

Relasi Kuasa di Ruang Publik: Menakar Konflik Transportasi Online dan Konvensional di Kota Serang

M Dian Hikmawan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
dian.hikmawan@untirta.ac.id

Lily Ismalia

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa
Lilyismaliaaaa@gmail.com

Abstract

This research aims to explain how conflicts occur in the public sphere. Where there is a conflict between conventional transportation and online transportation in the activities of public space. Socio-economic changes through the digitalization of public life make social-economic activities also change. But in practice, these changes also face several challenges. This study further wants to see how changes in the digitalization of a public transportation system bring changes in economic activities, the conflict that arises when some people are divided into two, namely the part of society that can respond to socio-economic changes through the online system including the presence of online transportation and those who have not can accept changes in existing social-economic activities. The research findings are as follows, firstly conflicts arising in the operation of public transport are caused by political and economic interests, secondly, the conflicts involve the government, business community and the community.

Keywords : *conflict, transportation, public sphere, power relations*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana konflik yang terjadi di ruang publik. Di mana ada konflik yang terjadi antara transportasi konvensional dengan transportasi online dalam aktifitas nya ruang publik. Perubahan sosial ekonomi melalui digitalisasi kehidupan publik membuat aktifitas sosial ekonomi juga berubah. Namun pada praktisnya perubahan tersebut juga menemui beberapa tantangan. Penelitian ini lebih jauh ingin melihat bagaimana perubahan dalam digitalisasi sebuah sistem transportasi publik membawa perubahan dalam kegiatan aktifitas ekonominya, konflik yang timbul adalah ketika sebagian orang terbagi menjadi dua yaitu sebagian masyarakat yang dapat merespon perubahan sosial ekonomi melalui sistem online termasuk hadirnya transportasi online dan yang belum bisa menerima perubahan terhadap aktifitas sosial ekonomi yang ada. Temuan penelitian adalah sebagai berikut, pertama konflik yang timbul dalam pengoperasian angkutan umum disebabkan oleh kepentingan politik dan ekonomi, kedua konflik tersebut melibatkan pemerintah, kalangan bisnis dan masyarakat.

Kata Kunci: Konflik, Transportasi, ruang publik, relasi kuasa

Pendahuluan

Transportasi, dalam istilah lain dinamakan pengangkutan. Menurut Soestina (1985:1), pengangkutan merupakan hasil produksi dalam bentuk jasa yang merupakan kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat asal ketempat tujuan. Transportasi di dalam kota, pada hakekatnya merupakan motor bagi kehidupan kota masa kini, sebagai akibat dari pemisahan spesial antara berbagai fungsi kehidupan kota. Hal ini berarti bahwa lancarnya kehidupan ekonomi kota banyak tergantung pada lancarnya transportasi dalam kota tersebut.

Ketergantungan kehidupan kota pada kegiatan transportasi, semakin hari semakin tinggi. Hal itu, disebabkan oleh adanya kecenderungan meningkatnya kebutuhan untuk melakukan perjalanan, perbaikan ekonomi masyarakat maupun peningkatan jumlah penduduk, serta semakin tajamnya spesialisasi dan penyebaran fungsi – fungsi atau penggunaan tanah kota. Sebagaimana diketahui, dalam dekade terakhir ini, intensitas kegiatan di kota-kota besar mengalami peningkatan yang cukup pesat, mengikuti laju perkembangan ekonomi nasional yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Peningkatan intensitas kegiatan yang tinggi dari kehidupan di perkotaan itu, membutuhkan dukungan prasarana dan sarana transportasi yang memadai untuk memungkinkan terjadinya mobilitas sosial aktivitas penduduk kota secara efektif dan efisien.

Angkutan umum sebagai bagian sistem transportasi merupakan kebutuhan masyarakat untuk menunjang aktivitas sehari-hari dan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari perkembangan kota pada umumnya. Keberadaan angkutan umum sangat penting untuk mendukung mobilitas masyarakat dan mengurangi kemacetan lalu lintas karena mempunyai daya angkut yang besar. Selain itu penggunaan angkutan umum yang baik dapat terlaksana apabila tidak ditangani secara baik dan benar.

Tujuan keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman,nyaman,marah dan cepat. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang membuka lapangan kerja. Jadi, dalam menentukan pilihan jenis angkutan, orang mempertimbangkan berbagai faktor, seperti maksud perjalanan, jarak dan waktu tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan serta keselamatan. (Tamin,2000: 34)

Angkutan umum memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian untuk menuju keberlanjutan angkutan umum memerlukan penanganan serius. Angkutan merupakan elemen penting dalam perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang,jasa dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota, berbagai bentuk moda angkutan umum dengan karakteristik dan tingkat pelayanan yang diberikan mewarnai perkembangan sistem angkutan umum kota yang seharusnya berorientasi kepada kenyamanan dan keamanan sehingga dapat bersaing dengan angkutan pribadi.

