



Kontestasi Ruang dan Ketimpangan Akses Transportasi di Bandung: Analisis Sosio-Legal dan Etika Hadis atas Konflik Ojek Pangkalan dan Ojek Online

Ghiffaridz Valdzan Arrazi¹, Tajul Arifin²

UIN Sunan Gunung Djati^{1,2}

*Email Korespondensi: ghiffaridzarrazi@gmail.com

Diterima: 24-06-2025 | Disetujui: 27-06-2025 | Diterbitkan: 30-06-2025

ABSTRACT

This article examines the conflict between traditional motorcycle taxis (opang) and app-based motorcycle taxis (ojol) in Bandung through a socio-legal and Islamic ethical lens, focusing on the prophetic legal maxim la dharara wa la dhirar (“no harm and no reciprocating harm”). The conflict illustrates the unequal access to urban space and the absence of state intervention in securing mobility justice. This study employs a qualitative method based on literature review, field observations, and analysis of relevant empirical studies. The findings indicate that the conflict is rooted not only in economic competition but also in struggles over spatial legitimacy and informal social power. Furthermore, the legal framework in Indonesia has yet to formally recognize online ride-hailing services as public transportation. In this context, the la dharara wa la dhirar Ibnu Majah (2341) maxim provides an ethical basis for evaluating policy and designing fair transport governance. The article recommends integrating maqāṣid al-sharī‘ah principles into the regulation of digital transportation platforms to promote just and inclusive mobility policies.

Keywords: *online transportation, motorcycle taxi conflict, spatial justice, access inequality, socio-legal studies, prophetic ethics*

ABSTRAK

Artikel ini menganalisis konflik antara ojek pangkalan (opang) dan ojek online (ojol) di Bandung melalui pendekatan sosio-legal dan etika hukum Islam, khususnya kaidah hadis la dharara wa la dhirar (“tidak boleh membahayakan diri dan orang lain”). Konflik ini mencerminkan ketimpangan akses terhadap ruang kota serta ketidakhadiran negara dalam menjamin keadilan mobilitas. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif melalui studi literatur, observasi, dan penguatan dengan data empiris dari studi sebelumnya. Temuan menunjukkan bahwa konflik tidak hanya berbasis ekonomi, tetapi juga melibatkan perebutan legitimasi ruang dan kuasa sosial informal. Di sisi lain, keberadaan ojol belum diakui sepenuhnya dalam kerangka hukum positif sebagai moda transportasi publik. Dalam konteks ini, kaidah hadis la dharara wa la dhirar Ibnu Majah (2341) dapat menjadi fondasi etik untuk menilai kebijakan dan merumuskan tata kelola transportasi yang berkeadilan. Artikel ini merekomendasikan integrasi prinsip maqāṣid al-sharī‘ah dalam perumusan regulasi transportasi berbasis aplikasi sebagai upaya menuju transformasi kebijakan yang adil dan inklusif.

Kata kunci: transportasi daring, ojek pangkalan, konflik ruang, ketimpangan akses, hukum sosial, kaidah hadis

Bagaimana Cara Sitasi Artikel ini:

Arrazi, G. V. ., & Arifin, T. (2025). Kontestasi Ruang dan Ketimpangan Akses Transportasi di Bandung: Analisis Sosio-Legal dan Etika Hadis atas Konflik Ojek Pangkalan dan Ojek Online. *Journal of Literature Review*, 1(1), 187-200. <https://doi.org/10.63822/h6e0ft09>

PENDAHULUAN

Transportasi informal telah lama menjadi bagian tak terpisahkan dari kehidupan urban di Indonesia. Salah satu bentuk yang paling menonjol adalah ojek pangkalan (opang), yang beroperasi secara tradisional dan berbasis wilayah. Namun, sejak kemunculan ojek online (ojol) yang berbasis aplikasi digital seperti Gojek dan Grab, terjadi pergeseran besar dalam dinamika transportasi lokal. Ketegangan antara kedua moda transportasi ini muncul terutama dalam hal persaingan tarif, wilayah operasi, dan legitimasi hukum.

Observasi langsung yang dilakukan penulis di kawasan Manisi, Cibiru, Bandung, sejak Agustus 2024 hingga Mei 2025, mengungkapkan bahwa kawasan tersebut menjadi salah satu "zona merah" bagi pengemudi ojol. Pengemudi ojek online enggan menjemput penumpang di area tertentu karena adanya intimidasi dari opang. Hal ini menyebabkan masyarakat, terutama mahasiswa yang tinggal di kawasan kos-kosan, kesulitan mendapatkan layanan transportasi yang aman dan efisien. Mereka sering kali terpaksa menggunakan jasa opang, meskipun tanpa jaminan keselamatan maupun standar tarif yang jelas.

Perselisihan antara opang dan ojol bukan hanya bersifat lokal, tetapi telah menjadi isu sosial yang berulang di berbagai titik di Bandung. Salah satu kejadian yang mencuat adalah konflik di Cibiru Hilir, di mana seorang pengemudi ojol dikejar dan ditarik paksa oleh opang hingga penumpang yang dibawanya terjatuh dan terluka secara fisik. Di sisi lain, sweeping massal yang dilakukan oleh pengemudi ojol di Stasiun Cimekar merupakan respons terhadap dugaan penganiayaan terhadap rekan mereka oleh kelompok opang.

Kejadian-kejadian ini menunjukkan bahwa konflik ini telah berkembang dari sekadar persaingan ekonomi menjadi bentuk konflik sosial yang nyata dan melibatkan kekerasan. Persoalan ini diperparah oleh tidak adanya pengakuan eksplisit terhadap ojek online dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang hanya mengatur angkutan umum dalam bentuk kendaraan roda empat atau lebih. Meskipun telah diterbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang mengatur aspek keselamatan pengguna ojol, regulasi ini belum menyentuh aspek teritorial atau konflik zona operasi antara opang dan ojol. Sementara itu, kewenangan untuk mengatur transportasi lokal sebenarnya telah diberikan kepada pemerintah daerah melalui Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, khususnya dalam Pasal 12 ayat (1) dan (3), namun belum terlihat adanya implementasi regulatif dari level pemerintah kota dalam menyelesaikan persoalan ini.

