



UNIVERSITAS INDONESIA

**SISTEM TRANSPORTASI KOTA: STUDI TERHADAP
“UGAL-UGALAN” SUPIR BUS METROMINI 610**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana

FIRMAN SURYANI

0706284704

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PROGRAM STUDI SOSIOLOGI

DEPOK

November 2011

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Firman Suryani

NPM : 0706284704

Tanda Tangan :



Tanggal : 23 November 2011

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Firman Suryani
NPM : 0706284704
Program Studi : Sosiologi
Judul Skripsi : Sistem Transportasi Kota: Studi Terhadap “Ugal-
ugalan” Supir Bus Metromini 610

Telah berhasil dipertahankan dihadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Sosial pada Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr. Raphaella Dewantari D.



Penguji : Drs. Ganda Upaya, MA



Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 23 November 2011

KATA PENGANTAR/UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sosial pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Melalui proses yang panjang, saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penulisan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu saya mengucapkan terima kasih kepada:

- (1) Dr. Raphaella Dewantari D. selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk membantu saya dalam menyusun skripsi ini;
- (2) Drs. Ganda Upaya, MA selaku dosen penguji yang telah memberikan masukan-masukan yang sangat berarti untuk penyempurnaan penulisan skripsi ini, selaku ketua sidang dan juga ketua Program Studi Sosiologi FISIP UI yang telah mengayomi mahasiswa-mahasiswa Sosiologi FISIP UI, serta selaku sekretaris sidang yang juga memberikan masukan yang berarti bagi penyempurnaan skripsi ini;
- (3) Dosen-dosen Sosiologi FISIP UI yang telah mengajari saya selama menjalani perkuliahan di Sosiologi FISIP UI dan telah memberikan ilmu-ilmu yang berarti bagi saya untuk dapat menyusun skripsi ini, serta mbak Maya, mas Rianto dan mbak Ira yang turut membantu saya dalam mengurus administrasi selama perkuliahan di Sosiologi FISIP UI;
- (4) Pihak Dishub DKI Jakarta dan PT Metromini yang banyak membantu memberikan data dan informasinya sesuai dengan yang saya butuhkan;
- (5) Supir-supir bus Metromini 610 sebagai informan-informan dalam penelitian ini yang telah bersedia berbagi informasi kepada saya mengenai permasalahan yang diangkat dalam skripsi ini dan rekan-rekan disekitarnya;
- (6) Orang tua dan keluarga saya yang senantiasa memberikan dukungan material dan moral (Orang tua saya adalah motivasi terbesar saya dalam

menyelesaikan skripsi ini dengan cepat, maka skripsi ini saya dedikasikan untuk orang tua saya dan kakak saya);

- (7) Untuk Chandra Wahyu Diana, yang telah menemani dan membantu secara moral dan semangatnya selama lebih dari satu tahun saya mengenalnya.
- (8) Teman-teman Sosiologi angkatan 2007 (Adia, Astari, Agus, Afif, Andri, Bola, Bogy, Barjow, Chikita, Dio, Dhurand, Duty, Dian Besar, Dian Kecil, Ellen, Fahmi, Gea, Hansen, Huda, Ikyu, Karina, Luthfi, Molli, Mike, Neno, Nanda, Putri, Resa, Ria, Reni, Rae, Rendy, Saleh, Tikus, Ulyn, Verdy, Wina, Yogi, yang telah memberikan pertemanan yang sangat berkesan selama saya menjalani perkuliahan di Sosiologi FISIP UI (*Tanpa Kalian Sosiologi terlalu serius dan berat, kita selalu jalan-jalan dan main-main terus hampir tiap semester,, puncak, anyer, bandung, depok, jakarta.. banyakan refreshing dibandingkan belajarnya, tapi kita belajar sambil bermain... hehe.. I love you guys!*).
- (9) Teman-teman Sosiologi FISIP UI secara umum yang telah memberikan atmosfer pertemanan di Sosiologi FISIP UI yang sangat menyenangkan buat semua angkatan dari yang tua-tua hingga dede-dede yang masih kuliah.
- (10) Semua teman-teman di FISIP UI dari semua jurusan, FISIP lebih ramai aja, penuh hiburan dan warna-warna dari tiap-tiap jurusan yang unik-unik. Tanpa jurusan lain, FISIP akan sepi dan tidak menyenangkan tidak ada pemandangan fenomena-fenomena sosialnya.
- (11) Sahabat-sahabat saya dari kecil sampai sekarang dan juga orang-orang di sekitar saya yang peduli serta turut membantu dan mendukung saya dalam menyusun skripsi ini. Baik berupa motivasi, doa, dan segala bentuk dukungannya.

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas semua kebaikan pihak-pihak yang telah membantu saya. Semoga skripsi ini dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan ilmu pengetahuan.

Depok, November 2011

Penulis

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR
UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Firman Suryani
NPM : 0706284704
Program Studi : Sosiologi
Departemen : Sosiologi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis Karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia, **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**“Sistem Transportasi Kota: Studi Terhadap “Ugal-ugalan” Supir Bus
Metromini 610”**

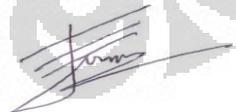
beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada Tanggal : 23 November 2011

Yang menyatakan



(Firman Suryani)

ABSTRAK

Nama : Firman Suryani

Program Studi : Sosiologi

Judul : Sistem Transportasi Kota: Studi Terhadap “Ugal-ugalan” Supir
Bus Metromini 610

Skripsi ini membahas mengenai fenomena perilaku “ugal-ugalan” yang dilakukan oleh supir-supir bus Metromini sehari-hari. Perilaku “ugal-ugalan” terjadi karena faktor yang melatarbelakanginya adalah masalah ekonomi, sehingga sistem-sistem transportasi informal lebih menjadi ukuran yang mereka gunakan dalam kegiatan transportasinya sehari-hari. Selain itu bagaimana hubungan yang terjadi antara supir-supir ini dengan penumpang, Provider Jasa, “timer-timer”, dan negara secara umumnya. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan desain eksplanatif. Kesimpulan dari penelitian ini adalah dalam keseharian supir-supir pasti “ugal-ugalan” atau melakukan penyimpangan selama perjalanan, hal ini mereka lakukan untuk memenuhi kebutuhan dasarnya yaitu kebutuhan ekonomi, masalah politik, dan sosial yang berdampak terjadinya keresahan masyarakat, kemacetan, dll. Tetapi selain supir, ada pihak lain yang harus mempertanggungjawabkan mengapa supir-supir ini bertindak “ugal-ugalan” yaitu, penumpangnya sendiri, PT Metromini sendiri, dan kebijakan-kebijakan dari negara yang dilihat tidak ada kontribusinya untuk memperbaiki sistem transportasi menjadi layak dan manusiawi.