Angkutan umum perkotaan adalah salah satu tulang punggung ekonomi perkotaan dimana kota yang baik dan sehat dapat ditangani dengan melihat kondisi sistem angkutan umum perkotaannya. Hal ini disebabkan karena, transportasi tidak dapat dipisahkan dari umat manusia selama hal itu dibutuhkan dalam pendistribusian bahan, pergerakan aktifitas manusia maupun barang sebagai komponen mikro suatu perekonomian. Sektor transportasi harus mampu memberikan kemudahan bagi seluruh masyarakat dalam segala

kegiatan di semua lokasi yang berbeda dan tersebar dengan karakteristik fisik yang berbeda pula. Dengan adanya angkutan umum yang aman, cepat, dan murah selain mencerminkan keteraturan kota. Juga mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian kita.

Demi memberikan layanan umum yang lebih nyaman dan sesuai dengan kehidupan masyarakat yang semakin maju dalam masalah transportasi yang dimana sesuai dengan tingkat kehidupan masyarakat yang semakin maju, dilancarkan layanan angkutan umum berbasis teknologi. Hal ini disebabkan karena hadirnya era modernisasi dalam bidang teknologi. Sehingga permasalahan lama terkait transportasi diharapkan selesai (Suparman, 2019).

Sehingga beberapa tahun terakhir ini di Indonesia telah mengalami transformasi dalam bidang transportasi. Kota Tangerang merupakan salah satu kota yang cukup besar yang jaraknya tidak terlalu jauh dengan kota metropolitan yakni Jakarta dimana transportasi berkembang pesat. Yang dimana kemudahan mengakses berbagai hal melalui smartphone pun sudah tidak asing lagi bagi masyarakat di Kota Serang sehingga hal inilah yang membuat beberapa perusahaan transportasi menggunakan peluang ini untuk mengembangkan aplikasi transportasi berbasis online seperti Grab, GO-Jek. Yang dimana 2 aplikasi ini paling sering digunakan bagi masyarakat Kota Serang dalam layanan transportasi.

Perubahan model transportasi dari konvensional ke transportasi berbasis aplikasi sangat diminati masyarakat yang menghendaki kemudahan dalam penggunaan moda transportasi (Kusnadi, 2019). Perubahan-perubahan yang terjadi pada masyarakat merupakan gejala yang normal. Pengaruhnya bisa menjalar dengan cepat ke bagian-bagian dunia lain berkat adanya komunikasi modern (Soekanto 2009:259)

Diantara faktor penyebab dan penunjang perubahan sosial adalah teknologi dan masyarakat itu sendiri. Beralihnya jasa pengguna transportasi konvensional ke transportasi online dipengaruhi oleh faktor kecanggihan alat komunikasi (teknologi) dan keinginan masyarakat dalam menyikapi perubahan akan menerima jika perubahan itu memberikan keuntungan seperti dibutuhkan, dapat dipahami dan dikuasai , menguntungkan, tidak termasuk prestise, meningkatkan taraf hidup, tidak bertentangan dengan tata nilai masyarakat .

Survey yang dilakukan oleh YLKI (Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia) pada bulan April 2017 terkait dengan keberadaan angkutan umum berbasis online yang tidak tercakup dalam trayek, mengungkap alasan yang dikemukakan oleh masyarakat yang memilih atau menggunakan transportasi online yakni: murah (84,1%), cepat (81,9%), nyaman (78,8%) dan aman (61,4%). Ini menunjukkan bahwa ke-murah-an tarif layanan menduduki rangking pertama pilihan responden. Adapun moda transportasi yang dipilih konsumen adalah transportasi online jenis motor dan mobil (55%). Mobil saja (24%) dan motor saja (21%). Selain itu, Go-Jek menduduki ranting tertinggi pilihan konsumen (72,6%), diikuti oleh grab (66,9%) kemudian uber (51%) dan terakhir My BlueBird (4,4%) (trimbunews 2017). Sehingga dari data diatas menunjukkan bahwa hadirnya transportasi berbasis online adalah bagian terpenting karena dengan hadirnya transportasi online ini biaya yang harus mereka keluarkan lebih ringan daripada mereka harus menggunakan transportasi konvensional.

