BAB IV

PEMBAHASAN

Dalam bagian pembahasan ini, penulis akan menganalisa melalui paradigma konstruktivisme, melalui paradigma konstruktivisme dan untuk melihat bagaiman berita mengenai konflik antara pengemudi transportasi online dan transportasi konvensional tersebut dikonstruksi oleh media kompas.com dan tempo.co.

1. Hasil *Framing* Pemberitaan

Berdasarkan penelitian mengenai konflik antara pengemudi transportasi online dan konvensional periode Februari-Maret 2017, pada media online kompas.com dan tempo.co didapatkan sejumlah temuan. Temuan-temuan tersebut nantinya akan dikelompokkan ke dalam beberapa kategori yang berisi hasil peneitian sejumlah pemberitaan dengan topik yang sama. Semua pemberitaan pada kedua media online tersebut akan dianalisis menggunakan metode analisis framing Robert N. Entman.

Menurut Entman, konsep *framing* dapat menjelaskan proses seleksi dan menunjukkan sebuah sisi realita yang dibentuk media (dalam Sobur, 2009: 163) . Framing juga dapat dilihat dari bagaimana pemilihan isu atau topik tertentu yang dianggap berbeda atau memiliki kekhasan tertentu sehingga berbeda dari yang lainnya dan lebih mendapatkan perhatian yang lebih. Hasil temuan berita dari penelitian sebelumnya menggunakan beberapa kategorisasi, yaitu konflik transportasi berbasis online dan transportasi konvensional, peran pemerintah dan aparat keamanan, dan kriminalitas driver.

a. Kompas.com

1. Fase Konfrontasai

Merujuk pada hasil temuan dengan kategorisasi fase konfrontasi dengan judul “Protes Angkutan "Online", Sudah 3 Hari Sopir Angkot di Malang Mogok”. Kompas.com di sini menggunakan sasaran pihak Organda (Organisasi Angkutan Darat) Kota Malang sebagai narasumber, yang menganggap bahwa sikap yang dilakukan pemerintah mengenai kehadiran ojek online belum memuaskan sehingga menyebabkan sopir angkutan umum mogok beroperasi.

Dalam kasus ini, pemerintah Malang seolah memihak para sopir angkutan umum. Di mana mereka menyatakan bahwa pemerintah berjanji akan melakukan penertian terhadap angkutan online. bahkan terdapat kalimat "*Sementara itu, Pemerintah Provinsi Jawa Timur sudah memastikan bahwa semua angkutan online yang ada di Malang tidak memiliki izin operasional"*. Di mana di sini, kompas.com seolah-olah menganggap bahkan pemerintahnya sendiri sudah mengungkapkan bahwa angkutan online memang ilegal dan harus ditertibkan.

Selain Organda, kompas.com juga memilih narasumber Sekretaris Komisi D DPRD Kota Malang, Hadi Susanto, kemudian terdapat juga Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang, Kusnadi. Namun ternyata upaya yang coba dilakukan oleh pemerintah dianggap kurang memuaskan pihak Organda, dan mereka menuntut produk hukum yang jelas dalam menertibkan ojek online. Di sini, Organda seolah-olah memang menginginkan adanya produk hukum yang kuat mengenai penertiban ojek online, sehingga mereka dapat diadili dengan legal jika memang ketahuan melanggar.

Dari penjelasan di atas, seleksi isu yang dilakukan oleh kompas.com dalam praktik jurnalisme ialah aksi mogok beroperasi yang dilakukan Organda guna menyampaiakan keinginan mereka kepada pemerintah untuk menindak tegas kehadiran ojek online dengan produk hukum yang jelas.

2. Fase Krisis

Merujuk pada hasil temuan dengan kategorisasi fase krisis dengan judul "*Sopir Angkot dan Ojek "Online" di Bogor Saling Serang"*. Dengan judul tersebut, Kompas.com seolah ingin menonolkan bahwa aksi kedua belah pihak, sopir angkot dan ojek online sudah masuk pada tahap anarkis dengan adanya kata "saling serang". Apalagi terdapat kalimat *"...sejumlah titik di Bogor terjadi "medan tempur" antara pengemudi ojek online dengan para sopir angkot".* Bahkan lokasi di mana mereka

melakukan aksi saling serang tersebut dianalogikan sebagai "medan tempur". Yang jika ditelaah lagi tentu kompas.com memang mencoba menggambarkan situasi bentrok yang parah bak peperangan antar dua pihak. Bahkan sampai kepada kalimat "*....akibat peristiwa itu, satu mobil angkot jadi bulan-bulanan dan rusak parah".* Yang lagi-lagi aksi saling serang ini memang masuk kepada tahap yang sudah parah alias tahap anarkis.

