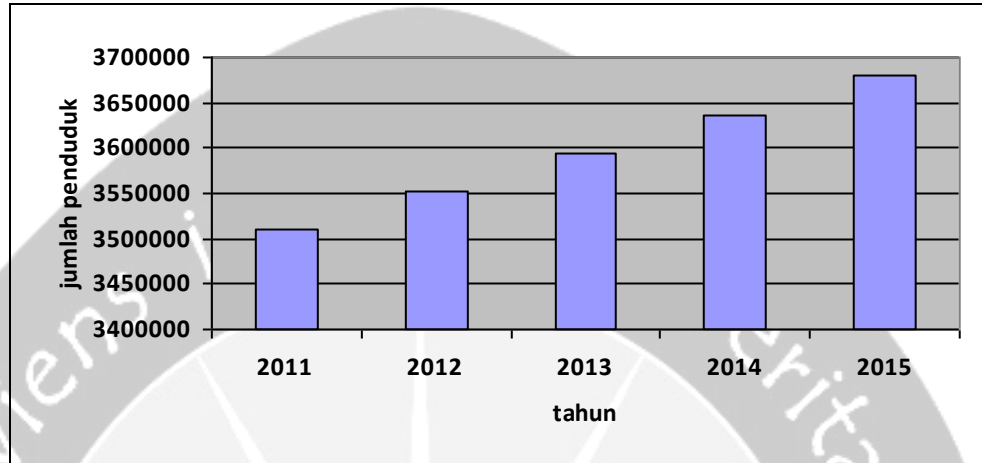
BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perkembangan Transportasi di Yogyakarta

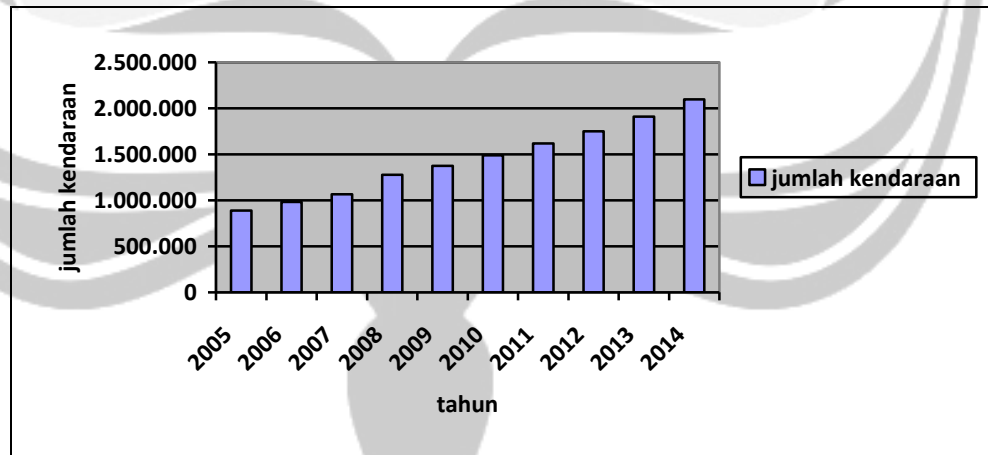
Menurut Sri Retna Astusi (2014), perkembangan transportasi di Yogyakarta berawal dari transportasi tradisional memegang peran penting dalam pergerakan dan mobilitas masyarakat. Tetapi dengan masuknya transportasi bermesin, maka transportasi tradisional mulai tergeser keberadaannya. Hal tersebut disebabkan karena transportasi bermesin mempunyai mobilitas tinggi, cepat, dan efisien. Perkembangan transportasi ini sangat didukung oleh prasarana perhubungan yang berupa jalan-jalan maupun perusahaan angkutan bermotor yang berada di Yogyakarta.

Perkembangan transportasi juga didukung adanya pertumbuhan penduduk yang begitu pesat di wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta. Setiap tahun, kota Yogyakarta selalu mengalami kenaikan penduduk dan kendaraan bermotor. Tercatat kenaikan jumlah Penduduk tahun 2015 mencapai 3.679.176 jiwa (Gambar 2.1) dan jumlah kendaraan yang terdaftar pada tahun 2014 mencapai 2.096.005 kendaraan (Gambar 2.2) .



