



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : Mengapa Wacana Legalisasi Ojol sebagai Angkutan Umum Selalu Jadi Polemik?
Tanggal : Kamis, 08 Oktober 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : -

Wacana melegalkan sepeda motor sebagai angkutan umum muncul lagi seiring dengan pembahasan revisi UU Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Oleh Yosepha Debrina Ratih Pusparisa

Bagaimana jumlah ojek sepeda motor meledak di Jakarta?

Ojek pertama kali muncul di Jakarta dalam bentuk ojek sepeda kayuh di kawasan Pelabuhan Tanjung Priok tahun 1970. Setelah itu, ojek sepeda berkembang sebagai reaksi atas larangan terhadap bemo dan becak masuk ke pelabuhan (Kompas, 12/9/1970). Ojek sepeda lalu menyebar ke kawasan Ancol, Harmoni, dan Kota. Jumlah pengojek saat itu mencapai hampir 500 orang.

Keberadaan ojek sepeda perlahan digantikan ojek sepeda motor yang muncul di Ancol sejak 1974. Saat pertama kali muncul di Jakarta, ojek merupakan alat transportasi jarak dekat, misalnya mengantarkan warga dari depan rumah sampai ke jalan raya.

Seiring dengan kemacetan lalu lintas di Jakarta, ojek berubah fungsi menjadi seperti angkutan umum, yang melintasi jalanan Jakarta. Jarak tempuh jasa antar sepeda motor tersebut sudah puluhan kilometer. Ojek pun menjadi favorit warga Jakarta untuk menembus kemacetan.

Tingginya animo masyarakat terhadap ojek ditangkap sebagai peluang bisnis oleh pengusaha seperti Go-Jek (sekarang Gojek) tahun 2010. Go-jek memulai dengan layanan pemesanan ojek lewat call center. Awalnya, hanya mengandalkan 20 pengemudi. Tahun 2015, Go-Jek meluncurkan aplikasi pemesanan ojek daring.

Era ojek online (ojol) pun merebak di Indonesia dan berubah menjadi ledakan. Perusahaan jasa layanan ojol lain bermunculan, seperti Grab, Maxim, dan InDrive. Hingga 2026, diperkirakan ada 7 juta pengemudi ojol di Indonesia, 4,5 juta di antaranya tergolong mitra aktif.

Apakah kendaraan roda dua boleh dijadikan angkutan umum?

Sejak awal kemunculannya, keberadaan ojol telah menimbulkan polemik. Isunya terkait apakah sepeda motor boleh digunakan sebagai angkutan umum. Selain itu, regulasi yang mengatur ojol belum ada.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tidak memasukkan kendaraan roda dua, termasuk sepeda motor, sebagai angkutan umum. Meski demikian, realitasnya jutaan ojek daring beroperasi setiap hari dan menjadi alat transportasi andalan masyarakat perkotaan.

Sikap pemerintah terkait keberadaan ojol juga berubah-ubah atau mendua. Pada 2015, Menteri Perhubungan Ignasius Jonan bersikap tegas terkait beroperasinya kendaraan pribadi, termasuk sepeda motor, yang dijadikan angkutan umum.

Dia bersurat kepada Kepala Polri yang saat itu dijabat oleh Jenderal (Pol) Badrodin Haiti agar mengambil langkah-langkah dan tindakan tegas sesuai dengan peraturan perundang-undangan terhadap kegiatan yang menggunakan kendaraan bermotor pribadi untuk angkutan umum dengan fasilitas aplikasi internet serta meminta bayaran.

Surat bernomor UM.302/1/21/Phb/2015 tanggal 9 November 2015 itu ditembuskan juga ke sejumlah pejabat, seperti Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, gubernur seluruh Indonesia, serta kepala polda seluruh Indonesia.

Namun, tahun 2019, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi bersikap berbeda. Ia memilih mengeluarkan Peraturan Menhub

Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.

Aturan yang mencakup aspek keselamatan, perlindungan konsumen, dan tarif ini dikeluarkan untuk mengisi kekosongan terkait angkutan sepeda motor.

Mengapa pemerintah kembali mewacanakan sepeda motor sebagai angkutan umum?

Tahun 2026, wacana untuk melegalkan sepeda motor sebagai angkutan umum muncul lagi seiring dengan pembahasan revisi UU Lalu Lintas Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009. Salah satu yang dibahas terkait ojek daring atau ojol.

Dalam lokakarya di Bandung, Jumat (2/10/2026), Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub Aan Suhanan mengemukakan alasan mengapa ojol perlu diatur dalam regulasi.

"Fenomena angkutan sepeda motor yang digunakan masyarakat ini terus ada. Kami, pemerintah, mencoba mengatur masalah ini karena sepeda motor itu sebesar 78 persen berkontribusi terhadap kecelakaan. Kalau tidak diatur realitas ini, ada kekosongan aturan terkait masalah angkutan sepeda motor yang digunakan masyarakat secara terbatas," ujarnya.

Meski demikian, Aan menegaskan, usulan ini masih akan diproses dan dibahas bersama DPR.

Anggota Komisi V DPR, Irine Yusiana Roba, mengemukakan, isu ini harus dilihat dalam perspektif jangka panjang. Pada prinsipnya, undang-undang disusun tidak hanya untuk kepentingan jangka pendek, apalagi kepentingan sesaat atau sekadar menjawab kebutuhan hari ini.