3. Fase Konflik Menurun

Merujuk pada hasil temuan dengan kategorisasi fase konflik yang menurun dengan judul "*Polisi: Organda dan Ojek "Online" di Tangerang Janji Tak Bentrok Lagi".* Dari isi berita yang dimuat kompas.com ini, bentrok yang terjadi antara pengemudi ojek online dan sopir angkutan umum hanyalah dikarenakan kesalahpahaman semata dari kedua belah pihak. Seolah-olah di sini aksi bentrok yang awalnya dikatakan sebagai aksi yang sudah memasuki tahap anarkis ini hanyalah dianggap masalah kecil karena disebabkan oleh kesalahpahaman saja dan akan diselesaikan dengan cara kekeluargaan. Seperti kalimat "*Pertama, kedua belah pihak menyadari dan mengakui bentrok di antara mereka sebagai kesalahpahaman dan masalah akan diselesaikan secara kekeluargaan, saling memaafkan, dan berjanji tidak mengulangi hal serupa di kemudian hari".*

Bahkan aksi damai tersebut diketahu oleh masing-masing pihak dan juga oleh Wali Kota Tangerang Arief R Wismansyah, Dandim 0506 Tangerang Letkol Inf MI Gogor, dan Kapolres Metro Tangerang, Banten, Komisaris Besar Harry Kurniawan. Yang seolah-olah memang konflik ini benar-benar diselesaikan dengan baik dan tidak akan menimbulkan masalah dikemudian hari. Hal ini seperti disebutkan sebelumnya *"..dan berjanji tidak mengulangi hal serupa di kemudian hari".*

Kemudian terdapat kalimat "*Dari pantauan Kompas.com, sejumlah angkot dan ojek online sudah kembali*

beroperasi sejak tadi pagi". Dengan penjelasan tersebut, kompas.com seolah ingin mengatakan bahwa konflik yang terjadi benar-benar selesai dan benar-benar damai, dikarenakan kedua belah pihak sudah mulai beraktifitas kembali. Seleksi isu yang dilakukan oleh kompas.com pada kategori ini ialah proses damai antara kedua belah pihak yang berjalan dengan baik dan lancar.

4. Fase Pascakonflik

Merujuk pada hasil temuan dengan kategorisasi fase pascakonflik dengan judul "*Revisi UU LLAJ Dinilai Mendesak untuk Atur "Ojek Online"*". di sini kompas.com seperti memberikan solusi dari permasalahan yang ada antara pengemudi ojek online dan transportasi konvensional, hal tersebut dilihat dari kompas.com mencoba mengatakan bahwa angkutan umum berbasis online membutuhkan payung hukum yang kuat sebagai perlindungan. Adapun pernyataan langsung dari narasumber terhadap kasus bentrok yang terjadi pada kedua belah pihak ialah *"Maka dari itu perlu adanya revisi undang-undang LLAJ itu. Dengan adanya revisi UU LLAJ maka kendaraan roda dua atau ojek online memiliki payung hukum yang kuat".*

Di sini, kompas.com berusaha menyampaikan bahwa aparat pemerintah akan melakukan yang terbaik karena ojek online juga membutuhkan payung hukum yang kuat agar keberadaanya tidak lagi menjadi perdebatan beberapa pihak. Dan karena semua orang berhak mendapatkan perkerjaan, dan juga memiliki hak untuk hidup.