Peralihan ini lah yang memicu konflik diantara pengemudi jasa transportasi

konvensional dengan pengemudi berbasis online di ranah ruang publik. Yang seharusnya, ruang publik bisa dinikmati oleh masyarakat umum namun dalam hal ini malah ruang publik sebagai ajang perebutan kekuasaan. Hal ini terjadi, karena adanya penurunan omset yang dialami oleh pengemudi transportasi konvensional. Sehingga permasalahan yang akan ditulis dalam tulisan ini adalah (1) analisis munculnya konflik antara pengemudi konvensional dan pengemudi berbasis online bisa terjadi (2) analisis bagaimana relasi kuasa bermain saat hadirnya konflik antar pengemudi konvensional dan pengemudi berbasis online

Relasi Kuasa

Kekuasaan merupakan suatu kemampuan untuk menguasai atau memengaruhi orang lain untuk melakukan sesuatu atau kemampuan untuk mengatasi perlawanan dari orang lain dalam mencapai tujuan (Hikmawan, 2017a), khususnya untuk orang lain untuk memengaruhi perilaku orang lain. Sementara paksaan adalah kemampuan untuk menguasai atau memengaruhi orang lain untuk melakukan sesuatu atau kemampuan untuk mengatasi perlawanan dari orang lain dalam mencapai tujuan melalui cara yang tidak sah atau tidak memiliki legitimasi (Hikmawan, 2017a). Sedangkan otoritas (kewenangan) merupakan suatu legitimasi (hak) atas dasar suatu kepercayaan untuk memengaruhi orang lain untuk melakukan sesuatu. Jadi, kewenangan merupakan suatu bentuk kekuasaan yang sah atau memiliki legitimasi. Pandangan tersebut merupakan gagasan Weber tentang konsep kekuasaan, otoritas dan paksaan (Hikmawan, 2017a).

Berbeda dengan pandangan Max Weber, bagi Charles F. Andrain (1992: 130-131), kekuasaan dimengerti sebagai penggunaan sejumlah sumber daya (aset, kemampuan) untuk memperoleh kepatuhan (Tingkah laku menyesuaikan) orang lain. Kekuasaan pada hakikatnya merupakan suatu hubungan, karena pemegang kekuasaan menjalankan kontrol atas sejumlah orang lain. Pemegang kekuasaan bisa jadi seseorang individu atau sekelompok orang, misalnya pemimpin politik nasional.

Demikian pula halnya dengan objek kekuasaan bisa satu atau lebih dari satu. Pada saat dihadapkan tuntutan-tuntutan dari pemegang kekuasaan, mulanya orang mungkin menentang, menunjukkan apatis atau sebaliknya mendukung tuntutan tersebut. Dihadapkan dengan reaksi-reaksi tersebut pemegang kekuasaan memiliki beberapa alternatif: mencoba mengatasi penolakan pertama, berusaha membangunkan mereka yang apatis dari keengganan mereka, atau mengambil langkah untuk mengoordinasikan kegiatan-kegiatan dari satu per satu pendukung yang terpisah. Singkatnya, mobilisasi, koordinasi, dan penanggulangan atas penolakan merupakan kegiatan-kegiatan organisasional yang termasuk dalam pelaksanaan kekuasaan (Hikmawan, 2017b).

Tabel 1
Tipe-tipe sumber daya kekuasaan menurut Charles F. Andrain

Tipe sumber daya	Contoh sumber daya	Motivasi untuk mematuhi
Fisik	Senjata : senapan, Bom, rudal	B berusaha menghindari cedera fisik yang dapat disebabkan oleh A

Ekonomi	Kekayaan, pendapatan, kontrol atas barang dan jasa	B berusaha memperoleh kekayaan dari A
Normatif	Moralitas, kebenaran, tradisi, religius, legitimasi, wewenang	B mengakui bahwa A mempunyai hak moral untuk mengatur perilaku B
Personal	Karisma pribadi, daya tarik, persahabatan, kasih sayang, popularitas	B mengidentifikasi diri (merasa tertarik) dengan A
Ahli	Informasi, pengetahuan, inteligensi, keahlian teknis	B merasa bahwa A mempunyai pengetahuan dan keahlian yang lebih

Charles F. Andrain menemukan lima tipe sumber daya kekuasaan yaitu fisik, ekonomi, normatif, personal dan ahli (informasional). Dari kelima sumber daya kekuasaan dapat berkembang lima tipe kekuasaan, yaitu: kekuasaan fisik, ekonomi, kekuasaan normatif, personal dan keahlian. Selanjutnya, Charles F. Andrain menemukan juga beberapa dimensi kekuasaan seperti: kekuasaan potensial dan aktual (analog energi), kekuasaan dalam jabatan dan kekuasaan, dalam pribadi, kekuasaan paksaan dan konsensual, serta kekuasaan positif dan negatif.

Ruang publik dan Konflik

Konsep ruang publik (public Sphere) pada awalnya dikemukakan oleh Jurgen Habermas. Menurut Habermas ruang publik adalah ruang dimana warganegara bisa berunding mengenai hubungan bersama mereka sehingga merupakan sebuah arena institusi untuk berinteraksi pada hal-hal yang berbeda (Hikmawan, 2017a).