Masalah semakin rumit karena lemahnya penegakan hukum. Tidak ada regulasi yang secara tegas mengatur zonasi wilayah antara ojol dan opang. Aparat keamanan cenderung mengambil posisi netral atau menyarankan penyelesaian secara kekeluargaan, tanpa adanya sanksi hukum yang memadai terhadap pelanggaran yang terjadi. Bahkan di beberapa wilayah seperti Pasir Impun, penyelesaian dilakukan melalui musyawarah dengan menghasilkan delapan poin kesepakatan, salah satunya adalah membolehkan warga memilih moda transportasi sesuai keinginan mereka.

Di luar pendekatan sosial dan hukum, penting juga untuk mempertimbangkan aspek etika normatif dalam melihat konflik transportasi ini. Salah satu prinsip utama dalam hukum Islam yang relevan adalah hadis "la dharara wa la dhirar" Ibnu Majah (2341), yang berarti tidak boleh membahayakan diri sendiri maupun orang lain. Kaidah ini memberikan fondasi moral untuk menilai tindakan eksklusi, dominasi ruang, dan ketimpangan akses yang terjadi antara opang dan ojol. Oleh karena itu, penelitian ini juga mengintegrasikan pendekatan etik hadis sebagai kerangka analisis tambahan untuk menilai kebijakan transportasi dan struktur kekuasaan dalam ruang kota.

Melihat kompleksitas persoalan ini, dibutuhkan penelitian yang mengkaji konflik antara ojek pangkalan dan ojek online dari perspektif sosial dan hukum secara mendalam, khususnya di wilayah Bandung yang menjadi salah satu episentrum konflik.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan orientasi deskriptif-analitis. Pendekatan ini dipilih karena bertujuan memahami fenomena sosial berupa konflik antara ojek pangkalan dan ojek online secara mendalam dalam konteks ruang perkotaan dan ketimpangan akses transportasi. Penelitian ini juga berlandaskan pada pendekatan sosio-legal, yakni pendekatan yang menggabungkan kajian hukum normatif dengan realitas sosial di masyarakat. Pendekatan ini sesuai dengan sifat masalah yang dikaji, yaitu adanya ketidaksesuaian antara norma hukum formal dengan praktik sosial yang berlangsung di lapangan.

Data dan Sumber Data

1. Data primer diperoleh melalui observasi lapangan secara langsung oleh peneliti, yang juga merupakan warga yang tinggal di kawasan tersebut.
2. Data sekunder dikumpulkan dari berita daring, dokumen kebijakan, serta literatur ilmiah yang relevan dengan konflik transportasi informal, kebijakan transportasi, hadis dan analisis hukum yang mengatur angkutan umum di Indonesia.

Teknik Pengambilan Data

Data primer diperoleh melalui observasi non-partisipatif dengan mencatat peristiwa, pola konflik, dan situasi lapangan di titik-titik rawan seperti depan pangkalan ojek, pertigaan jalan kos, dan akses jalan menuju kampus dan perumahan. Data sekunder dikumpulkan melalui studi dokumentasi terhadap berita daring (Kompas, Detik, Republika), peraturan perundang-undangan (UU No. 22 Tahun 2009, Permenhub No. 12 Tahun 2019, UU No. 23 Tahun 2014), hadis, dan artikel ilmiah (Medeiros, Romli, Gusti, CDIA Report).

Teknik Pengolahan dan Analisis Data

Analisis dilakukan dengan metode analisis tematik (thematic analysis) untuk mengelompokkan data berdasarkan pola konflik, aktor yang terlibat, respons sosial, dan kerangka hukum. Teknik triangulasi sumber digunakan untuk menguji konsistensi antara observasi lapangan, data media, dan peraturan hukum. Proses analisis dilakukan secara induktif, dimulai dari narasi empiris menuju generalisasi konseptual dan kritik terhadap kebijakan hukum yang berlaku.

Selain itu, dalam menganalisis teks hukum Islam seperti ayat Al-Qur'an dan hadis, pendekatan epistemologis yang sah menjadi penting untuk menjaga validitas simpulan hukum. Ketika berhadapan dengan ayat, maka konteks *asbāb al-nuzūl* perlu diperhatikan. Sementara dalam menganalisis hadis, aspek riwayat dan dirayah harus ditelaah secara mendalam. Menurut Tajul Arifin, reinterpretasi terhadap teks-teks hukum Islam untuk mencapai kemaslahatan dapat dilakukan selama metode yang digunakan sesuai dengan epistemologi yang diakui *jumhūr* ulama, karena validitas metodologis akan menentukan keabsahan

hasil hukum.

Validitas dan Keabsahan Data

Validitas data diperoleh melalui triangulasi data dan sumber. Keabsahan dijaga dengan mencatat setiap observasi secara sistematis dan merekonstruksi narasi konflik berdasarkan berbagai versi (lapangan, media, regulasi). Selain itu, peneliti juga menggunakan prinsip "member checking" dengan membandingkan temuan dengan pengalaman warga lainnya yang berada dalam situasi konflik yang sama.

PEMBAHASAN

Penelitian ini memanfaatkan pendekatan sosio-legal sebagai kerangka epistemologis utama. Pendekatan ini menggabungkan kajian normatif atas peraturan perundang-undangan dengan realitas sosial yang berkembang di masyarakat. Dalam konteks konflik antara ojek pangkalan (opang) dan ojek online (ojol), pendekatan ini penting untuk menyingkap bagaimana ketidakhadiran hukum, serta interaksi sosial antar pelaku transportasi informal, menciptakan ketegangan struktural di ruang kota. Sosio-legal memungkinkan pembacaan fenomena hukum yang hidup (*living law*), yang dalam banyak kasus tidak tertulis, tetapi dijalankan melalui mekanisme informal yang mengatur zona dan akses transportasi.