Kompas.com di sini memang lebih menonjolkan aksi pemerintahan dalam usahanya untuk menjadikan transportasi berbasis online mendapatkan payung hukum yang kuat. ditambah dengan pernyataan "*"Sebaiknya kemenhub responsif dengan masalah ini. Segera revisi UU LLAJ".* Seolah menyebutkan bahwa masalah ini sangat serius dan harus segera diselesaikan.

b. Tempo.co

1. Fase Konfrontasi

Merujuk pada hasil temuan dengan kategorisasi fase konfrontasi dengan judul "*Protes Angkutan Online, Sebagian Angkot Tangerang Tetap Mogok".* Pada kalimat pertama dalam berita tersebut, tenpo.co menyebutkan "*Sebagian angkutan di Kota Tangerang tetap menggelar aksi mogok pada Rabu pagi, 8 Maret 2017".* Di mana kata sebagian dari kalimat tersebut menyatakan bahwa banyak dari sopir angkot yang protes akan kehadiran ojek online. Penggunaan kata bilangan sering dilakukan tempo.co untuk mengungkapan berapa banyak yang memprotes kehadiran ojek online. hal ini juga dituliskan pada kalimat berikut "*Puluhan sopir beserta angkutan ini berkumpul di Jalan Imam Bonjol".*

Di sini tempo.co lebih menonjolkan bagaimana banyaknya sopir angkot yang memang tidak menyetujui akan kehadiran transportasi berbasis online dan mendesak pemerintah untuk merealisasikan penanganan masalah trasnportasi online.

2. Fase Krisis

Merujuk pada hasil temuan dengan kategorisasi fase krisis dengan judul "*Aksi Mogok Angkot dan Sweeping Ojek Online di Bogor Meluas".* Di sini tempo.co lagi-lagi menyebutkan kalimat "*Ratusan sopir angkutan kota (angkot) di wilayah Kota dan Kabupaten Cibinong melanjutkan aksi mogok massal dengan tidak mengangkut penumpang".* Yang lagi pemilihan kata ini cenderung memberikan pemikiran bahwa semakin banyak saja pengemudi transportasi konvensional yang memprotes akan kehadiran transportasi berbasis online.

Bahkan aksi sweeping yang dilakukan sopir angkutan umum kepada angkutan berbasis online dilakukan di banyak titik lokasi.

Di sini juga tempo.co menjadikan warga sipil sebagai narasumber ketika ia dicurigai sebagai pengemudi ojek online. Seolah-olah para sopir angkot tidak memandang siapa mereka, dan menghentikannya untuk diperiksa, bahkan warga sekalipun. Seolah dengan jumlah sopir angkutan umum yang ada mampu melakukan apa saja guna menghentikan ojek online.

3. Fase Konflik Menurun

Merujuk pada hasil temuan dengan kategorisasi fase konflik menurun dengan judul "*Angkot Mogok, Dishub Tangerang Janji Tertibkan Angkutan Online".* Tempo.co pada berita ini ingin menyampaikan bahwa pemerintah akan memastikan penertiban angkutan berbasis online akan dilakukan. Hal tersebut dikarenakan adanya ancaman dari pihak sopir angkutan umum yang akan melakukan demo di kantor Wali kota Tangerang dengan membawa lebih banyak massa.

Lagi-lagi di sini tempo.co menonjolkan berapa banyak jumlah sopir angkot yang akan melakukan demo, di mana terdapat kalimat "*...sekitar 1.000 pengemudi dengan 678 unit angkutan menggelar unjuk rasa".*

Seolah respon pemerintah didapatkan karena setelah banyaknya massa yang mengancam akan melakukan demo massa dengan banyak personil lagi. Tempo.co di sini melakukan seleksi isu dengan mengatakan bahwa adanya janji dari pemerintah Dishub Tangerang dalam upaya penertiban ojek online, setelah adanya ancaman sopir angkot untuk melakukan demo massa ke kantor wali kota Tangerang, yang dilakukan guna meminta ojek online ditindak karena menyebabkan pemasukan sopir angkutan umum menurun.

4. Fase Pascakonflik

Merujuk pada hasil temuan dengan kategorisasi fase pascakonflik dengan judul "*Kisruh Angkutan Online, Mabes Polri Mendukung Revisi Permen"*. Di sini tempo.co seperti memberikan tanggapan Kepolisian Negara Republik Indonesia yang mendukung adanya upaya pemerintah mengatur

transportasi online dengan merevisi revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016. Di mana tempo.co juga menyelipkan beberapa pesan moral dengan mengatakan bahwa ojek online juga memiliki hak untuk hidup dan mendapatkan pekerjaan, hal tersebut diutarakan pada kalimat "*...hak semua warga adalah hidup yang layak dan mendapat pekerjaan".*

Tempo.co juga mengatakan bahwa hal ini dilakukan guna mengantisipasi adanya gesekan antara pengemudi ojek online dan sopir angkutan umum di kemudian hari. Hal seperti ini bagi tempo.co harus dideteksi dari awal.