Secara garis besar. Ruang publik dideskripsikan dalam tiga ranah penting yakni 1). Ruang publik sebagai arena, makna tersebut mengindikasikan bahwa ruang publik menyediakan basis komunikasi antar masyarakat 2). Ruang publik itu adalah publik itu sendiri, makna tersebut mengidentifikasikan bahwa publik adalah aktor penting dalam menjalankan demokrasi dari tingkatan akar rumput 3). Ruang publik adalah agen, maksudnya adalah ruang publik itu merupakan agen/ alat penting dalam menyampaikan aspirasi dari akar rumput menuju bawah (Schuler&Day, 2004: 4-6)

Stephen P. Robbins dalam bukunya Perilaku Organisasi (Organizational Behaviour) menjelaskan bahwa terdapat banyak definisi konflik. Meskipun makna yang diperoleh definisi itu berbeda-beda, beberapa tema umum mendasari sebagian besar dari konflik tersebut. Konflik harus disarankan oleh pihak-pihak yang terlibat, apakah konflik itu ada atau tidak ada merupakan persoalan persepsi. Jika tidak ada yang menyadari akan adanya konflik, secara umum lalu disepakati konflik tidak ada. Kesamaan lain dari definisi-definisi tersebut adalah pertentangan atau ketidakselarasan dan bentuk-bentuk interaksi. Beberapa faktor ini menjadi kondisi yang merupakan titik awal proses konflik (Fitriana, 2019).

Jadi, kita dapat mendefinisikan konflik sebagai sebuah proses yang dimulai ketika suatu pihak memiliki persepsi bahwa pihak lain telah mempengaruhi secara negative,

sesuatu yang menjadi kondisi yang merupakan titik awal proses konflik (Fitriana, 2019). Jadi, kita dapat mendefinisikan konflik sebagai sebuah proses yang dimulai ketika suatu pihak memiliki persepsi bahwa pihak lain telah mempengaruhi secara negative, sesuatu yang menjadi kepedulian atau kepentingan pihak pertama. Definisi ini mencakup beragam konflik yang orang alami dalam organisasi ketidaklarasan tujuan, perbedaan interpretasi fakta, ketidaksepahaman yang disebabkan oleh ekspektasi perilaku dan sebagainya. Selain itu, definisi lain cukup fleksibel untuk mencakup beragam tingkatan konflik dari tindakan terangterangan dan keras sampai ke bentukbentuk ketidaksepakatan yang tidak terlihat (Fitriana, 2019).

Konflik merupakan gejala serba hadir dalam masyarakat atau istilah lain dikenal dengan *everyday to life*, artinya seperti tidak ada individu atau masyarakat tanpa konflik. Konflik sudah menjadi bagian keseharian hidup manusia. Seiring dengan itu pemikiran Karlx Marx dan Thomas Hobbes juga menekankan bahwa konflik-konflik secara mendasar melekat dalam sifat manusia. Oleh karena itu, Paul Wehr (dalam Mial dkk,2000) menawarkan enam pendekatan utama konflik yang dilihat dari segi proposisi sentral, yaitu

- Konflik merupakan pembawaan sejak lahir di dalam kehidupan sosial
- Konflik di timbulkan oleh sifat masyarakat dan cara mereka dibentuk
- Konflik adalah disfungsi dalam sistem sosial dan sebuah gejala ketegangan patologis
- Konflik adalah ciri yang tidak terhindarkan dari kepentingan negara dalam kondisi anarkhi internasional
- Konflik adalah hasil kesalahan persepsi dan komunikasi yang buruk
- Konflik adalah proses alumni yang umum bagi semua masyarakat

Metodologi penelitian

Penelitian ini adalah penelitian lapangan yang dilakukan dengan melakukan kegiatan interpretasi dengan jenis penlitian (*mixmethod*) kuantitatif-kualitatif dengan tipe penelitian deskriptif, dimana penelitian ini akan menggambarkan secara keseluruhan terkait konflik yang melibatkan kekuasaan di transportasi yang berangkat dari pendekatan interpretif untuk mencari penjelasan tentang peristiwa-peristiwa sosial atau budaya dengan melihat fakta sebagai alatnya. Penelitian ini akan dibatasi dalam 1) aspek yang mempengaruhi lahirnya konflik dan 2) aspek relasi kekuasaan yang hadir di dalam konflik terkait transportasi. Penelitian ini dilakukan di kecamatan Cipocok jaya, Serang. Dengan Informan yang berpartisipasi dalam penelitian ini adalah 2 orang supir angkot, 1 orang pengemudi becak, 2 orang pengemudi transportasi online dan 1 masyarakat sekitar di Komplek Untirta. Yang dimana dalam melakukan pengumpulan data tersebut, penulis melakukan caranya dengan cara melakukan Wawancara kepada informan yang didapatkan dilapangan. Analisis data dalam penelitian ini, dilakukan dengan menggunakan metode analisis deskriptif, yaitu menggambarkan fenomena-fenomena yang berhubungan dengan respon tentang perilaku konflik masyarakat serang.