Kerangka teoritis pertama yang digunakan adalah Teori Konflik Sosial dari Lewis A. Coser. Coser menekankan bahwa konflik tidak selalu merusak, melainkan dapat menjadi mekanisme integratif yang mengungkap dan memperjelas batas-batas sosial serta membuka peluang perubahan. Dalam hal ini, konflik antara opang dan ojol mencerminkan ketimpangan distribusi akses ekonomi dan legitimasi sosial dalam ruang kota, di mana masing-masing pihak berupaya mempertahankan eksistensinya melalui perebutan wilayah operasi.

Konsep klaim teritorial informal juga digunakan untuk menjelaskan bagaimana kelompok opang membangun struktur kekuasaan lokal berbasis kedekatan geografis, legitimasi komunitas, dan dominasi spasial tanpa dukungan hukum formal. Zona merah seperti di Manisi, Cibiru, Bandung, merupakan manifestasi dari penguasaan ruang oleh kelompok tertentu yang menolak kehadiran ojol. Praktik ini dapat dibaca melalui teori ruang sebagai arena eksklusif, sebagaimana dikemukakan oleh David Harvey dan Saskia Sassen, bahwa ruang kota bukan hanya arena fisik tetapi juga medan politik dan sosial yang sarat dengan pertarungan akses dan pengaruh.

Selanjutnya, penelitian ini menggunakan Teori Keadilan Transportasi (*Transport Justice*), sebagaimana dijelaskan oleh Karen Lucas. Teori ini menekankan pentingnya akses yang adil terhadap layanan transportasi bagi seluruh kelompok masyarakat tanpa diskriminasi. Dalam konteks Bandung, kelompok mahasiswa, perempuan, dan masyarakat miskin yang tinggal di kawasan minim transportasi umum menjadi pihak yang paling terdampak akibat pembatasan akses ojol oleh opang. Ketika ojol tidak dapat masuk zona tertentu, hak atas mobilitas tercederai, dan kondisi ini bertentangan dengan prinsip keadilan dalam pelayanan publik.

Dalam perspektif hukum, digunakan Teori Hukum sebagai Sistem yang Inklusif dan Eksklusif, untuk melihat bagaimana hukum positif dapat gagal merespons dinamika sosial. UU No. 22 Tahun 2009 tidak menyebutkan sepeda motor sebagai moda angkutan umum (Pasal 1 ayat 10, 11, dan 17), sehingga keberadaan ojol menjadi "tidak terlihat" dalam sistem hukum formal. Sementara itu, Permenhub No. 12

Kontestasi Ruang dan Ketimpangan Akses Transportasi di Bandung: Analisis Sosio-Legal dan Etika Hadis atas Konflik Ojek Pangkalan dan Ojek Online

(Arrazi, et al.)

Tahun 2019 hanya mengatur aspek keselamatan pengguna ojol, tanpa mengatur teritori operasi atau penyelesaian konflik zonasi. Di sisi lain, UU No. 23 Tahun 2014 memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengatur transportasi lokal (Pasal 12 ayat 1 dan 3), tetapi belum ada implementasi nyata dalam merespons konflik transportasi berbasis aplikasi ini di tingkat kota seperti Bandung.

Konsep ketidakhadiran negara (state inaction) dalam regulasi transportasi informal menjadi salah satu faktor kunci dalam melanggengkan konflik antara opang dan ojol. Sebagaimana diungkap dalam laporan CDIA (2011), transportasi informal seperti ojek memiliki fungsi vital dalam menjangkau daerah-daerah yang tidak terlayani angkutan umum formal, tetapi ketidakhadiran regulasi membuat para pelaku harus menciptakan aturan-aturan lokal yang justru melahirkan friksi antar kelompok pengemudi. Hal ini juga diperkuat dalam studi Medeiros (2018) yang menyoroti bagaimana teknologi (ICT) yang dibawa oleh ojol mengguncang tatanan sosial transportasi informal di Jakarta dan kota-kota besar lainnya, memunculkan bentuk-bentuk adaptasi maupun penolakan dari kelompok transportasi tradisional.

Dengan memadukan teori konflik sosial, keadilan transportasi, eksklusivitas hukum, serta analisis terhadap ketidakhadiran negara dalam pengaturan transportasi informal, maka landasan teoritis penelitian ini bersifat multidimensi. Pendekatan ini memberi alat analisis yang memadai untuk memahami konflik ojol-opang bukan hanya sebagai masalah teknis operasional, tetapi sebagai bagian dari kontestasi ruang dan keadilan dalam struktur sosial perkotaan kontemporer.

Konflik Sosial Transportasi Informal di Bandung

Konflik antara ojek pangkalan (opang) dan ojek online (ojol) di Bandung memperlihatkan dinamika sosial yang kompleks, melibatkan perebutan ruang, otoritas lokal, dan respon masyarakat terhadap disrupsi digital. Berdasarkan observasi langsung penulis di kawasan Manisi, Cibiru, serta diperkuat oleh berbagai laporan berita, bentuk konflik yang terjadi meliputi intimidasi, sweeping massal, pelarangan operasional, hingga kekerasan fisik terhadap penumpang.

Salah satu peristiwa yang menonjol terjadi di Cibiru Hilir pada Desember 2024. Dalam kasus tersebut, pengemudi ojol yang sedang mengantar penumpang dihadang oleh sejumlah opang. Penumpang perempuan jatuh dari motor dan mengalami luka fisik akibat perlakuan kasar dari opang. Peristiwa ini mengundang reaksi keras dari komunitas ojol, yang kemudian melakukan sweeping terhadap pangkalan opang di Stasiun Cimekar—nyaris berujung bentrok massal. Perseteruan ini terus berulang dalam berbagai bentuk dan lokasi, seperti zona merah di Pasir Impun dan Manisi, di mana ojol dilarang masuk sama sekali.