2. Perbandingan Kompas.com dan Tempo.co

Masing-masing media memang berbeda dalam mengonstruksi realitas. Terbukti dari penelitian yang dilakukan oleh penulis, kompas.com dan tempo.co berbeda dalam memberitakan isu yang sama, yaitu konflik antara pengemudi transportasi berbasis online dan pengemudi transportasi konvensional. Secara garis besar, perbedaan kedua media yang penulis teliti bisa dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.1

Perbedaan Kedua Media dalam Bingkai Berita Konflik antara Pengemudi Transportasi Berbasis Online dan Pengemudi Transportasi Konvensional

Perangkat	Kompas.com	Tempo.co
Define Problem	Konflik antara pengemudi transportasi online dan transportasi konvensional ini sudah memasuki tahap anarkis dengan penuh aksi kekerasan. Karena angkutan konvensional menganggap transportasi berbasis online ilegal dan tidak adanya peraturan Perundang-undangan yang mengatur	Banyak sekali pengemudi angkutan konvensional yang tidak setuju akan keberadaan angkutan berbasis online. Karena kehadiran ojek online/transportasi berbasis online menyebabkan penurunan penghasilan bagi angkutan konvensional.

	mengenai hal tersebut.	
Diagnose causes	Sikap yang dilakukan pemerintah mengenai kehadiran ojek online belum memuaskan dan tidak jelas sehingga menyebabkan pengemudi transportasi konvensional berang.	Transportasi berbasis online merasa tersaingi oleh kehadiran tranpsortasi berbasis online dari segi pendapatan.
Make Moral Judgement	Bentrok yang terjadi antara pengemudi ojek online dan sopir angkutan umum hanyalah dikarenakan kesalahpahaman semata dari kedua belah pihak.	Pemerintah selalu memberikan janji untuk menertibkan ojek online, namun selalu belum terealisasi. Sehingga membuat para pengemudi transportasi konvensional melontarkan ancaman untuk melakukan demo besar-besaran.
Treatment Recommendation	Untuk melindungi hak setiap orang dalam hal mencari pekerjaan, sebaiknya diadakannya revisi UU LLAJ, agar ojek online mempunyai payung hukum yang kuat.	Kepolisian Negara Republik Indonesia yang mendukung adanya upaya pemerintah mengatur transportasi online dengan merevisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016.

3. Refleksi Teori

a. Berita dalam Rangka Konstruktivisme

Jika ditinjau dari teori berita dalam rangka konstruktivisme, dan analisis framing digunakan untuk membedah cara-cara ataupun ideologi media di saat mengkonstruksi sebuah fakta. Di mana pada analisis ini, framing mencermati strategi seleksi, penonjolan, dan pertautan fakta ke dalam berita agar lebih dalam memberikan

makna (Sobur, 2009: 162). Dapat dilihat bahwa media memiliki agenda tersendiri dalam melakukan pemberitaan. Di mana berita dalam rangka konstruktivisme, fakta yang ada di lapangan adalah hasil konstruksi dari seorang wartawan. Media diungkapkan sebagai agen konstruksi, di mana Media bukan hanya sebagai alat untuk menyebarkan informasi, namun juga sebagai subjek yang mengonstruksi realitas, ditambah dengan pandangan, bias serta pemihakannya. Media dipandang sebagai agen konstruksi sosial yang mendefinisikan realitas (Eriyanto, 2012: 21-40).

Isu mengenai ekonomi digital tentu menjadi hal menarik bagi media. Apalagi jika ditambah dengan konflik sosial yang mengakibatkan konflik di dalamnya. Di mana, kehadiran transpsortasi berbasis online yang tidak selalu dipandang positif. Yang menyebabkan terjadi persaingan antar pengemudi dan pada akhirnya timbul bentrok, demo serta kekerasan. Yang awalnya bermula dari sebuah inovasi yang tidak selalu diterima oleh seluruh kalangan. Di sinilah terjadi pro dan kontra masyarakat luas, serta berita yang dianggap cukup menarik sehingga menyebabkan media tertarik untuk meliputnya, seperti kompas.com dan tempo.co.