Kata Kunci :

Sistem Transportasi, Supir, Metromini, “ugal-ugalan”

ABSTRACT

Name : Firman Suryani

Study Program: Sociology

Title : City Transportation System: A Study of the “Reckless”-ness of
Metromini 610 Bus Drivers

This thesis discusses the phenomenon of "reckless" behavior performed by the Metromini bus driver everyday. The factors behind this behavior is caused by a matter of economics, which later turns the informal transport systems as a system more often referred to be used in daily transportation. Furthermore, this study would look into the relationship that occurs between the driver with a passenger, Service Provider, *timers*, and the state generally. This study counts as a qualitative research designed to focus on explanative. The conclusion of this study is that a daily driver must be "reckless" and defy the road rules when they drive, in order to meet their basic needs such as the needs of economic, political, and social. Their 'recklessness' give impacts on public anxiety, traffic jams, etc.. Of course, other than the drivers themselves, there are other parties who contributes their own roles on this matter. The passengers themselves, PT Metromini, and the policies of the state does nothing to improve the transportation system in order to make it more feasible and humane.

Keywords :

Tranportation Systems, Driver, Metromini, Reckless

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR/UCAPAN TERIMA KASIH	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL DAN BAGAN.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
I. PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang Masalah	1
I.2 Permasalahan	7
I.3 Tujuan Penelitian	13
I.4 Signifikansi penelitian	13
II. KERANGKA PEMIKIRAN	15
II.1 Tinjauan Pustaka	15
II.2 Kerangka Konsep	21
II.2.1 <i>Subculture</i>	21
II.2.2 <i>Traffic and Travel Behaviour</i>	22
II.2.3 <i>Social Role of Truck Driver</i>	24
III. METODE PENELITIAN	29
III.1 Pendekatan Penelitian	29
III.2 Jenis Penelitian	30
III.2.1 Tujuan Penelitian	30
III.2.2 Manfaat Penelitian	30
III.2.3 Dimensi Waktu	31
III.2.4 Teknik Pengumpulan Data	31
III.2.4.1 Data Primer	31
III.2.4.2 Data Sekunder	32
III.3 Lokasi Penelitian	33
III.4 Proses Penelitian	34
III.5 Keterbatasan Penelitian	36
III.6 Sistematika penulisan	37
IV. DESKRIPSI AREA PENELITIAN DAN AKTOR-AKTOR DALAM TRANSPORTASI BUS METROMINI	39
IV.1 Deskripsi Area	39
IV.1.1 DKI Jakarta	39

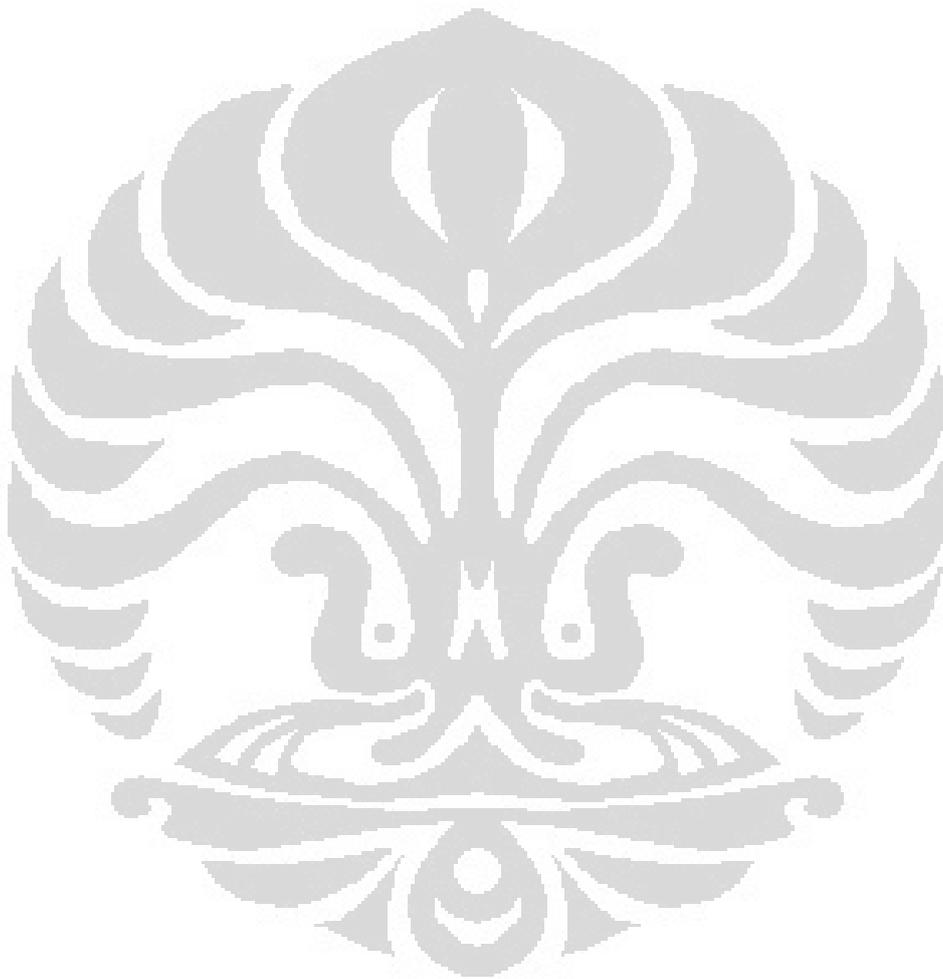
IV.1.2 Terminal	43
IV.2 Aktor-Aktor Dalam Transportasi Kota	46
IV.2.1 Dishub DKI	46
IV.2.2 PT Metromini	48
IV.2.3 Pelaku Usaha Bus Metromini (Pemilik Bus)	54
IV.2.4 Jasa Pengemudi (Supir).....	55
IV.2.5 Penumpang/ Pengguna Jasa	78
IV.2.6 “Timer-Timer”	79
V. ANALISIS.....	81
V.1 Tindakan “Ugal-galan” Supir Bus Metromini.....	81
V.2 Hubungan Supir Bus Metromini dengan Penumpang.....	85
V.3 Hubungan Supir Bus Metromini dengan Penyedia Jasa (PT Metromini).....	90
V.4 Hubungan Supir Bus Metromini dengan <i>State</i>	93
V.5 <i>Action System</i> Supir didalam Sistem Sosial (Transportasi Kota).....	96
V.6 <i>Society as a System</i> Supir didalam Sistem Sosial (Transportasi Kota).....	102
V.6.1 Sub Sistem Ekonomi.....	103
V.6.2 Sub Sistem Politik.....	104
V.6.3 Sub Sistem <i>Societal Community</i>	107
V.6.4 Sub Sistem <i>Fiduciary</i>	108
V.7 Peran Negara, Pengusaha/Supir, dan Masyarakat dalam Sistem Transportasi Kota	109
VI. KESIMPULAN DAN SARAN.....	114
DAFTAR REFERENSI	120
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL DAN BAGAN