Konflik antara opang dan ojol di Bandung tidak hanya mencerminkan ketegangan ekonomi, tetapi juga ketidakpastian hukum yang mengaburkan legitimasi eksistensi ojol sebagai moda transportasi publik. Hingga saat ini, ojek daring belum secara eksplisit diakui dalam sistem perundang-undangan Indonesia sebagai angkutan umum yang sah. Ketidakjelasan ini berdampak pada lemahnya perlindungan terhadap pengemudi dan penumpang ojol, serta memperbesar potensi konflik dengan moda konvensional yang merasa memiliki hak historis atas ruang tertentu. Dalam kondisi seperti itu, negara terkesan melakukan pembiaran yang berujung pada anarki lokal, karena tidak ada payung hukum yang melindungi semua aktor secara adil.

Konflik ini tidak berhenti pada level pengemudi. Warga pun terdampak langsung. Dalam laporan PRFM dan Pikiran Rakyat, disebutkan bahwa masyarakat sering kali tidak bisa memesan ojol dari dalam wilayah tertentu dan terpaksa berjalan cukup jauh untuk keluar dari zona merah agar bisa dijemput.

Kontestasi Ruang dan Ketimpangan Akses Transportasi di Bandung: Analisis Sosio-Legal dan Etika Hadis atas Konflik Ojek Pangkalan dan Ojek Online

(Arrazi, et al.)

Mahasiswa, perempuan, dan warga tanpa kendaraan pribadi mengalami kesulitan mobilitas, yang berujung pada ketergantungan terhadap opang tanpa perlindungan hukum maupun standar pelayanan yang memadai.

Lebih lanjut, media lokal dan nasional telah mencatat eskalasi ketegangan ini sejak lama. Konflik di Pasir Impun, misalnya, harus diselesaikan lewat musyawarah yang menghasilkan 8 poin kesepakatan tanpa ada proses hukum terhadap pelaku kekerasan atau penghambatan layanan publik. Hal ini menunjukkan bahwa kekuasaan sosial kelompok opang sering kali lebih dominan dibandingkan kehadiran hukum negara.

Secara umum, konflik ini mencerminkan pertarungan kekuasaan atas ruang dan akses ekonomi di wilayah urban. Opang merasa memiliki “hak historis” atas lokasi tertentu, dan memandang kehadiran ojol sebagai invasi atas mata pencaharian mereka. Sebaliknya, ojol hadir dengan logika pasar digital yang menekankan efisiensi, kenyamanan, dan hak konsumen untuk memilih. Ketegangan ini, dalam konteks sosio-legal, mencerminkan gesekan antara struktur sosial lama dengan sistem baru yang belum memiliki kerangka hukum yang jelas dan kuat.

Zona Larangan dan Dominasi Ruang oleh Ojek Pangkalan

Salah satu aspek penting dalam konflik antara ojek pangkalan (opang) dan ojek online (ojol) di Bandung adalah keberadaan zona larangan informal, atau yang sering disebut sebagai "zona merah". Zona ini merupakan wilayah tertentu di mana ojol dilarang masuk atau beroperasi secara terbuka oleh kelompok opang. Larangan tersebut tidak memiliki dasar hukum formal, namun diberlakukan secara paksa melalui tekanan sosial, intimidasi, hingga kekerasan. Praktik semacam ini menunjukkan adanya dominasi ruang oleh aktor informal, yang secara de facto menciptakan aturan tersendiri di luar kerangka hukum negara.

Kawasan Manisi di Cibiru menjadi contoh konkret dari praktik ini. Berdasarkan observasi lapangan, pengemudi ojol menolak mengambil penumpang di titik-titik tertentu karena khawatir akan mendapat serangan atau konfrontasi dari opang. Bahkan warga sekitar telah terbiasa menghubungi opang melalui jaringan pribadi karena ojol hampir tidak dapat diakses di wilayah tersebut. Sebuah laporan dari Ngaderes.com menyebutkan bahwa zona merah di Manisi terbentuk akibat ketegangan yang terus menerus antara pengguna ojol dan opang yang merasa tersaingi secara ekonomi. Zona ini beroperasi tanpa regulasi, namun tetap efektif karena ditopang oleh kekuatan sosial komunitas lokal yang loyal terhadap keberadaan opang.

Dominasi semacam ini bisa dijelaskan melalui konsep territorial claim atau klaim ruang oleh kelompok informal. Saskia Sassen menyatakan bahwa ruang kota tidak hanya dibentuk oleh infrastruktur fisik, tetapi juga oleh kekuasaan sosial dan politik yang tidak selalu formal. Zona merah opang merupakan bentuk nyata bagaimana kekuasaan informal dapat mengatur mobilitas warga tanpa legitimasi legal. Ketika negara tidak hadir dalam regulasi zonasi transportasi informal, maka kelompok seperti opang mengambil peran sebagai penentu akses ruang publik.

Studi oleh Medeiros (2018) dan CDIA (2011) mendukung temuan ini. Mereka menunjukkan bahwa sistem transportasi informal di kota-kota besar Indonesia beroperasi melalui jaringan sosial dan modal komunitas, bukan melalui izin formal atau regulasi pemerintah. Dalam situasi ini, kelompok yang memiliki kontrol spasial dan relasi sosial yang kuat dapat menetapkan aturan-aturan sendiri yang diikuti oleh masyarakat lokal, meskipun bertentangan dengan prinsip mobilitas bebas di ruang publik.