Dari pengamatan yang ada maka dapat diketahui bahwa kompas.com dan tempo.co telah melakukan konstruksi berita dengan melihat beberapa acuan yang meliputi penempatan informasi, lamanya pemberitaan, isu yang sifatnya sedang hangat. Seperti sejak 1 Februari-31 Maret 2017, kompas.com mengeluarkan 35 berita, sedangkan tempo.co 23 berita yang membahas mengenai konflik pengemudi ojek online dan angkutan umum tersebut. Itu semua dilakukan guna memberikan penonjolan-penonjolan terhadap berita tersebut.

Wibowo (dalam Tamburaka, 2013: 121) menyebutkan sejumlah strategi yang sering dilakukan media dalam pembingkaian pesan sebagai berikut:

a) Pengulangan kata. Kata-kata sebagai pembentuk kalimat dan penghubung antar kalimat tentu dapat dijadikan acuan dalam strategi pembingkaian isu, karena dianggap mampu menonjolkan isu atau gagasan yang akan diangkat.

   Seperti berita yang dimuat pada 8 Maret 2017, di mana reporter kompas.com memberitakan mengenai aksi sweeping ojek online kepada sopir angkot sebagai aksi balasan. Pada tanggal tersebut, terdapat tiga berita dari peristiwa yang sama. Dengan judul ‘Aksi

Balasan, Pengemudi Ojek "Online" Halangi Angkot di Depan Polrestro Tangerang' (16:42 WIB), kemudian 'Sopir Angkot dan Pengemudi Ojek "Online" Bentrok di Tangerang' (17:29 WIB), dan 'Pengemudi Ojek "Online" Bentrok dengan Sopir Angkot, Jalan Raya Sangiang Tangerang Macet' (17.51 WIB). Di mana jika dibaca maka isinya cenderung memiliki kesamaan. Namun hal ini justru membuat penekanan berita yang cenderung diulang-ulang dapat mempengaruhi opini publik.

Sedangkan tempo.co sering menggunakan kata jumlah bilangan pada awal kalimat pada berita yang dimuat. Tempo.co seakan mengatakan bahwa banyak orang yang menolak kehadiran transportasi online. Dan juga, tempo.co juga sering mengungkit masalah gaji para sopir transportasi konvensional yang menurun karena kehadiran ojek online.

b) Persamaan kata atau sinonim. Penggunaan sinonim atau kata yang lain untuk menyebutkan hal yang sama dianggap efektif dalam strategi pembingkaian. Tujuannya adalah mengantisipasi kejenuhan dari pembaca.

Hal ini dilihat dari kompas.com yang melihat bahwa konflik antara pengemudi transportasi online dan transportasi konvensional ini sudah memasuki tahap anarkis dengan penuh aksi kekerasan. Hal tersebut terihat pada kalimat berita yang sudah dijelaskan di awal, seperti kalimat "Sopir Angkot dan Ojek "Online" di Bogor Saling Serang". Dengan judul tersebut, Kompas.com seolah ingin menonolkan bahwa aksi kedua belah pihak, sopir angkot dan ojek online sudah masuk pada tahap anarkis dengan adanya kata "saling serang".

b. Karakteristik Pemberitaan Online dalam Konflik

Ada lima prinsip jurnalistik online yang diterpakan oleh kompas.com dan tempo.co, dalam hal ini penulis telah memetakan empat prinsip yang ada pada kompas.com dan tempo.co sesuai dengan pembneritaan yang diunggah oleh kompas.com dan tempo.co, di mana diantaranya adalah:

a) Keringkasan. Kompas.com dan tempo.co sama-sama telah menerapkan prinsip ini, di mana berita yang mereka muat semuanya disajikan secara

ringkas. Biasanya berita yang disajikan hanya berisi 1-10 paragraf pendek. Seperti beerita dengan judul "*Protes Angkutan "Online", Sudah 3 Hari Sopir Angkot di Malang Mogok"*pada kompas.com yang disajikan dengan 13 paragraf pendek. Dan berita dengan judul "*Protes Angkutan Online, Sebagian Angkot Tangerang Tetap Mogok"* pada tempo.co yang disajikan hanya dengan 6 paragraf saja.