Tabel I.1.	Data Jumlah Kendaraan dan Trayek Angkutan Umum di DKI Jakarta Tahun 2009.....	2
Tabel I.2.	Data 5 Tahun Terakhir Pertambahan Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta	4
Tabel I.3.	Data Perbandingan Jumlah kendaraan Bermotor di DKI Jakarta pada Tahun 2009.....	5
Tabel I.4.	Perubahan Moda Transportasi ke Tempat Kerja 2002-2010.....	6
Tabel I.5.	Kasus Kecelakaan yang Melibatkan Metromini dan Kopaja.....	11
Tabel IV.1.	5 Wilayah Operasi bus Metromini.....	51
Tabel IV.2.	Temuan Lapangan Informan.....	77
Bagan V.3.	Stuktur Hirarki Metromini.....	91
Bagan V.4.	Hubungan Supir dengan Ketiga Aktor Lain.....	96
Bagan V.5.1.	Struktur Sistem Tindakan Talcott Parsons.....	97
Bagan V.5.2.	Struktur Sistem Tindakan di Lapangan.....	100
Bagan V.7.	Hubungan Ketiga Aktor (Triangulasi Pembangunan).....	109
Bagan VI.1.	Hubungan Aktor-aktor dalam Sistem Transportasi.....	116

DAFTAR GAMBAR

Gambar IV.1	Trayek Utama Metromini 610.....	42
Gambar IV.2.	Kondisi Terminal Blok M.....	44
Gambar IV.3.	Keadaan di Luar Terminal Blok M.....	45
Gambar IV.4.	Kantor PT Metromini.....	49
Gambar IV.5	Surat Saham PT Metro Mini.....	50
Gambar V.1	Perilaku Supir.....	84



BAB I

PENDAHULUAN

“Sudah Tak Laik Jalan, Sopir Ugal-ugalan”
(www.poskota.co.id)

“Lagi, Metromini Ugal-Ugalan Memakan Korban”
(metrotvnews.com)

I.1 Latar Belakang Masalah

Transportasi publik atau umum adalah seluruh alat transportasi di mana penumpang tidak bepergian menggunakan kendaraannya sendiri baik mobil pribadi ataupun motor pribadi. Pengertian kendaraan umum¹ adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.² Transportasi umum merupakan transportasi alternatif di dalam kota, terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi, sehingga kebutuhan akan sarana dan prasarana ini sangat diperlukan di wilayah perkotaan. Berikut adalah data jumlah kendaraan angkutan umum yang ada di DKI Jakarta.

¹ Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan kendaraan umum

² UU RI No 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bab I, Pasal 1 pada poin 9 dan menjadi Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta mengingat pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 tahun 2003.

Tabel 1.1
Data Jumlah Kendaraan dan Trayek Angkutan Umum di DKI
Jakarta Tahun 2009

No.	Jenis Kendaraan	Jenis Pelayanan					
		Patas AC		Patas		Ekonomi	
		Jml Kend	Jml Trayek	Jml Kend	Jml Trayek	Jml Kend	Jml Trayek
1.	Bus Besar *)	1907	125	1887	94	1131	55
2.	Bus Sedang					4960	94
3.	Bus Kecil **)					14130	137
Jumlah		1907	125	1887	94	20221	286

Sumber Data : Dinas Perhubungan DKI Jakarta tahun 2010

Keterangan:

*) Termasuk Busway

**) Mikrolet, APK/KWK dan APB

Dari data jumlah angkutan DKI Jakarta di atas, kendaraan umum yang lebih mendominasi adalah angkutan bus kecil yang terdiri dari mikrolet, APK/KWK, dan APB sebanyak 14130 unit dalam 137 trayek yang dilayani. Angkutan lain yang banyak memadati daerah ibukota ini adalah angkutan bus sedang yang terdiri dari metromini, kopaja, dan koantas bima berjumlah 4960 unit yang melayani 94 trayek. Baik bus sedang dan bus kecil, keduanya lebih memenuhi kebutuhan masyarakat pada kelas ekonomi, sedangkan untuk pelayanan AC hanya ada pada bus besar. Secara keseluruhan bus besar berjumlah 4925 unit, yang terdiri dari patas AC 1907 unit, patas 1887 unit, dan kelas ekonomi 1131 unit. Bus besar ini sendiri termasuk bus TransJakarta yang keberadaannya di Ibukota baru beroperasi awal tahun 2003.

Untuk menguji kelayakan angkutan umum yang beredar di Jakarta, Dishub sudah mengadakan tes kelayakan jalan angkutan umum yang dilakukan tiap 6 bulan sekali dan bahkan dengan inspeksi dadakannya (razia) untuk mengatasi masalah angkutan umum yang tidak layak jalan. Faktanya hingga saat ini, hampir tiap hari masyarakat Jakarta tetap menggunakan belasan ribu angkutan umum

yang jauh dari layak di Jakarta. Sebanyak 16.460 bus besar, sedang, dan kecil, harus disingkirkan karena tak layak beroperasi lagi. Ini berarti yang tersisa hanya 6.306 unit karena jumlah angkutan umum di DKI sebanyak 22.766 (data tahun 2011). Kepala Bidang Angkutan Darat Dinas Perhubungan (Dishub) DKI Hendah Su-nugroho, menjawab mengenai banyaknya angkutan umum yang tidak layak tapi tetap beroperasi, belum bisa memastikan berapa yang harus dikandangkan. Alasannya, jika dibandingkan dengan bus besar dan sedang (Metromini, Kopaja), bus kecil (Mikrolet) sering meremajakan armadanya. "Sebanyak 40 unit bus besar sudah diremajakan. Bus kecil paling sering meremajakan. Yang belum meremajakan adalah bus ukuran sedang yang jumlah armadanya mencapai 4.960 unit," katanya.³

Angkutan umum perkotaan memberikan derajat fleksibilitas terhadap pelayanan kota itu sendiri. Penataan trayek angkutan umum di perkotaan sudah diatur oleh pedoman teknis baik itu oleh provider penyedia jasanya dan izin dari Dishubnya. Namun pada kenyataannya meskipun sudah ada razia dan uji kelayakan, masih saja permasalahan angkutan umum timbul di jalan. Permasalahan angkutan umum ini yang mengurangi minat masyarakat untuk menggunakannya sehingga banyak yang beralih kepada kendaraan pribadi. Berikut adalah data penambahan kendaraan pribadi yang terjadi di DKI Jakarta.