Hasil dan Pembahasan

Online dan Konvensional

Sebagai suatu aktivitas dalam kehidupan sosial. Selalu berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi dengan kehidupan yang berjalan secara sistematis. Dalam hal ini, transportasi selalu berkaitan dengan pihak otoritas sebagai pengatur kebijaksanaan, penyandang dana yang ikut memperlancar pengadaan transportasi, pemilik awak armada transportasi, para pengemudi dari transportasi serta dari pengguna jasa transportasi tersebut. Yang bertujuan mencari nafkah untuk membiayai kehidupan dan mencari keuntungan serta untuk menggunakan jasa transportasi itu

Perkembangan kehidupan dunia yang semakin maju, semakin hari semakin menuntut perbaikan prasarana dan sarana dalam kehidupan. Begitu pun dengan perkembangan transportasi, yang dimana setiap harinya selalu ada perkembangan dalam mengubah sarana dan prasarana. Perbaikan-perbaikan yang dilakukan dalam mengubah sarana-prasarana transportasi tersebut bertujuan untuk memperbaiki permasalahan transportasi. Dalam melaksanakan perbaikan sarana dan prasarana transportasi, Kota Serang pun melibatkan dirinya dalam mengubah hal ini. Perbaikan tersebut dilakukan oleh Kota Serang, disamping untuk mempercantik Kota Serang juga untuk lebih memberikan layanan yang digunakan untuk meningkatkan kemajuan dari transportasi tersebut. Sehingga untuk kepentingan tersebut, Kota Serang pada tahun 2017 diserbu oleh ribuan transportasi online.

Transportasi online yang hadir di Kota Serang. Berbentuk ojek online (Go-jek, Grab) dan berbentuk taksi online yang menggunakan mobil pribadi (Go-car, Grab-car). Kehadiran transportasi Online inilah yang menyebabkan konflik berkepanjangan di Kota Serang. Sebab-sebab konflik yang peneliti dapatkan adalah :

1. Murahnya Transportasi Online yang menarik perhatian masyarakat umum di Kota Serang. Sehingga dalam hal ini, banyaknya masyarakat di Kota Serang yang memilih menggunakan transportasi Online akibatnya transportasi umum seperti becak, ojek pangkalan, angkot mengalami penurunan daya minat dari masyarakat Serang terhadap mereka.
2. Tidak adanya aturan yang mengikat terkait Transportasi Online. Sehingga, hal inilah yang menyebabkan biaya transportasi Online yang murah
3. Organisasi-organisasi Armada dalam pengelolaannya melahirkan konflik. Yang dimana, masih banyaknya angkot-angkot di Kota Serang yang berasal dari paguyuban. Ketika supir angkot melakukan ' tarikan ' maka supir angkot harus memberikan ' setoran ' kepada paguyuban tersebut. Hal inilah yang mendorong sisi emosional dari para supir angkutan umum.

Sebab lain dari konflik antara transportasi online dan transportasi umum yakni adanya kecemburuan sosial yang tidak berhasil dicairkan titik temu melalui jalan musyawarah (informal) itu akhirnya menimbulkan konflik, dengan membawa urusan itu pada tataran formal. Menurut Kent (1993:374), menyatakan bahwa pihak-pihak yang terlibat dalam konflik bisa individu, suatu entitas, organisasi, atau agen. Sementara, menurut Wehr (1979:19), menyatakan bahwa ' pihak-pihak yang berkonflik bisa terlibat secara langsung dan bisa terlihat tidak secara langsung. Dalam konflik transportasi angkutan kita di Kota Serang, melibatkan beberapa pihak yang bernuansa individual, Kelompok, organisasi dan agen. Pertama, konflik yang bernuansa individual, terjadi antara tukang becak dengan pengemudi ojek online. Yang dimana, dalam konflik ini

menggambarkan keemosian individu dari tukang becak yang tidak terima dengan keberadaan ojek online. Sehingga, tukang becak tersebut memukul salah satu ojek online yang sedang istirahat. Kedua, konflik yang bernuansa kelompok, terjadi antara ojek online dengan ojek pangkalan. Yang dimana, dalam konflik ini terjadi karna adanya ' perebutan penumpang ' antara ojek online dan ojek pangkalan. Sehingga, saat ojek online yang sedang menunggu penumpang di Halte depan kampus UNTIRTA, serang. Kunci motor sang ojek online di ambil oleh sekelompok ojek pangkalan.