b) Kemampuan beradaptasi. Kompas.com dan tempo.co tentu dituntut untuk menyajikan berita sesuai dengan perkembangan teknolgi yang semakin maju denga menambah fitur-fitur terbaru pada penyajian berita yang mereka lakukan. Seperti kompas.com dan tempo.co yang sama-sama menggunakan foto pada berita mereka, bahkan terkadang tempo.co juga menyajikan video pada berita mereka.
c) Dapat dipindai. Untuk memudahkan para audiens, situs-situs terkait sebaiknya memiliki sifat yang dapat dicari dengan mudah. Seperti kompas.com dan tempo.co yang memiliki rubrik-rubrik tertentu sesuai dengan berita yang mereka sajikan, dan juga memiliki kolom *search* yang mempermudah pembaca untuk mencari berita yang ingin dibaca. Di mana kompas.com memiliki rubrik megapolitan, nasional, dan lain sebagainya untuk menyortir berita berdasarkan kategori tersebut. Sedangkan tempo.co memiliki rubrik metro, nasional, bisnis, dan lain sebagainya.
d) Interaktivitas. Kompas.com dan tempo.co tentu memiliki kolom komentar pada setiap berita yang dimuat pada portal mereka, guna memberikan ruang interaksi dua pihak antara pembaca dan medianya.

Seperti yang telah dipaparkan pada kerangka teori sebelumnya Pada perkembangannya, setiap media yang berbeda juga memiliki karakter dalam meliput berita konflik. Putra GN (dalam Sumartono, 2004: 15) menjabarkan hasil penelitian mengenai bagaimana media dalam melipuit berita konflik atau krisis, sebagai berikut:

a. Bersifat Permukaan dan tidak Proporsional *(Superficial and out of Proportion).*

Biasanya laporan media dalam konflik bukanlah keseluruhan fakta tentang dimensi-dimensi fakta yang ada, mencakup situasi konflik dan adanya pandangan pihak-pihak yang terlibat dalam konflik. Sehingga informasi

tentang konflik yang terjadi dalam dunia ini menjadi bersifat sangat permukaan dan tidak proporsional.

Biasanya dalam pemberitaan konflik, hanya aspek-aspek terntentu saja yang dapat perhatian oleh media. Hanya aspek konflik yang paling mudah dilihat dan peristiwa konflik yang paling dramatis, yang mendapat perhatian terbesar untuk diliput. Aspek lain dari kekerasan, seperti situasi yang menjadi akar konflik dan persepsi berbagai pihak tentang konflik tidak mendapat perhatian berarti, meski hal itu sangat penting untuk diketahui publik.

Dalam hal ini, kompas.com dan tempo.co sudah memberitakan konflik yang terjadi antara pengemudi transportasi berbasis online dan transportasi konvensional yang berisi bentrok ataupun demo di lokasi kejadian dengan porsi yang berbeda-beda. Kompas.com dan tempo.co sebenarnya sama-sama ingin memberitakan perkembangan konflik yang terjadi antara pengemudi transportasi berbasis online dan tranpsortasi konvensional, seperti pada tahap konfrontasi, krisis, konflik menurun sampai kepada pascakonflik. Namun terkadang pemberitaan yang dilakukan terkesan terburu-buru dan mengandalkan kecepatan seperti kompas.com yang memuat berita pada 8 Maret 2017, di mana reporter kompas.com memberitakan mengenai aksi sweeping ojek online kepada sopir angkot sebagai aksi balasan. Pada tanggal tersebut, terdapat tiga berita dari peristiwa yang sama. Dengan judul '*Aksi Balasan, Pengemudi Ojek "Online" Halangi Angkot di Depan Polrestro Tangerang'* (16:42 WIB), kemudian '*Sopir Angkot dan Pengemudi Ojek "Online" Bentrok di Tangerang'* (17:29 WIB), dan '*Pengemudi Ojek "Online" Bentrok dengan Sopir Angkot, Jalan Raya Sangiang Tangerang Macet'* (17.51 WIB). Di mana jika dibaca maka isinya cenderung memiliki kesamaan. Yang membuktikan kompas.com terkesan terburu-buru dalam penyajian berita padahal isi berita yang disajikan terkesan sama saja.