³ Diakses dari <http://bataviase.co.id/node/400442> yang diakses pada tanggal 1 Februari 2011. Pukul 22.01

Tabel 1.2
Data 5 Tahun Terakhir Pertambahan Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI
Jakarta

S.D Tahun	Jumlah		Pertambahan				Pertumbuhan Kendaraan (%/th)
	Mobil	Motor	Jumlah Mobil		Jumlah Motor		
			Per Tahun	Per Hari	Per Tahun	Per Hari	
2004	2.016.237	2.534.480	-	-	-	-	-
2005	2.110.249	2.887.172	94.012	258	352.692	966	9,8
2006	2.161.653	3.242.090	51.404	141	354.918	972	8,1
2007	2.218.380	3.579.622	56.727	155	337.532	925	7,3
2008	2.295.644	3.968.749	77.264	212	389.127	1066	8,0
2009	2.355.354	4.333.559	59.710	164	364.810	999	6,8
Rata-rata Pertambahan Jumlah Kend 2004-2009				186 Kend/h ari		986 Kend/h ari	8,01

Sumber Data : Polda Metro Jaya, diperoleh dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta tahun 2010

Melihat pada data pertambahan kendaraan bermotor khususnya motor dan mobil pribadi tiap tahunnya yang semakin meningkat di DKI Jakarta selama 5 tahun terakhir, maka dengan jelas memperlihatkan bahwa keberadaan angkutan umum seperti bus tidak sebanding dengan pertumbuhan kendaraan pribadi, pada tahun 2009 jumlah angkutan umum dan kendaraan pribadi sangat jauh selisihnya mencapai ribuan. Hal ini membuktikan semakin tingginya pengguna kendaraan

pribadi dibandingkan menggunakan angkutan umum.⁴ Melihat dari pertambahan jumlah motor dan mobil, trend masyarakat di DKI Jakarta sangat tinggi untuk memilih menggunakan moda angkutan motor, dengan jumlah pertambahannya 986 kend/hari lebih banyak dibandingkan mobil hanya 186 kend/harinya, sangat jauh selisihnya sebesar 5 kali lipat. Berikut adalah perbandingan jumlah kendaraan yang berada di jalan pada tahun 2009.

Tabel 1.3
Data Perbandingan Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta pada Tahun 2009

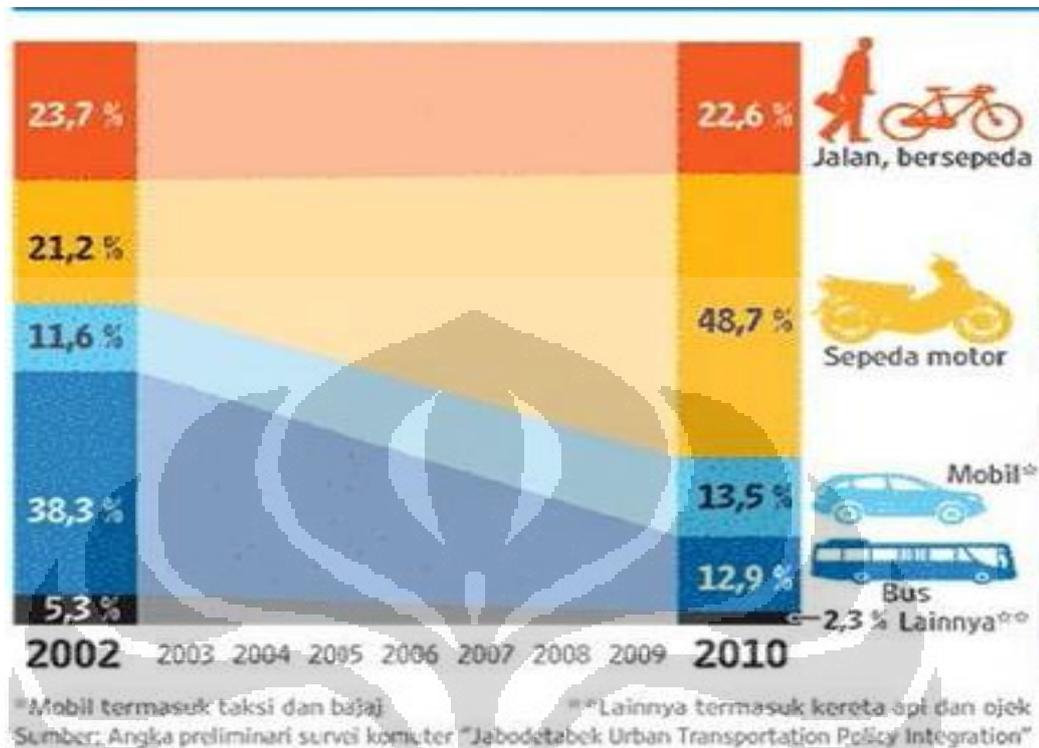
Kendaraan Umum	Kendaraan Pribadi		Total
	Mobil	Motor	
24.015	2.355.354	4.333.559	6.712.928
0,4%	35,1%	64,5%	100%

Sumber Data : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, diolah oleh Peneliti

Pada perhitungan diatas, dapat dilihat persentase kendaraan yang berada di jalanan didominasi oleh kendaraan pribadi yaitu motor yang lebih banyak lalu mobil, sedangkan untuk kendaraan umum sendiri tidak sampai 1% keberadaannya di Jakarta apabila dibandingkan dengan jumlah kendaraan pribadi di jalanan Ibukota ini. Seiring dengan keberadaan kendaraan yang ada di jalan, maka berdasarkan survei komuter yang dilakukan oleh Jabodetabek Urban Transportation Policy Integration, adanya perubahan moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat ke tempat kerja dari 2002 hingga 2010. Yaitu masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi berupa motor sedangkan untuk bus mengalami penurunan hingga 12,9% di tahun 2010 yang sebelumnya di tahun 2002 sebesar 38,3% (Tabel I.4).

⁴ Masyarakat saat ini lebih tertarik menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan menggunakan kendaraan umum dan juga kebijakan yang ada masih cenderung berpihak pada kendaraan pribadi, sehingga semakin menurun pengguna angkutan umum di berbagai perkotaan (*urban areas*) di Indonesia (Malkhamah, 2007).