"Jadi, undang-undang itu, kan, harus bisa melihat, menjawab, ataupun menanggapi secara jauh ke depan, melihat masa depan seperti apa. Dalam hal ini, kita perlu membayangkan bersama wajah angkutan umum Indonesia pada masa mendatang. Ini perenungan pertama," kata politisi Partai Demokrasi Indonesia Perjuangan (PDI-P) ini.

Bagaimana sikap asosiasi ojol?

Ketua Umum Asosiasi Pengemudi Ojek Online Gabungan Aksi Roda Dua (Garda) Indonesia Raden Igun Wicaksono berpendapat, pemerintah dan DPR dapat menentukan serta memperjelas status hukum sepeda motor yang digunakan sebagai ojek daring. Hal itu termasuk memberikan kepastian hukum pada ojek daring sebagai transportasi umum.

Meski demikian, Igun mengingatkan, pengakuan ojol sebagai transportasi umum jangan disamakan dengan angkutan umum konvensional, seperti bus, angkot, dan taksi. Sebab, kedua kategori tersebut memiliki karakteristik yang berbeda.

Sepeda motor yang digunakan pengemudi ojol pada umumnya merupakan kendaraan milik pribadi, digunakan secara fleksibel, dan pengemudinya menjalankan kegiatan ekonomi secara perorangan. Apabila pemerintah ingin memberikan status hukum terhadap ojol, perlu kategori khusus untuk kendaraan roda dua yang digunakan sebagai layanan angkutan berbasis aplikasi.

Igun berharap sepeda motor pengemudi ojol tidak diwajibkan mengganti pelat nomor menjadi pelat kuning, tetapi tetap menggunakan pelat sebagaimana kendaraan perorangan. Ia juga menolak kewajiban uji KIR atau rangkaian pemeriksaan kendaraan bermotor secara periodik, seperti angkutan umum lainnya.

Sementara itu, Ketua Serikat Pekerja Angkutan Indonesia (SPAI) Lily Pujiati menilai, persoalan angkutan roda dua menjadi angkutan umum sudah semestinya diatur Kemenhub sejak lama. Selama ini, Kemenhub justru sibuk mengurus status pengemudi ojol sebagai mitra atau bukan yang berada di luar tugas pokoknya.

"Salah kaprah Kemenhub dalam mengatur aspek ketenagakerjaan pengemudi sudah terlihat sejak Permenhub No 12/2019 terkait hubungan kemitraan yang menguntungkan perusahaan platform," katanya.

Bagaimana sikap Organda?

Sekretaris Jenderal Organisasi Angkutan Darat (Organda) Kurnia Lesani Adnan mengatakan, standar dasar transportasi mengacu pada keselamatan dan kenyamanan.

"Kendaraan roda empat saja tidak mudah menjaga ekspektasi 'aman dan nyaman'. Bisa kita bayangkan roda dua bagaimana?" ujar Kurnia, Rabu (7/10/2026).

Penerapan standar keselamatan bukanlah hal yang mudah karena aspek keselamatan di jalan banyak bersinggungan dengan sesama pengguna jalan. Ini satu hal yang kita harus sepakati, di mana alat transportasinya sendiri harus diuji laik jalan secara berkala, dan model kendaraannya yang melindungi penggunaannya

Sebagai pelaku usaha transportasi jalan raya, Kurnia melanjutkan, pihaknya wajib menjalankan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada awak dan kendaraan saat akan beroperasi. Apakah hal yang sama akan diberlakukan pada ojol jika jadi angkutan umum?

Dia berharap, pemerintah bersikap tegas dalam menegakkan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pelayanan transportasi di jalan raya.

Apakah ada negara lain yang melegalkan sepeda motor sebagai angkutan umum?

Wakil Ketua Umum Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Bidang Perumusan Kebijakan Transportasi IB Ilham Malik menilai, wacana melegalkan sepeda motor sebagai angkutan umum melenceng dari logika global.

Moda transportasi dapat disebut angkutan umum jika memenuhi beberapa syarat. Pertama, harus bisa diakses seluruh kalangan, seperti anak-anak, lanjut usia, perempuan hamil, dan disabilitas. Kedua, kapasitas angkutnya besar sehingga mampu memindahkan banyak orang secara efisien dan mengurangi kemacetan ruang jalan. Syarat itu tidak bisa dipenuhi oleh sepeda motor.

Sepeda motor juga dianggap moda yang kurang ramah lingkungan walau saat ini ada yang menggunakan listrik. Namun, penghitungan emisi per orang tetap lebih banyak ketimbang angkutan umum yang bisa mengangkut banyak orang dalam satu waktu.

Ia menganggap, rencana melegalkan sepeda motor sebagai salah satu angkutan umum bersifat politis. "Teman-teman DPR RI, Kemenhub itu, kan, bisa bertanya kepada ahli, baik nasional maupun global, untuk mendefinisikan angkutan umum. Pada kenyataannya di Indonesia itu banyak yang menggunakan sepeda motor, bukan berarti melegitimasi sebagai angkutan umum," ujar Ilham.

Menurut dia, banyaknya penggunaan sepeda motor di Indonesia disebabkan pemerintah yang gagal menyediakan transportasi publik secara memadai.

Kurnia Lesani meminta pemerintah berkaca ke negara lain yang sampai saat ini ada yang melegalkan kendaraan roda dua menjadi moda transportasi umum.