Sedangkan untuk tempo.co terkesan lebih hati-hati dalam mengamati konflik tersebut dengan tidak mengandalkan kecepatan, ini dibutikan dengan beberapa berita yang walaupun terkadang memiliki pembahasan yang sedikit sama namun terkesan pengunggahannya lebih beruntut.

b. Bersifat Bias

Di mana biasanya peliputan yang berlebihan tentang cakupan konflik dan tidak sesuai dengan tingkatan konflik yang nyata, atau sebaliknya. Adanya pengurangan aspek konflik yang penting yang harusnya dikemukakan dengan alasan menghindarkan dampak buruk yang diakibatkan oleh berita atau laporan media yang dibuat.

Untuk pemilihan narasumber, kompas.com dan tempo.co memang menggunakan beberapa narasumber yang memang dianggap perlu diwawancarai. Namun kompas.com dan tempo.co terlalu sering menggunakan Organda atau pengemudi transportasi konvensional sebagai narasumber. Sedangkan untuk pengemudi transportasi berbasis online begitu jarang dijadikan narasumber. Padahal konflik ini mengenai kedua transportasi ini, namun pengemudi transportasi brbasis online begitu sedikit mendapatkan kesempatan untuk menyuarakan pendapat mereka, yang padahal penting diketahui oleh publik. Agar publik dapat menilai bagaimana seharusnya publik menyikapi konflik yang terjadi tersebut.

c. Teori Konflik antara Pengemudi Transportasi Berbasis Online dan Transportasi Konvensional

Dari kedua media online yang penulis teliti dalam hal ini penulis melihat perbedaan yang mendasar dari kedua media online tersebut. Kompas.com lebih melihat kasus konflik yang terjadi antara pengemudi transportasi berbasis online dan pengemudi transportasi konvensional ini sebagai kasus yang sudah memasuki tahap keanarkisan yang dipenuhi aksi kekerasan. Yang menyebabkan konflik ini sendiri ialah adanya anggapan dari para sopir angkutan konvensional bahwa transportasi berbasis online ilegal karena tidak adanya peraturan Perundang-undangan yang mengatur mengenai hal tersebut.

Kemudian, kompas.co seringkali memberitakan kasus konflik ini dengan sudut pandang bahwa konflik yang terjadi antara pengemudi transportasi online dan pengemudi transportasi konvensional ini sebagai tindakan yang anarkis. Di mana intensitas konflik yang terjadi sudah memasuki kepada tahap kerusuhan. Dan kerusakan sendiri sebenarnya sama dengan demonstrasi, namun memiliki perbedaan dalam pelaksanaannya. Demonstrasi sendiri merupakan protes tanpa kekerasan,

sedangkan kerusuhan adalah protes dengan menggunakan kekerasan dan mengarah kepada tindakan anarkis (Taylor dan Hudson dalam Pasaribu: 466).

Kompas.com mencoba melihat bahwa para pengemudi transportasi berbasis online juga memiliki hak untuk mencari pekerjaan, hak untuk hidup. Sehingga sudah seharusnya para pengemudi angkutan konvensional tidak menyudutkan atau membatasi hak asasi tersebut dengan meminta agar adanya perlindungan hukum yang sah bagi para pengemudi transportasi online dengan merevisi UU LLAJ (Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Sedangkan pada tempo.co memberitakan kasus ini hanyalah sebagai tindakan demo, mogok kerja, tindakan saling *sweeping* sebagai aksi banyaknya penolakan pada kehadiran transportasi berbasis online yang juga menyebabkan perlawanan dari para pengemudi transportasi berbasis online. Tempo.co melihat kasus ini hanya sebagai akibat dari banyaknya para pengemudi transportasi konvensional atau sopir angkutan umum yang tidak menyetujui kehadiran transportasi berbasis online. Bahkan tempo.co sering menggunakan kata "Ribuan", "Ratusan", bahkan menyebutkan angka bilangan untuk menggambarkan seolah banyak sekali pihak sopir angkutan umum yang menolak. Pada kasus ini, konflik yang terjadi antara kedua belah pihak didasarkan karena adanya perbedaan kepribadian, pendirian, atau perbedaan pendapat antara kedua kelompok tersebut yang tidak adanya toleransi satu sama lain yang pada akhirnya memperuncing perbedaan dan memunculkan konflik (Pasaribu: 468).