Tabel I.4
Perubahan Moda Transportasi ke Tempat Kerja 2002-2010



Sumber Data : Koran Kompas, Selasa, 28 Juni 2011

Kembali pada transportasi angkutan umum, pemerintah yang mengelola maka mempunyai tanggungjawab untuk memberikan kenyamanan, keamanan, kepuasan dan tentu saja dengan harga yang terjangkau untuk masyarakat sedangkan apabila dipegang oleh perorangan atau swasta berorientasi untuk mencari keuntungan besar dan mempunyai kuasa terhadap bagaimana pengelolaan sistemnya. Sehingga hal ini berpengaruh dengan berjalannya transportasi umum di Jakarta. Sistem transportasi memiliki sifat sistem jaringan di mana kinerja pelayanan transportasi sangat dipengaruhi oleh integritas dan keterpaduan jaringan. Sistem pengelolahannya pun bervariasi. TransJakarta dan Metromini merupakan angkutan massal, yang membedakan adalah dampak keduanya terhadap masyarakat dengan adanya sistem sistem tersebut. Meskipun keduanya terlihat tidak dapat dipisahkan akan tetapi sistem dari transportasi Metromini dapat menunjang banyak aspek disekitarnya sedangkan yang dilihat oleh masyarakat luas hanya dampak negatifnya saja.

Metromini adalah nama sebuah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan kendaraan umum di Jakarta, Indonesia. Bus-busnya berukuran kecil dengan warna khas merah-oranye dan biru dengan garis putih di tengahnya. Memiliki kapasitas sekitar 20-30 tempat duduk. Metromini melayani 15 trayek-trayek dalam kota Jakarta⁵ dan setiap rutenya ditandai dengan suatu nomor khusus, misalnya Metromini 92, S69, dll. Awalan S, T, B, U, P di depan nomor menandakan wilayah layanan operasi: Jakarta Selatan, Timur, Barat, Utara, atau Pusat. Metromini yang melayani lintas wilayah tidak mendapat awalan huruf pada nomornya.

Pengemudi atau supir kendaraan angkutan umum Metromini adalah aktor yang berperan penting pada angkutan umum, karena posisinya sebagai penghubung antara negara dengan masyarakatnya pada segi transportasi melalui provider angkutan umumnya yaitu Metromini. Supir memenuhi kebutuhan masyarakat untuk mobilitas dan negara sebagai pihak yang mempunyai regulasi untuk berjalannya mobilitas. Supir merupakan pihak yang menjadi tulang punggung dalam memberikan kualitas pelayanan di sektor transportasi umum. Kondisi kelancaran lalu lintas (transportasi) sangat tergantung dari perilaku para supir dalam mengemudi. Sehingga aktor dari moda transportasi Metromini ini sangat dipertanyakan tindakan “ugal-ugalannya”. Dilihat lebih dalam lagi, perilaku pengemudi ini tidak bertindak sendiri akan tetapi menjadi sesuatu yang kolektif bagi pengendara Metromini yang lain dan seolah menjadi rasional bagi pengemudi yang “ugal-ugalan”.

I.2 Permasalahan

Transportasi kota memerlukan keterpaduan gerak, baik yang menyangkut prasarana dan sarana fisik ataupun pengelolaannya. Transportasi mikro seperti Angkot, Mikrolet, Metromini, Kopaja dan sejenisnya masih menjadi salah satu alat transportasi andalan warga Ibukota. Namun moda ini justru kerap menimbulkan masalah dalam sistem transportasi. Kemacetan, pelanggaran lalu-

⁵http://organisasi.org/trayek_bis_dan_angkutan_umum_dalam_kota_dki_jakarta_dan_sekitarnya_jakarta_depok_bogor_tangerang_bekasi_cikarang yang diakses pada tanggal 05 Desember 2010. Pukul 20.45

lintas dan kecelakaan adalah masalah yang paling sering tampak dipermukaan sebagai masalah lalu lintas. Sedangkan tata ruang, jaringan jalan, sistem transportasi moda terpadu, rencana dan kebijakan angkutan umum, populasi kendaraan, pengaturan lalu lintas, penegakan hukum, ketersediaan sumber daya dan aturan bisa dikatakan sebagai akar masalah transportasi di Jakarta. Angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan Kopaja, bus, metromini, dan mikrolet di bulan Januari 2010 mencapai 92 kali di seluruh wilayah Polda Metro Jaya. Selain itu, Polda Metro juga mencatat pelanggaran lalu lintas yang dilakukan bus besar mencapai 1.622 kali dan 2.159 kali pelanggaran oleh bus kecil sepanjang Januari 2011. (Kompas, 2011)

Pada tingkat manajemen transportasi, sarana transportasi umum sebagai layanan publik melibatkan negara (pemerintah), pengusaha, dan masyarakat sebagai pengguna. Ketiga pihak ini merupakan aktor penting dalam penyelenggaraan layanan transportasi yang memadai. Pemerintah mempunyai tanggung jawab dalam pembuatan kebijakan dan perundangan-perundangan sekaligus mengontrol penerapannya di lapangan, termasuk perilaku aparat yang terkait dengan transportasi, perilaku pengusaha transportasi, dan perilaku masyarakat pengguna transportasi. Pengusaha mempunyai peran penting di dalam menyediakan dan mengusahakan jasa transportasi kota yang layak dan memadai bagi masyarakat serta berhak memperoleh keuntungan dari masyarakat pengguna jasanya. Sedangkan masyarakat mempunyai kapasitas sebagai pengguna dan menentukan pilihan moda transportasi yang digunakannya.

Beberapa peran penting transportasi bagi masyarakat adalah menunjang pergerakan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya, menjadi pengikat antarwilayah, dan sekaligus menjadi pengikat sosial masyarakat dari wilayah yang berbeda. Keberadaan transportasi umum Metromini menjadi dilema yang tersendiri, peneliti melihat banyak keluhan atau kekecewaan dari masyarakat yang melihat dengan kaca mata keburukan dari pengelolaan dan proses berjalannya transportasi Metromini ini tetapi tidak melihat lebih luas aspek-aspek lain yang mempengaruhinya. Transportasi ini masih sangat dibutuhkan oleh masyarakat dan juga masyarakat tidak mempunyai *power* atau kuasa untuk keterlibatan dalam pengelolaan transportasi yang sesuai dengan kebutuhan

masyarakat. Demikian juga keberadaan transportasi umum dengan tindakan para pengemudi Metromini sendiri yang terbentuk karena ketidaksesuaian dengan sistem transportasi yang disediakan oleh pemerintah dan tidak ada regulasinya dari pemerintah maka tindakan dari supir-supir ini yang mencoba menyesuaikan dengan kebutuhan pengusaha angkutan umum (Metromini) yang bertindak sewenang-wenang dalam pengelolaan sistem transportasi angkutan umumnya.