Lebih jauh, zona larangan terhadap ojol menjadi bentuk eksklusif spasial yang berkonsekuensi luas. Tidak hanya membatasi kebebasan pengemudi untuk bekerja, tetapi juga melanggar hak warga untuk

memilih moda transportasi yang aman, efisien, dan sesuai kebutuhan. Kompas.com melaporkan bahwa konflik di Pasir Impun, misalnya, menyebabkan warga harus memilih antara menggunakan opang atau berjalan jauh ke luar zona agar dapat memesan ojol dengan aman.

Dengan demikian, zona merah opang tidak hanya menjadi lokasi fisik, tetapi juga simbol dari ketidakhadiran regulasi negara dan dominasi kekuasaan informal dalam ruang urban. Tanpa intervensi kebijakan yang jelas, fenomena ini akan terus berkembang dan memperparah ketimpangan akses transportasi di kota-kota besar seperti Bandung.

Ketimpangan Regulasi dan Kekosongan Hukum

Konflik antara ojek online (ojol) dan ojek pangkalan (opang) tidak dapat dilepaskan dari persoalan ketimpangan regulasi dan kekosongan hukum yang berlangsung selama bertahun-tahun di sektor transportasi informal. Keberadaan ojol secara legal masih berada di wilayah abu-abu dalam sistem hukum Indonesia. Hal ini menjadi salah satu akar utama dari konflik di lapangan, karena ketidakhadiran norma hukum yang eksplisit membuka ruang terjadinya perebutan otoritas secara informal oleh opang di berbagai wilayah.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengakui sepeda motor sebagai alat transportasi umum. Pasal 1 ayat (10), (11), dan (17) secara tegas mendefinisikan angkutan umum sebagai kendaraan yang menggunakan roda empat atau lebih. Akibatnya, moda transportasi seperti ojol tidak mendapat legitimasi formal sebagai angkutan umum, meskipun dalam praktiknya mereka menyediakan layanan harian yang luas di masyarakat. Kekosongan ini menjadikan ojol sebagai entitas yang sah secara ekonomi, tetapi tidak diakui secara yuridis.

Sebagai respons administratif, Kementerian Perhubungan menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang mengatur keselamatan pengguna sepeda motor berbasis aplikasi. Namun, aturan ini hanya menyentuh aspek teknis operasional, seperti ketentuan atribut keselamatan, identitas pengemudi, dan standar pelayanan minimum, tanpa menyentuh aspek yuridis seperti pengakuan sebagai angkutan umum, pembagian zonasi, atau konflik antar moda.

Romli et al. (2018) dalam penelitiannya menekankan bahwa ketidaktegasan peraturan ini memunculkan ketimpangan dalam perlakuan hukum antara pengemudi ojol dan opang. Opang beroperasi tanpa atribut dan tanpa standar pelayanan, namun tidak dikenai sanksi, sementara ojol yang memiliki sistem pelaporan dan evaluasi justru menghadapi pembatasan di lapangan. Gusti et al. (2021) juga mencatat bahwa konflik regulasi antara kebijakan nasional dan pelaksanaan lokal semakin memperumit posisi ojol sebagai subjek hukum. Ketidaksinkronan kebijakan membuat aparat sering bersikap pasif atau ambigu ketika terjadi konflik antara dua kelompok ini.

Di sisi lain, UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah memberikan kewenangan kepada pemerintah kota/kabupaten untuk mengatur transportasi lokal. Namun, hingga kini tidak ada peraturan daerah di Kota Bandung yang secara eksplisit mengatur integrasi antara moda transportasi informal dan daring. Absennya perda atau kebijakan turunan ini mengakibatkan ketidakpastian hukum bagi para pelaku transportasi digital dan memberi celah bagi kekuatan informal seperti opang untuk mengisi ruang kosong tersebut dengan kekuasaan de facto.

Situasi ini diperparah dengan praktik aparat keamanan yang lebih memilih pendekatan musyawarah dalam menangani konflik, ketimbang menegakkan hukum secara tegas. Sebagaimana terlihat dalam kasus

Pasir Impun, penyelesaian konflik diserahkan kepada kesepakatan antar pihak yang bertikai tanpa menjatuhkan sanksi hukum terhadap pelaku kekerasan atau penghambatan layanan publik. Hal ini mencerminkan lemahnya otoritas hukum dalam menjawab persoalan transformasi digital dalam sektor transportasi perkotaan.

Dengan demikian, ketimpangan regulasi dan kekosongan hukum bukan hanya menjadi sumber konflik, tetapi juga memperpanjang ketidakadilan terhadap kelompok ojol dan masyarakat pengguna. Negara, dalam hal ini pemerintah pusat maupun daerah, gagal menciptakan regulasi yang responsif terhadap perubahan sosial dan teknologi, dan membiarkan ruang publik dikendalikan oleh aktor informal tanpa akuntabilitas.

Ketimpangan Akses dan Pelanggaran Hak Mobilitas Warga

Konflik antara ojek online (ojol) dan ojek pangkalan (opang) di Bandung tidak hanya berdampak pada pengemudi, tetapi juga secara langsung menimbulkan ketimpangan akses dan pelanggaran hak atas mobilitas warga. Kelompok masyarakat yang tinggal di kawasan zona merah seperti Manisi, Cibiru, mengalami keterbatasan signifikan dalam menggunakan layanan transportasi daring karena pengemudi ojol enggan memasuki area tersebut akibat ancaman dari opang. Situasi ini memaksa warga untuk memilih moda transportasi yang tersedia, meskipun tidak selalu aman, terjangkau, atau nyaman.

Hak atas mobilitas merupakan bagian dari hak atas kota dan layanan publik yang dijamin dalam berbagai prinsip perencanaan kota berkeadilan. Karen Lucas dalam teorinya tentang keadilan transportasi (transport justice) menjelaskan bahwa akses terhadap transportasi yang setara merupakan faktor kunci dalam distribusi peluang sosial dan ekonomi. Jika sebagian kelompok masyarakat dilarang atau dihambat dalam menggunakan moda transportasi tertentu, maka terjadi eksklusi sosial yang nyata dan sistemik.