Penyebab penolakan itu sendiri ialah kehadiran ojek online/transportasi berbasis online menyebabkan penurunan penghasilan bagi angkutan konvensional. Tempo.co sering mengungkit masalah gaji atau pendapatan para pengemudi transportasi konvensional yang semakin menurun semenjak kehadiran transportasi berbasis online. Hal inilah yang menyebabkan semakin lebarnya jurang perbedaan pendapat antara kedua kelompok tersebut, yang pada akhirnya menyebabkan konflik. Solusi yang ditawarkan oleh tempo.co ialah lebih kepada campur tangan aparat keamanan yaitu tempo.co menganggap peran aparat keamanan bukan hanya sebagai pengatur keamanan dalam masyarakat, namun juga mengayomi masyarakat yang membutuhkan.

d. Transportasi Era Ekonomi Digital dan Transportasi Konvensional

Isu mengenai ekonomi digital tentu menjadi hal menarik bagi media. Apalagi jika ditambah dengan konflik sosial yang mengakibatkan konflik di dalamnya. Di mana, kehadiran transpsortasi berbasis online yang tidak selalu dipandang positif. Yang menyebabkan terjadi persaingan antar pengemudi dan pada akhirnya timbul bentrok, demo serta kekerasan. Yang awalnya bermula dari sebuah inovasi yang tidak selalu diterima oleh seluruh kalangan. Di sinilah terjadi pro dan kontra masyarakat luas, serta berita yang dianggap cukup menarik sehingga menyebabkan media tertarik untuk meliputnya, seperti kompas.com dan tempo.co.

Pada era digital ini hadirnya transportasi online menjawab kebutuhan masyarakat agar segala sesuatunya dapat dilakukan secara praktis. Calon penumpang tidak perlu lagi menghampiri pangkalan ojek atau berdiri ditepi jalan untuk memberhentikan taksi atau bahkan terlibat proses tawar menawar harga untuk menempuh sebuah perjalanan yang akan dituju.

Nasmun transportasi konvensional sendiri dinilai kurang praktis. Di mana penumpang harus mencari pelayanan transportasi, dan untuk tarif yang bervariasi mengakibatkan usaha tawar-menawar oleh penumpang. Sedangkan mengenai fasilitas, dinilai kurang aman dan nyaman (Sugiarto dkk, 2016: 5). Sehingga kehadiran transportasi online memperoleh sambutan yang luar biasa di tengah masyarakat. Banyaknya transportasi berbasis online ini digemari oleh penggunanya baik dari segi kebutuhan, pelayanan, kualitas maupun fasilitas yang dihadirkan. Dasar inilah yang menjadi alasan utama mengapa keberadaan transportasi online menjadi booming di tengah masyarakat.

Namun tak selalu mendapatkan respon positif di masyarakat, dengan adanya konflik ini menjadikan bukti bahwa ada beberapa pihak yang memang tidak menyetujui akan kehadiran transportasi berbasis online. seperti kompas.com menyatakan bahwa aksi mogok beroperasi yang dilakukan pengemudi transportasi konvensional guna menyampaiakan keinginan mereka kepada pemerintah untuk menindak tegas kehadiran ojek online dengan produk hukum yang jelas. Namun di satu sisi, kompas.com menonjolkan aksi pemerintahan dalam usahanya untuk menjadikan transportasi berbasis online mendapatkan payung hukum yang kuat dengan revisi UU LLAJ.

Dan tempo.co lebih menonjolkan bagaimana banyaknya sopir angkot yang memang tidak menyetujui akan kehadiran transportasi berbasis online dan

mendesak pemerintah untuk merealisasikan penanganan masalah trasnportasi online. Dan satu sisi tempo.co mendukung adanya upaya pemerintah mengatur transportasi online dengan merevisi revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016.