Masyarakat akan tertarik menggunakan transportasi umum apabila pemerintah lebih memperhatikan kepada evaluasi terhadap kelalaian kendaraan-kendaraan yang digunakan oleh perusahaan angkutan umum yang resmi beroperasi di jalan. Penataan trayek angkutan umum di perkotaan sudah diatur oleh suatu pedoman teknis. Namun pada kenyataannya masih saja permasalahan angkutan umum yang muncul dan juga melihat permasalahan kinerja sistem transportasi umum secara luas dan angkutan Metromini secara khususnya. Oleh sebab itu, untuk upaya bertahan hidup dari pengemudi Metromini dan masyarakat yang masih sangat membutuhkan, hal ini menjadi paksaan untuk dijalankan sistem yang sebenarnya bertolak belakang dengan segala peraturan dan kebijakan yang sudah ditentukan oleh pusat. Kementerian perhubungan sebagai bagian dari negara akan melakukan pembatasan jumlah penumpang dan pengaturan trayek yang dilalui setiap angkutan sebagai upaya pembenahan angkutan kota melalui penerapan sistem Standar Pelayanan Maksimum (SPM)⁶ dan juga Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ) menyatakan dukungan terhadap penerapan SPM yang dilakukan Kemenhub. Di antaranya terkait pelarangan jenis angkutan kecil Metromini beroperasi di jalan utama. Bila kita lihat, negara menitik beratkan perbaikan secara fisik apa yang ada di dalam bis, tetapi tidak kepada kesejahteraan pengendara ataupun pihak lainnya.

Melihat permasalahan di atas, di mana sudut pandang lebih banyak digunakan pada kacamata pemerintah dan masyarakat yang lebih diutamakan, sedangkan pelaku dari beroperasinya angkutan umum ini seperti adanya supir, “kenek”, pemilik, dan yang berkaitan dengan angkutan umum kurang diperhatikan, sehingga pembangunan dari sistem transportasi yang layak tidak

⁶ <http://www.poskota.co.id/berita-terkini/2010/06/26/spm-dipenuhi-Metromini-ber-ac> yang diakses pada tanggal 05 Desember 2010. Pukul 21.30

dapat berjalan ataupun memiliki kecacatan secara struktur. Posisi pengemudi atau supir adalah sebagai aktor yang bertanggung Jawab kepada pemerintah dan masyarakat, maka perilaku dari mengemudinya sangat menentukan bagaimana kelayakan dari berjalannya angkutan umum perkotaan. Menurut Selamat Nurdin⁷, terkait rencana Pemprov DKI yang akan mengalihkan armada bus yang trayeknya dicabut dijadikan feeder busway, Dinas Perhubungan diminta untuk melakukan kajian terlebih dahulu. Hal ini dimaksudkan agar pendapatan para sopir tidak berkurang saat beralih trayek atau dijadikan feeder busway.⁸ Selain itu keberadaan angkutan umum Bus lain yang lebih dahulu ada dan sudah lebih dari 10 tahun beroperasi tidak dapat dengan mudah dihilangkan dengan kedatangan armada baru yaitu TransJakarta. Tetapi perlu memikirkan nasib angkutan umum bus lainnya. Di sisi lain, angkutan umum bus Metromini dan lainnya selama ini berjasa juga karena sebelum ada busway mereka yang melakukan kegiatan transportasi di Jakarta.

Tindakan supir Metromini yang “ugal-ugalan” dalam berkendara sering dilihat oleh masyarakat sebagai masalah sosial yang dapat membahayakan dan mengganggu orang lain. Seperti kasus yang terjadi, Seorang penyapu jalan⁹ yang tewas ditabrak Kopaja 63 di Pasar Minggu, Jakarta selatan pada 16 Januari 2011 dan Reporter Global TV¹⁰ yang menjadi korban tabrak lari di perempatan Gondangdia, di bawah jembatan layang pada Minggu 12 Februari 2011. Selain kasus diatas, masih banyak kasus kecelakaan lain yang disebabkan oleh angkutan umum bus sedang ini baik Kopaja dan Metromini.

⁷ Ketua Komisi B (bidang Transportasi) DPRD DKI Jakarta

⁸ <http://www.detiknews.com/read/2011/01/13/163737/1545958/10/trayek-bus-umum-dicabut-pemprov-dki-harus-pikirkan-nasib-sopir> yang diakses pada tanggal 22 Januari 2011. Pukul 21.00

⁹ Kejadian supir Kopaja 63 Jurusan Blok M-Depok bernama Anteng yang menabrak seorang penyapu jalan hingga tewas di Pasar Minggu, Jakarta Selatan pada minggu 16 januari 2011, selain menewaskan seorang penyapu jalan, kecelakaan ini juga mencederai seorang penumpang dan empat pengendara motor. (kompas.com, 17 Januari 2011)

¹⁰ Khaerul Anwar (32) seorang Reporter Global TV yang menjadi korban tabrak lari diperempatan Gondangdia, dibawah jembatan layang pada hari sabtu 12 Februari 2011. Kejadiannya, Aan sapaan Khaerul Anwar tengah mengendarai sepeda motor dan melintas di Jalan Wahid Hasyim menuju ke kantornya, sesampainya di dekat Stasiun Gondadia, Kopaja P-20 jurusan Senen-Lebak Bulus bernomor polisi B 7331 NP yang melaju kencang dari Jalan Srikaya I menabrak sepeda motor Aan. (Koran Kompas, 17 Februari 2011)

Tabel 1.5
Kasus Kecelakaan yang Melibatkan Metromini dan Kopaja

Waktu	Lokasi Kejadian	Korban
18-Feb-10	Jl. Adityawarman, Jaksel	Dua pengendara motor tewas (Metromini)
13-Jun-10	Mampang Prapatan, Jaksel	Pengendara motor terluka (Metromini)
05-Jul-10	Di depan Gedung MPR/ DPR/ DPD, Jakpus	Pengendara sepeda motor luka (Kopaja)
22-Jan-10	Jl. Kramat Raya Salemba, Jakpus	Mobil dan Metromini rusak
16-Jan-10	Kawasan Tanjung Barat, Jaksel	1 orang tewas dan 3 orang luka-luka (Kopaja)
12-Feb-11	Sekitar Stasiun Gondangdia, Jaksel	Pengendara sepeda motor luka Parah (Kopaja)
30-Mar-11	Jl. I Gusti Ngurah Rai, Jaktim	Pengendara tewas dan pembonceng luka-luka (Metromini)
03-Apr-11	Di Depan Hotel Maharaja, Jaksel	1 penumpang tewas, 1 luka (Metromini)
20-Apr-11	Jl Duta, Kebayoran Lama, Jaksel	dua penumpang terluka (Metromini)

Sumber Data : Diolah dari berbagai pemberitaan oleh NEL dan Litbang Kompas/ PUT (Koran Kompas, Senin, 30 Mei 2011)