Dalam konteks Manisi, ketimpangan ini menimpa mahasiswa, perempuan, serta warga yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Berdasarkan hasil observasi penulis, mahasiswa yang tinggal di kos-kosan sekitar Manisi sering harus berjalan cukup jauh ke titik penjemputan yang dianggap aman oleh pengemudi ojol. Sementara itu, layanan opang tidak memiliki standar tarif yang transparan dan tidak dilengkapi atribut keselamatan seperti helm cadangan atau jaket pengemudi. Hal ini menunjukkan bahwa keterbatasan pilihan transportasi tidak hanya menciptakan ketimpangan ekonomi, tetapi juga risiko keselamatan bagi pengguna.

Laporan dari CDIA (2011) menegaskan bahwa transportasi informal memiliki peran penting dalam menjangkau wilayah-wilayah yang tidak terlayani oleh moda transportasi umum formal. Namun, ketika terjadi dominasi ruang oleh kelompok tertentu, seperti opang, peran itu berubah menjadi penghalang mobilitas. Transportasi yang seharusnya inklusif menjadi instrumen eksklusif yang menguntungkan kelompok terbatas dan merugikan masyarakat luas.

Kasus di Pasir Impun menjadi ilustrasi bagaimana warga secara langsung terpengaruh oleh pembatasan mobilitas. Kompas.com melaporkan bahwa akibat konflik yang terjadi, warga dipaksa memilih antara menaiki opang dengan tarif dan layanan yang tidak dapat dinegosiasikan, atau berjalan jauh keluar zona untuk memesan ojol dengan risiko penolakan oleh pengemudi yang enggan masuk ke zona konflik.

Ketimpangan akses ini juga memperburuk ketidakadilan spasial di wilayah urban. Kota Bandung, seperti kota besar lainnya di Indonesia, belum memiliki sistem transportasi publik yang merata. Ketika akses terhadap ojol dibatasi oleh kekuatan informal, dan tidak ada moda alternatif dari negara, maka warga yang bergantung pada transportasi daring terpinggirkan secara sistemik. Hal ini menciptakan siklus eksklusif

yang bertentangan dengan cita-cita keadilan sosial dalam tata kota.

Dengan demikian, konflik opang–ojol tidak hanya menimbulkan gangguan layanan, tetapi juga merupakan bentuk pelanggaran hak atas mobilitas yang seharusnya dijamin negara. Negara harus hadir dalam menjamin hak warga atas layanan transportasi yang aman, terjangkau, dan setara, serta memastikan bahwa ruang publik tidak dikuasai oleh kekuatan informal yang bertindak di luar hukum.

Ketidakhadiran Negara dan Lemahnya Pemerintah Daerah

Salah satu penyebab utama konflik berkepanjangan antara ojek pangkalan (opang) dan ojek online (ojol) di Bandung adalah absennya negara sebagai aktor utama dalam penataan transportasi informal. Ketidakhadiran negara dalam bentuk regulasi yang jelas, penegakan hukum yang tegas, serta intervensi kebijakan yang progresif telah menciptakan kekosongan otoritas yang kemudian diisi oleh kekuatan informal di lapangan. Hal ini menjadikan konflik ojol–opang bukan sekadar masalah sosial antarindividu, melainkan kegagalan struktural dalam tata kelola ruang kota dan pelayanan publik.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah memberikan kewenangan penuh kepada pemerintah kota untuk mengatur transportasi lokal. Pasal 12 ayat (1) dan (3) menegaskan bahwa pemerintah daerah memiliki otoritas untuk merancang kebijakan sektoral, termasuk integrasi moda transportasi dan pengaturan zonasi wilayah pelayanan. Namun, hingga saat ini, Kota Bandung belum memiliki peraturan daerah (Perda) atau kebijakan turunan yang mengatur secara eksplisit keberadaan ojol dan integrasinya dengan moda lain, termasuk opang. Ketiadaan instrumen hukum lokal ini membuat setiap bentuk konflik di lapangan hanya dapat diselesaikan secara kasuistik tanpa dasar yuridis yang kuat.

Lebih dari itu, aparat keamanan seperti kepolisian kerap mengambil posisi netral dan mendorong penyelesaian melalui mediasi informal. Contohnya terlihat dalam penyelesaian konflik di Pasir Impun, di mana Pemkot Bandung dan Polrestabes menyepakati 8 poin hasil mediasi antara pihak ojol dan opang tanpa menjatuhkan sanksi terhadap pelaku kekerasan atau intimidasi. Pendekatan semacam ini, meskipun tampak akomodatif, pada dasarnya melemahkan posisi hukum dan menormalisasi dominasi informal di ruang publik.

Studi dari MIT GOVLAB mencatat bahwa salah satu tantangan utama dalam transportasi informal di kota-kota besar Asia adalah minimnya peran negara dalam merespons transformasi digital yang disruptif. Ketika layanan transportasi daring seperti ojol berkembang pesat, regulasi dan kapasitas institusional pemerintah daerah sering kali tertinggal. Hal ini mendorong terjadinya negosiasi ulang otoritas antara negara, swasta, dan komunitas lokal dalam mengatur ruang dan layanan publik.

Ketidakhadiran negara juga terlihat dalam tidak adanya perlindungan terhadap hak pengguna transportasi. Warga yang kesulitan memesan ojol atau merasa terintimidasi saat menggunakan layanan digital tidak memiliki saluran hukum yang efektif untuk melaporkan atau menuntut keadilan. Negara seharusnya menjamin bahwa setiap warga memiliki hak yang sama untuk mengakses moda transportasi yang aman dan legal. Namun dalam kasus konflik ojol–opang, negara justru hadir secara pasif atau bahkan absen.