Ketiga, konflik yang bernuansa organisasi. Terjadi antara ojek pangkalan yang melakukan demo kepada PEMPROV BANTEN dan PEMKOT SERANG karna tidak terima dari keberadaannya ojek online di kota serang karna dari keberadaan ojek online pendapatan yang mereka dapatkan berkurang. Bukan hanya itu konflik ini pun terjadi antara ojek online dengan PEMPROV BANTEN dan PEMKOT SERANG karna adanya aturan yang dikeluarkan oleh pemerintah sehingga mengakibatkan adanya pengurangan pendapatan ojek online tersebut. Keempat, konflik yang bernuansa agen. Konflik yang melibatkan ojek online dan para pengemudi GO-CAR dengan GOJEK serang. Konflik ini terjadi karena ada aturan dan mekanisme yang baru dikeluarkan oleh perusahaan GOJEK tersebut sehingga mempengaruhi pendapatan mereka.

Tabel 2
Pemetaan Konflik dalam Beberapa Isu

Isu	Sifat	Jumlah pihak yang terlibat	Pihak yang terlibat konflik	Peristiwa
Tukang Becak yang emosi	Indiviudal	2	Tukang becak dan pengemudi ojek online	Tukang becak tidak terima kepada keberadaan ojek online yang melewati jalan komplek UNTIRTA
Perebutan penumpang	Kelompok	2	Kelompok ojek online dan kelompok ojek pangkalan	Salah satu kunci motor pengemudi ojek online yang diambil oleh seorang ojek pangkalan. Karna tidak terima, kalau ojek online mendapat penumpang. (kejadian di depan parkir UNTIRTA)
Tidak terima terhadap keberadan ojek online di kota Serang Tidak terima terhadap	Organisasi Organisasi	3	Ojek pangkalan dengan PEMPROV Banten dan pemkot serang Ojek online	Ojek pangkalan demo kepada pemprov dan meminta ojek online di hapuskan. Ojek online tidak terima terhadap aturan yang hadir karna mengurangi hasil pendapatan mereka

aturan yang ada		3	dengan pemprov Banten dan dengan pemkot serang	
Tidak terima terhadap aturan yang baru	Agen	3	Ojek online & pengemudi Go-Car dengan perusahaan GO-JEK	Adanya aturan yang mengurangi pendapatan mereka

Sumber: Peneliti

Konflik terjadi karena adanya saling ketergantungan antara satu kelompok dengan kelompok lainnya. Kelompok yang satu tidak dapat bekerja karena menunggu hasil kerja dari kelompok lainnya.

- Perbedaan nilai dan persepsi

Suatu kelompok tertentu mempunyai persepsi yang negative, karena merasa mendapat perlakuan yang tidak adil.

- Kekaburan yuridiksional

Konflik terjadi karena batas-batas aturan yang tidak jelas yaitu adanya tanggung jawab yang tumpah tindih

- Masalah status

Konflik dapat terjadi karena suatu unit/dapartemen mencoba memperbaiki dan meningkatkan status, sedangkan unit/dapartemen yang lain menganggap sebagai sesuatu yang mengancam posisinya dalam status hirarki organisasi

Hambatan komunikasi

Hambatan komunikasi baik dalam perencanaan, pengawasan, koordinasi bahkan kepemimpinan dapat menimbulkan konflik antar unit/dapartemen. Sedangkan menurut Kriesberg (1982:19), menggambarkan bahwa peristiwa konflik memiliki akar permasalahan, yang bersumber dari faktor internal maupun faktor lingkungan (eksternal) (Suparman, 2019). Kedua faktor tersebut, dapat mengakibatkan terjadinya konflik secara tiba-tiba. Konflik berjalan dari tahap permulaan, mengalami peningkatan, dan mengalami penurunan, selanjutnya berakhir. Berakhirnya konflik membuahkan hasil-hasil yang membuat konflik itu berhenti sama sekali (Pathony, 2019), atau hasilnya berupa sesuatu yang menjadi penyebab/dasar timbulnya konflik baru. Dengan mengacu pada tahap konflik yang digambarkan oleh Kriesberg tersebut, dinamika konflik dalam pengoperasian transportasi kota di Kota Serang ini dijelaskan. Sesuai dengan sifat peristiwa yang tidak terkumpul dalam satu sektor/satu peristiwa, maka penjelasan dilakukan berdasarkan pada setiap permasalahan yang menimbulkan kondisi konflik pada masing-masing sektor urusan. Fenomena konflik yang ada di Kota Serang terkait keberadaan transportasi online. Ada yang dari emosional individu hingga menyebabkan konflik berkepanjangan dan ada juga konflik antara karyawan dengan agensi atau perusahaan itu sendiri (Aziz, 2019).