Cara mengemudi yang ugal-ugalan, menaik dan penumpang di sembarang tempat menjadi problematika tersendiri di jalanan Ibukota. Hal tersebut dikarenakan sistem transportasi mikro ini khususnya Metromini belum dikelola dengan baik, dengan alasan karena sistem cari penumpang demi 'nguber setoran'. Menurut pengamat transportasi UI, Alvin Syah¹¹, "Harusnya Pemprov DKI memikirkan solusi agar sistem transportasi mikro orientasinya tidak lagi nguber setoran, tapi pelayanan," hal ini karena transportasi mikro masih berorientasi pada keuntungan belaka sedangkan aspek pelayanan publik diabaikan. Padahal dalam UU No 22 Tahun 2009, transportasi harus diutamakan

¹¹ Staf pengajar di departemen teknik sipil, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia.

aspek pelayanan.¹² Disisi lain ketika pengemudi bertindak “ugal-ugalan” di jalan karena dua faktor, yaitu secara internal yang berkaitan dengan karakteristik pengemudi. Secara eksternal, berkaitan dengan kultur dan strukturnya secara lebih luas.

Dengan demikian, pengoperasian transportasi umum ini sangat ditunjang dari perilaku berlalu lintasnya pengemudi kendaraan Metromini, akan tetapi mereka sebagai agen transportasi tidak bekerja sendiri. Ada penumpang yang harus mereka layani dan sebagai bagian dari sistem transportasi maka pengemudi mempunyai tanggungjawabnya terhadap negara dan penumpangnya untuk melakukan perjalanan. Pembentukan perilaku perjalanan adalah *system of norms* atau sistem norma. Di jalan terdapat norma yang berlaku, yang pertama gabungan dari peraturan-peraturan tertulis yang mengatur lalu lintas dan menciptakan keteraturan, sedangkan norma lainnya yang merupakan aturan “bebas” yang terbentuk dengan sendirinya di jalan, dan terus mengalami perubahan bentuk sesuai dengan kondisi jalan, peraturan tidak tertulis berisi tanda-tanda simbolik (*symbolic sign*) yang telah disepakati oleh para pengguna jalan. Dari kedua norma ini tentunya harus dijalankan sebaik mungkin sehingga tercipta keteraturan dan kenyamanan pengguna jalan. Norma-norma masyarakat tidak semua sama pentingnya, yang paling penting disebut dengan *adat-istiadat*, dan ini merupakan aturan dasar yang secara luas diyakini penting untuk memegang masyarakat bersama-sama.

Melihat pemaparan dari permasalahan diatas, maka pertanyaan penelitian yang dirumuskan adalah:

- Mengapa pengemudi Metromini bertindak “ugal-ugalan” di jalan?
- Bagaimana dinamika hubungan tindakan pengemudi yang “Ugal-ugalan” dengan lingkungan sekitar seperti dengan masyarakat, provider jasa dan hubungan dengan negara (Pemprov DKI) secara umum dalam sistem transportasi?

¹² <http://www.detiknews.com/read/2011/01/13/113346/1545552/10/benahi-transportasi-dki-harus-berani-hilangkan-budaya--nguber-setoran-> yang diakses pada tanggal 22 Januari 2011. Pukul 22.45

I.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang dirumuskan diatas maka tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui mengapa perilaku para pengemudi kendaraan Metromini bertindak “ugal-ugalan” dan menjadi suatu kebiasaan yang kolektif bagi pengendara Metromini atau menjadi budaya bagi mereka dalam berkendara dan mengetahui bagaimana hubungan tindakan pengemudi tersebut dengan lingkungan sekitarnya dan hubungannya lebih luas dengan negara sebagai pihak regulatornya yaitu yang mempunyai tanggungjawab terhadap kebijakkannya.

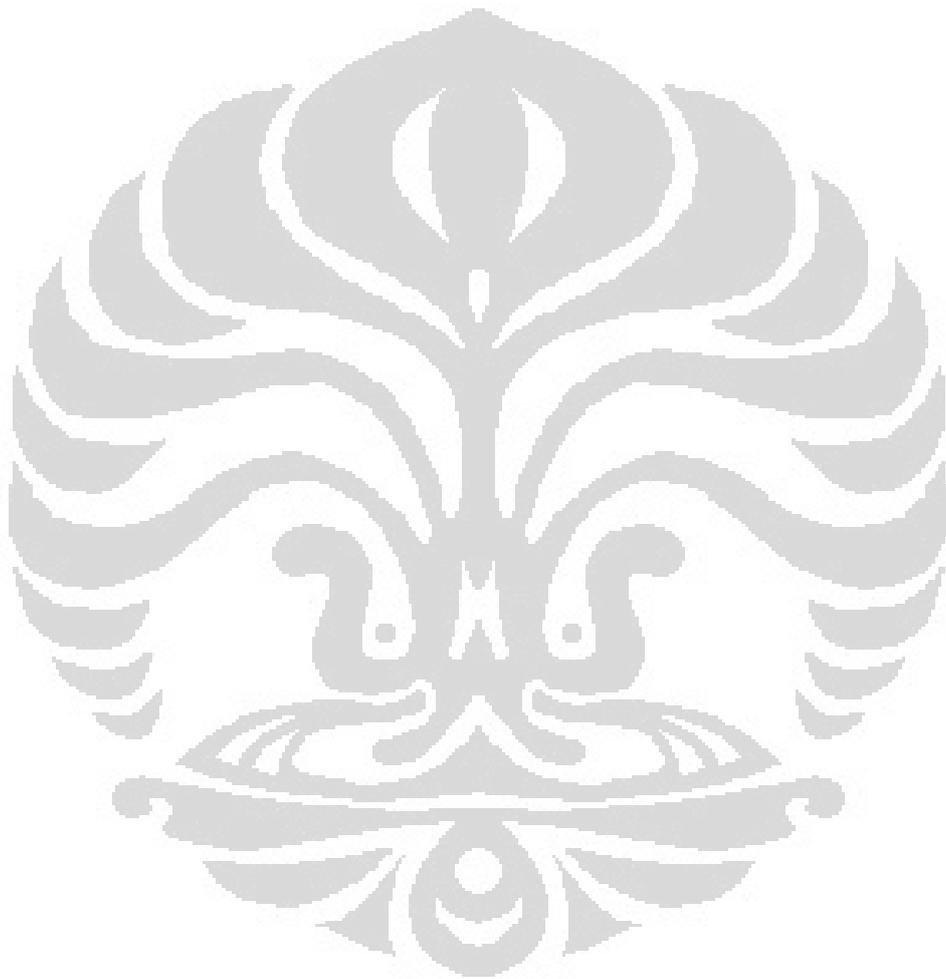
I.4 Signifikansi Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memperoleh gambaran tentang proses tindakan pengemudi kendaraan Metromini yang “ugal-ugalan” dalam keseharian dan menjadi suatu kebiasaan dan melihat gambaran hubungan tindakan pengemudi tersebut dengan lingkungan sekitar dan negara lebih luas didalam sistem pengelolaan Metromininya sehingga memperoleh gambaran tentang perkembangan sistem transportasi kota Jakarta sebagai salah satu layanan publik.