Dalam konteks Bandung, ini menunjukkan bahwa tata kelola transportasi belum berjalan secara inklusif dan demokratis. Negara seharusnya bertindak sebagai penjamin keadilan ruang kota dan integrasi sosial, bukan sekadar fasilitator mediasi konflik. Lemahnya intervensi negara telah membuka jalan bagi kekuatan informal untuk membentuk aturan sendiri, yang tidak selalu berpihak pada keadilan dan

kepentingan publik.

Di sisi lain, perlu dipahami bahwa munculnya aplikasi transportasi daring telah mengubah pola perjalanan masyarakat kota, termasuk di Bandung. Jika sebelumnya destinasi non-produktif seperti kunjungan keluarga, belanja, atau rekreasi cenderung terbatas pada wilayah pusat kota, maka kehadiran ojol telah memperluas radius mobilitas menuju kawasan pinggiran. Perubahan ini menunjukkan bagaimana aksesibilitas teknologi dapat memengaruhi konfigurasi spasial kota secara langsung. Namun, perlu dicatat bahwa perluasan akses ini justru memperbesar ketimpangan, sebab ruang yang sebelumnya 'netral' menjadi medan kontestasi yang diperebutkan secara kuasa oleh para aktor transportasi

Dengan demikian, penyelesaian konflik ojol–opang tidak dapat diserahkan hanya pada kesepakatan komunitas atau mekanisme mediasi. Dibutuhkan kehadiran negara dalam bentuk regulasi yang progresif, penegakan hukum yang adil, dan kebijakan publik yang berpihak pada prinsip keadilan transportasi serta hak mobilitas warga.

Etika Hukum Islam: Hadis La Dharara wa La Dhirar dalam Konflik Transportasi Urban

Konflik antara ojek pangkalan (opang) dan ojek online (ojol) di Bandung mencerminkan pergesekan sosial yang tidak hanya bersifat struktural dan ekonomi, tetapi juga menuntut telaah etik berbasis nilai-nilai keadilan universal. Dalam konteks ini, kaidah hadis "la dharara wa la dhirar" menjadi sangat signifikan. Hadis ini diriwayatkan oleh Ibn Majah dan dinilai hasan oleh banyak ulama, dengan redaksi: "لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ" yang berarti "tidak boleh membahayakan diri sendiri maupun membalas bahaya terhadap orang lain."

Hadis ini tidak hanya berbicara tentang larangan atas tindakan yang merugikan secara fisik, tetapi juga melarang tindakan yang menimbulkan eksklusivitas, perampasan ruang hidup, atau ketimpangan akses terhadap fasilitas publik. Dalam kasus konflik transportasi urban, prinsip ini dapat dijadikan alat analisis normatif untuk mengukur sejauh mana aktor-aktor sosial—baik opang, ojol, maupun negara—telah atau belum memenuhi prinsip non-mudharat dalam tata kelola ruang kota. Ketika sekelompok pengemudi opang melakukan pelarangan akses terhadap ojol di zona-zona tertentu secara sepihak dan represif, tindakan ini tidak sekadar mencerminkan dominasi sosial, tetapi juga merupakan bentuk *adh-dhirar* yang secara syar'i dilarang.

Sebagaimana dijelaskan oleh Ichwan Ahnaz Alamudi dkk., kaidah "la dharara wa la dhirar" memiliki kedudukan sebagai salah satu dari lima prinsip utama dalam *qawā'id fiqhiyyah* yang cakupannya bersifat menyeluruh—baik terhadap individu, kelompok, maupun struktur masyarakat. Ia berlaku dalam semua aspek kehidupan: ekonomi, sosial, lingkungan, bahkan politik kebijakan. Oleh karena itu, kaidah ini dapat diposisikan sebagai panduan moral dan hukum untuk mendorong negara hadir secara adil dalam merumuskan kebijakan transportasi yang inklusif dan melindungi hak mobilitas setiap warga negara, tanpa diskriminasi.

SIMPULAN

Penelitian ini menemukan bahwa konflik antara ojek pangkalan (opang) dan ojek online (ojol) di Bandung, khususnya di kawasan Manisi, Cibiru, bukanlah semata-mata persoalan persaingan jasa transportasi, melainkan bentuk kontestasi sosial dan hukum atas ruang kota. Konflik ini terjadi akibat

tumpang tindih antara kekuasaan informal yang dijalankan oleh opang dan kekosongan hukum yang belum mampu mengakomodasi kehadiran ojol secara utuh dalam sistem transportasi publik.

Zona merah seperti di Manisi menandai dominasi kelompok opang atas ruang tertentu yang seharusnya menjadi milik publik. Pengemudi ojol dihambat secara sosial bahkan fisik untuk beroperasi, sementara masyarakat—terutama mahasiswa, perempuan, dan kelompok rentan lainnya—dipaksa bergantung pada moda transportasi yang tidak selalu aman atau efisien. Ketidaktegasan regulasi pusat, ditambah tidak adanya intervensi konkret dari pemerintah daerah, memperparah situasi ini.

Dari sudut pandang teori konflik sosial dan keadilan transportasi, fenomena ini menunjukkan adanya ketimpangan kekuasaan yang sistemik dan berlangsung lama. Negara gagal menjamin hak atas mobilitas warganya secara setara dan membiarkan ruang kota dikendalikan oleh kekuatan informal yang tidak memiliki akuntabilitas publik.