Gambar 2.1 Jumlah kendaraan DIY 2011-2015

(Sumber : Badan Pusat Statistik DIY)



Gambar 2.2 Jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar di D.I.Yogyakarta (unit)

(Sumber : Badan Pusat Statistik DIY)

2.2 Tranportasi Publik

Menurut Sukarto, Transportasi publik merupakan alat transportasi sehingga penumpang tidak perlu menggunakan kendaraan pribadinya untuk berpergian. Transportasi publik seperti kereta api, bus, kapal, dan lain sebagainya.

Pemahaman mengenai transportasi tidak terlepas dari pemahaman kendaraan umum. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2013, kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.

2.3 Transportasi Online

Transportasi *online* merupakan transportasi yang berbasis suatu aplikasi tertentu, dimana konsumen memesan suatu sarana transportasi melalui sistem aplikasi di dalam *smartphone*.

Saat konsumen melakukan pemesanan dengan menggunakan aplikasi, detail pemesanan seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, lama waktu pengemudi tiba ke lokasi konsumen, serta data perusahaan pengelolanya sudah langsung tersaji pada layar *smartphone* konsumen. Seluruh identitas pengemudi sudah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerja sama kemitraan dengan pengemudi.

Dengan adanya transportasi *online*, para penumpang kini tidak perlu lagi menghampiri pangkalan ojek ataupun tak perlu menunggu di pinggir jalan untuk mendapatkan taksi. Selain itu, para penumpang juga tidak terlibat dalam proses tawar-menawar karena tarif yang sudah ditentukan berdasarkan jarak tempuh. Ketika terjebak kemacetan di jalan, penumpang tidak perlu khawatir mengenai tarif yang membengkak

seperti pada saat menaiki transportasi berargometer, karena tarif yang sudah ditentukan di awal perjalanan dengan berdasarkan jarak tempuh. Sekarang ini, masyarakat khususnya di kota-kota besar menggunakan aplikasi *smartphone* nya untuk menggunakan jasa angkutan *online* tersebut. Transportasi *online* ini dianggap bisa menghemat waktu dan menghemat biaya atau pengeluaran karena banyaknya promo yang ditawarkan perusahaan transportasi *online*. Sehingga perubahan dalam bidang transportasi ini memberikan efek bagi perkembangan model transportasi yang ada. (Antonim, 2015).

Jasa transportasi berbasis *online* muncul sejak tahun 2014 dengan aplikasi *ridesharing*. Pada awalnya, aplikasi Uber yang mengusung UberTaxi menjadi transportasi berbasis aplikasi pertama yang beredar di Yogyakarta, kemudian diikuti dengan kemunculan Gojek, GrabBike, GrabTaxi, dan aplikasi berbasis *online* lainnya.

2.4 Legalisasi Transportasi Online di Indonesia

Pada Peraturan Menteri (Permen) Perhubungan No. 32 Tahun 2016 dalam Andryanto (2017) tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, menyebutkan bahwa perusahaan angkutan (tidak dalam trayek), seperti taksi, diperbolehkan menggunakan aplikasi. Penyediaan aplikasi bisa dilakukan sendiri atau bekerjasama dengan perusahaan aplikasi yang sudah berbadan hukum Indonesia. Sistem pembayaran angkutan tersebut juga boleh disematkan sekaligus dalam aplikasi, asalkan tetap mengikuti ketentuan di bidang informasi dan transaksi elektronik. (Widiartanto,2016)

Perusahaan aplikasi diharapkan untuk menyelenggarakan izin angkutan orang tidak dalam trayek, dengan persyaratan harus memiliki lima kendaraan atas nama perusahaan, kendaraan harus lulus uji berkala, memiliki atau bekerjasama dengan pool dan bengkel, dan memiliki surat izin mengemudi (SIM) umum. (Widiartanto,2016)

Legalisasi transportasi *online* ini ternyata hanya berlaku pada angkutan kendaraan roda empat saja, sedangkan kendaraan roda dua tidak bisa dilegalkan sebagai sarana transportasi umum karena tidak tercantum sebagai angkutan umum dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Kementerian Perhubungan mengambil kebijakan mempersilahkan ojek berbasis aplikasi beroperasi selama sarana

dan prasarana transportasi publik di Indonesia dianggap belum sepenuhnya layak. (*Arifin, 2015*)