Pemecahan Masalah Konflik

Menurut Stevenin (2000, 134-135), terdapat lima langkah meraih kedamaian dalam

konflik, adapun sumber masalahnya, lima langkah berikut ini bersifat mendasar dalam mengatasi kesulitan :

- Pengenalan

Kesenjangan antara keadaan yang ada diidentifikasi dan bagaimana keadaan yang seharusnya. Satu-satunya yang menjadi perangkap adalah kesalahan dalam mendekteksi (tidak memperdulikan masalah atau menganggap ada masalah padahal sebenarnya tidak ada).

- Diagnosis

Inilah langkah yang terpenting. Metode yang benar dan telah diuji mengenai siapa, apa, mengapa dimana dan bagaimana berhasil dengan sempurna. Pusatkan perhatian pada masalah utama dan bukan pada hal sepele.

- Menyampaikan suatu solusi

Kumpulkanlah masukan mengenai jalan keluar yang memungkinkan dari orang-orang yang terlibat didalamnya. Saringlah penyelesaian yang tidak dapat diterapkan atau tidak praktis jangan sekali-kali menyelesaikan dengan cara yang tidak terlalu baik. Carilah yang terbaik

- Pelaksanaan

Ingatlah bahwa akan ada selalu ada keuntungan dan kerugian. Hati-hati, jangan biarkan pertimbangan ini terlalu mempengaruhi pilihan dan arah kelompok.

- Evaluasi

Penyelesaian itu sendiri dapat melahirkan serangkaian masalah baru. Jika penyelesaiannya tampak tidak berhasil, kembalilah ke langkah-langkah sebelumnya dan cobalah lagi.

Sedangkan menurut Stevenin (1993: 139-141) juga memaparkan bahwa ketika mengalami konflik, ada hal-hal yang tidak boleh dilakukan ditengah-tengah konflik, yaitu :

- Jangan hanyut dalam perebutan kekuasaan dengan orang lain. Ada pepatah dalam masyarakat yang tidak dapat dipungkiri, bunyinya: bila wewenang bertambah maka kekuasaan pun berkurang, demikian pula sebaliknya.

- Jangan terlalu terpisah dari konflik. Dinamika dan hasil konflik dapat ditangani secara paling baik dari dalam tanpa melibatkan pihak ketiga.

- Jangan biarkan visi dibangun oleh konflik yang ada. Jagalah cara pandang dengan berkontribusi pada masalah-masalah penting. Masalah yang paling mendesak belum tentu merupakan kesempatan yang terbesar.

Dalam konflik ini, pemerintah yakni pemerintahan kota Serang melakukan mediasi antara perwakilan pengemudi transportasi online dengan perwakilan pengemudi transportasi umum yakni ojek pangkalan.

Hasil dari mediasi tersebut berhasil mengeluarkan 11 poin kesepakatan antara transportasi online dengan ojek pangkalan di kota Serang, yakni :

- Adanya stiker ojek online pada badan kendaraan sepeda motor

- Kendaraan yang digunakan oleh mitra ojek online dan ojek pangkalan harus berplat A

- Wilayah operasi mitra ojek online hanya berada di wilayah kota Serang

- Mitra ojek online tidak diperbolehkan mengambil penumpang tanpa melalui pemesanan.

- Mitra ojek online tidak diperbolehkan mengambil penumpang di tempat yang

terdapat pangkalan ojek kecuali mengantarkan penumpang dan pesanan.

- Mitra ojek online dan ojek pangkalan hanya boleh berkumpul dilokasi yang telah ditentukan dan tidak boleh berkumpul dibadan jalan karena akan menimbulkan kemacetan.
- Ojek pangkalan harus membuat organisasi atau paguyuban yang berbadan hukum.
- Perwakilan ojek online dan perwakilan ojek pangkalan menjaga anggotanya untuk terciptanya kondusifitas di kota Serang.
- Penyalahgunaan terhadap penggunaan alat telekomunikasi akan ditindak tegas
- Unsur ojek online dan unsur ojek pangkalan wajib mensosialisasikan segala yang tertuang di dalam berita acara kesepakatan ini,
- Apabila terjadi perselisihan antara mitra ojek online dengan ojek pangkalan diselesaikan secara musyawarah dan mufakat.

(sumber : wawancara terhadap ojek online)

Relasi Kuasa dalam Penyelesaian Konflik.