SARAN

1. Kepada Pemerintah Kota Bandung: Segera menyusun Peraturan Daerah (Perda) yang mengatur integrasi moda transportasi daring dan konvensional, termasuk pembagian zonasi operasional yang adil dan perlindungan hak pengguna.
2. Kepada Kementerian Perhubungan: Revisi UU No. 22 Tahun 2009 agar mengakui sepeda motor sebagai moda transportasi publik legal, serta memperluas cakupan Permenhub terkait perlindungan hukum, zonasi, dan penegakan terhadap intimidasi.
3. Kepada Kepolisian dan Aparat Penegak Hukum: Tidak lagi menormalisasi penyelesaian konflik transportasi melalui mediasi informal tanpa sanksi. Penegakan hukum harus diberlakukan terhadap pelanggaran, kekerasan, dan intimidasi di ruang publik.
4. Kepada Komunitas Ojol dan Opang: Didorong untuk melakukan dialog jangka panjang dengan mediasi akademisi atau pihak ketiga netral, guna mencari bentuk kerja sama ekonomi yang inklusif dan tidak saling meniadakan.
5. Kepada Peneliti dan Akademisi: Perlu riset lanjutan yang menelusuri dampak konflik transportasi informal terhadap hak-hak sipil dan struktur ketimpangan spasial di kota-kota besar lainnya, serta merumuskan model tata kelola transportasi informal yang adil dan aplikatif.

DAFTAR PUSTAKA

- Cities Development Initiative for Asia (CDIA). (2011). *Informal Public Transportation Networks in Three Indonesian Cities*.
- Coser, L. A. (1956). *The Functions of Social Conflict*. Routledge & Kegan Paul.
- Creswell, J. W. (2010). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. SAGE Publications.
- Gusti, M., dkk. (2021). Public Policy and Regulation Conflict Impact Between Conventional and Online Motorcycle Taxi in Indonesia. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 10(2), 45–47.
- Kompas.com. (2024, 11 September). Akhir Konflik Ojol vs Opang di Pasir Impun, Warga Bebas Pilih. Diakses dari <https://bandung.kompas.com/read/2024/09/11/191816678/akhir-konflik-ojol-vs->

- opang-di-pasir-impun-bandung-warga-bebas-pilih
Kompas.com. (2024, 23 Desember). Perselisihan Ojek Online dan Pangkalan di Bandung, 1 Penumpang Terluka. Diakses dari <https://regional.kompas.com/read/2024/12/23/140702078/perselisihan-ojek-online-dan-pangkalan-di-bandung-1-penumpang-terluka>
- Lucas, K. (2012). Transport and Social Exclusion: Where Are We Now? *Transport Policy*, 20, 105–113.
- Medeiros, C. (2018). Merging ICT and Informal Transport in Jakarta’s Ojek System. *Journal of Urban Mobility*.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative Data Analysis*. SAGE.
- MIT GOVLAB. (2022). Streets Ahead: Future of Work for Jakarta’s Informal Transportation. Diakses dari <https://mitgovlab.org/news/streets-ahead-future-of-work-for-jakartas-informal-transportation>
- Moleong, L. J. (2010). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya.
- Ngaderes.com. (2024). Konflik Ojek Pangkalan dan Ojek Online di Zona Merah Manisi Cibiru. Diakses dari <https://www.ngaderes.com/news/35913714195/konflik-ojek-pangkalan-dan-ojek-online-di-zona-merah-manisi-cibiru>
- Pikiran Rakyat. (2023). Konflik Ojol dengan Ojek Pangkalan Pecah di Pasir Impun Kota Bandung, Polisi Turun Tangan. Diakses dari <https://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/pr-016048767/konflik-ojol-dengan-ojek-pangkalan-pecah-di-pasir-impun-kota-bandung-polisi-turun-tangan>
- PRFM News. (2023). Akhiri Konflik Ojol-Opang, Pasir Impun Sepakat Jalankan 8 Hasil Mediasi oleh Pemkot Bandung. Diakses dari <https://prfmnews.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/pr-138548888/akhiri-konflik-ojol-opang-pasir-impun-sepakat-jalankan-8-hasil-mediasi-oleh-pemkot-bandung>
- Republika.co.id. (2024, 23 Desember). Ratusan Ojol Sweeping Opang di Bandung, Nyaris Baku Hantam. Diakses dari <https://rejabar.republika.co.id/berita/soxmdu487/ratusan-ojol-sweeping-opang-di-bandung-nyaris-baku-hantam-ini-persoalan-awalnya>
- Endro Satoto and Sulhan. “Legal Certainty of Online Motorcycle Taxis as Public Transportation in Indonesia.” *Rechtsnormen Journal of Law* 2, no. 4 (2024): 380–388. <https://doi.org/10.70177/rjl.v2i4.1693>.
- Miming Miharja, Renny Desiana, and Desiree M. Kipuw. “The Impact of Online Transportation Services on Indonesian Urban Non-Working Trip Volume and Distribution Pattern.” *International Journal on Advanced Science, Engineering and Information Technology* 13, no. 6 (2023): 2189–2195.
- Ichwan Ahnaz Alamudi, Suriyadi, Mieke Aprilia Utami, and Sri Ridma Ramadhani. “Studi Qawaid Fiqhiyyah: Aspek Ibadat dan Muamalat dalam Kaidah La Dharara Wa La Dhirar.” *Qonun Iqtishad El Madani Journal* 4, no. 1 (2024): 21–24.
- H. M. Federspiel, Tajul Arifin, and R. T. Hidayat. *Kajian Al-Qur’an di Indonesia: Dari Mahmud Yumus Hingga Quraish Shihab*. Bandung: Mizan, 1996.
- Mukhlis Lubis, Tajul Arifin, Ahmad Hasan Ridwan, and Zulbaidah. “Reorientation of Sharia Stock Regulations: Integrating Taṣarrufāt al-Rasūl and Maqāṣid al-Sharī‘ah for Justice and Sustainability.” *Journal of Information Systems Engineering and Management* 10, no. 10s (2025): 57–66. <https://www.jisem-journal.com/index.php/journal/article/view/1341/511>.
- Tajul Arifin. *Ulumul Hadits*. Bandung: Sunan Gunung Djati Press, 2014.
- Tajul Arifin. *Antropologi Hukum Islam*. Bandung: Pusat Penelitian dan Penerbitan UIN Sunan Gunung

Djati, 2016.

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Berbasis Aplikasi.