Merujuk pada konsepsi kekuasaan menurut Charles F. Andrain (1992). Kekuasaan sendiri dimengerti sebagai penggunaan sejumlah sumber daya (asset dan kemampuan) untuk memperoleh kepatuhan (tingkah laku menyesuaikan dari orang lain. Dalam permasalahan konflik yang ada di kota serang terkait dengan adanya perebutan wilayah antara tranposrtasi online dan transportasi umum menimbulkan relasi kuasa yang melibatkan ojek pangkalan, becak memiliki kuasa penuh dan ojek online harus mengikuti dengan terpaksa.

Kesimpulan

Dari penelitian ini, ditemukan hasil sebagai berikut : 1) konflik yang terjadi dalam transportasi di kota Serang disebabkan adanya kepentingan ekonomi ; 2) konflik yang terjadi melibatkan beberapa pihak, seperti ojek online, ojek pangkalan, G0-car, angkot, perusahaan/agen dan pemerintah : 3) pemecahan masalah , dalam menyelesaikan permasalahan tersebut dilakukannya mediasi antara transportasi online dengan transportasi umum. Namun dalam penyelesaian masalah menimbulkan adanya kekuasaan yang lebih yang dimiliki oleh tukang becak dan ojek pangkalan dalam menikmati jalan raya.

Referensi

- Aziz, M. D. (2019). Peran Panwaslu Kota Tangerang Dalam Pengawasan Pemilihan Kepada Daerah Provinsi Banten 2017. *International Journal of Demos*, 1(1), 101–120.
- Damsar . Dr. Prof. 2010. “ *Pengantar Sosiologi Politik* “ , Jakarta : Kencana
- Fitriana, N. N. (2019). Menakar Representasi Dalam Konflik di Pulau Pari Kepulauan Seribu Jakarta. *International Journal of Demos*, 1(3), 366–381.
- Hikmawan, M. D. (2017a). Pluralisme Demokrasi Politik di Indonesia. *Journal of Governance*, 2(2), 223–247. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.31506/jog.v2i2.2678>
- Hikmawan, M. D. (2017b). Politik Perbedaan: Minnoritas dalam Implementasi Kebijakan.

- Journal of Indonesian Public Administration and Governance Studies (JIPAGS)*, 1(1), 88–98.
- Jati RW. 2016. “ *cyberspace, internet,dan ruang public baru;aktivsme online politik kelas menengah indonesia* “. Jurnal pemikiran sosiologi, vol. 3 No 1 : 27
- Kent,George.1993 . “ *Analyzing Conflict and Violence* “. Journal of Peace and Change. Council on peace Research In history and Consurtium on peace research, Education and Development, Vol 18 No 4, October 1993.
- Kriesberg, Louis. 1982 . “*Social Conflicts* “ . Engelwood cliffs, Prentice-Hall, second edition.
- Kusnadi, I. H. (2019). Jejaring Collaborative Governance Pada Program Komunikasi , Informasi dan Edukasi (KIE) dalam Pencegahan HIV / AIDS di Kabupaten Subang. *International Journal of Demos*, 1(2), 204–231.
- Pathony, T. (2019). Proses Pemberdayaan Masyarakat Melalui Gerakan Pemberdayaan dan Kesejahteraan Keluarga (PKK) di Kabupaten Subang. *International Journal of Demos*, 1(2), 262–289.
- Robbins, Stephen P. 2008. *Perilaku Organisasi*, Jakarta: Salemba Empat.
- Soestina, M.D. 1985. “*Management pengangkutan*” . Bandung : Alumni.
- Soekanto, Soerjono. 1992. “ *Sosiologi; Suatu pengantar* “. Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- Suparman, A. (2019). Pengaruh Penerimaan Teknologi Dalam Pembelajaran E-Learning Terhadap Peningkatan Minat Belajar Siswa (Studi Kasus Di Smk Pasundan Subang). *International Journal of Demos*, 1(2).
- Suryadi, Budi. 2007. “ *Sosiologi Politik* “. Jogjakarta : IRciSod
- Schuler, Douglas&Day, peter. (2004) *shaping the network society the new rule of civil society in cyberspace*, London : MIT Press
- Trijono L., Usman S., dan Muchtar. “ *Konflik Dalam Transportasi Angkutan Kota di kota Malang* “Jurnal Sosiohumanika vol 14 No .4: 97-99
- Tribunnews. (2017). *Survei YLKI Ungkap alasan orang Pilih Transportasi online*. <https://www.tribunnews.com/techno/2017/05/12/survei-ylki-ungkap-alasan-orang-pilih-transportasi-online>. Diakses pada 3 april 2018
- Wehr, Paul. 1979. *Conflict Regulation*. Colarado: Westview Press.
- Wirawan. 2010 . *konflik dan manajemen konflik, teori, Aplikasi dan penelitian*. Jakarta: salemba Humanika