Hasilnya dapat memberikan sumbangan secara akademis dalam sosiologi transportasi dan sosiologi perkotaan, dikarenakan fokus penelitian ini terhadap transportasi publik maka posisi transportasi itu sendiri didalam perkembangan perkotaan menjadi salah satu aspek penting dalam pembangunan kota. Selain transportasi mempunyai peranannya dalam perkotaan, transportasi itu sendiri memberi pengaruh kepada interaksi seseorang dengan orang lain, interaksi masyarakat atau dengan satu tempat dengan tempat lain. Sehingga posisi dari sosiologi, baik itu sosiologi perkotaan dan sosiologi transportasi sama-sama melihat aktor yang berada di perkotaan berperan dalam berjalannya transportasi yang memadai dan sesuai dengan keinginan masyarakat. Seperti konsep murni analisis yaitu budaya, status, peran, struktur, fungsi, dan proses membentuk karakter teoritis sosiologi dan membantu untuk menjelaskan totalitas perilaku manusia.

Secara praktis, hasil dari penelitian ini diharapkan memberikan evaluasi atau masukan mengenai manajemen transportasi, permasalahan kemacetan, pelanggaran lalu-lintas dan kecelakaan yang sering terjadi di jalan yang berkaitan

dengan transportasi Metromini di Jakarta sehingga pemerintah bisa menentukan kebijakan yang sesuai dengan permasalahan transportasi.



BAB II

KERANGKA PEMIKIRAN

Pada bagian ini akan dijabarkan mengenai tinjauan yang telah dilakukan peneliti terkait dengan tema penelitian, serta kerangka konsep-konsep yang digunakan dalam penelitian, antara lain *Traffic & Travel Behavior* dan Sistem Tindakan Talcott Parsons.

II.1 Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian ini, peneliti melihat beberapa referensi penelitian lain yang sejenis atau terkait dengan permasalahan transportasi perkotaan seperti dari perilaku pengguna angkutan umum, dari provider jasa angkutan umum, dan bahkan dari pemerintahnya sendiri yang menjadikan referensi ini sebagai tinjauan pustakanya. Dari tinjauan pustaka ini diharapkan dapat lebih memperjelas fokus penelitian yang ingin dilakukan dalam penelitian ini dan dari tinjauan pustaka ini dapat membantu peneliti dalam memahami fokus penelitian dan mengembangkan topik ini menjadi penelitian yang berguna baik itu secara praktis maupun akademis.

Tinjauan pustaka pertama yang digunakan oleh peneliti adalah Skripsi dari *Delfirman (2010), FISIP UI. Mengenai Pola Perilaku dan Bentuk Relasi Sosial Penduduk Komuter (Penglaju) Daerah Suburban Jakarta : Studi Pada Penduduk Komuter dari Kota Tangerang*. Dalam skripsi ini, Delfirman melihat kepada pola perilaku sosial penduduk komuter khususnya yang tinggal di daerah Tangerang dikarenakan permasalahan jarak dan waktu yang mereka (komuter) gunakan untuk menuju kota (Jakarta). Akibat permasalahan jarak dan waktu yang panjang membuat para komuter kehilangan banyak bentuk kegiatan dan interaksi sosial dengan lingkungan tempat tinggalnya. Selain itu mereka kehilangan banyak waktu untuk melakukan interaksi dengan anggota keluarga yang lain, mengikuti kegiatan sosial di lingkungan masyarakat, berkumpul dengan rekan-rekan kerja, bahkan hal-hal kecil seperti kurangnya waktu untuk sekedar beristirahat di rumah. Hal ini terjadi hampir setiap harinya, sehingga membentuk sebuah relasi sosial tersendiri yang baru. Fokus dari permasalahan diatas adalah 1) Pola perilaku

sosial komuter dalam perjalanan menuju dan dari tempat kerja. 2) Bentuk relasi sosial komuter di lingkungan sebagai bagian dari masyarakat suburban.

Perjalanan panjang yang dilakukan setiap hari oleh komuter dipengaruhi dan mempengaruhi beberapa faktor, sehingga membentuk pola perilaku tersendiri. Faktor yang paling berpengaruh *pertama*, lamanya waktu tempuh dari tempat tinggal menuju tempat kerja. *Kedua*, biaya yang harus dikeluarkan setiap harinya untuk kegiatan transportasi. Dan *ketiga*, keamanan serta kenyamanan dalam berkendara. Dari ketiga faktor tersebut yang pada akhirnya mempengaruhi moda transportasi apa yang lebih sering mereka gunakan dalam perjalanan. Sedangkan bentuk relasi yang terjadi, tergantung dengan moda transportasi apa yang mereka gunakan, kendaraan pribadi baik motor dan mobil mempunyai bentuk relasinya masing-masing dan ada kelebihan dan kekurangannya masing-masing. Akan tetapi dalam penelitian ini moda transportasi massal atau angkutan umum merupakan pilihan terakhir untuk digunakan dikarenakan tidak memiliki faktor keamanan dan kenyamanan, kecepatan, serta ekonominya. Meskipun dengan moda transportasi massal ini, interaksi sosial yang terjadi oleh para komuter lebih banyak dengan bertemu dengan orang lain atau banyak waktu senggang untuk berkomunikasi dengan handphone meskipun *impermanent*.

Dari tulisan ini, peneliti banyak merujuk kepada pengertian transportasi massal yang digunakan dan juga dengan beberapa konsep lain seperti *traffic* dan *travel behavior*. Temuan dari skripsi tersebut membuktikan bahwa masyarakat semakin tidak memilih transportasi massal, dibalik lemahnya posisi transportasi massal ini, terdapat berbagai faktor. Namun skripsi tersebut tidak melihatnya dari sudut pandang orang yang berprofesi sebagai pengemudi dari transportasi massalnya, melainkan hanya dari sudut pandang pengguna/ komuter.

Komuter-komuter ini menggunakan transportasi massal untuk melakukan perpindahannya, sehingga tentu saja ada provider jasa angkutan yang melayani mobilitas mereka. Peneliti mencoba melihat tinjauan pustaka selanjutnya untuk mengetahui apakah provider jasa yang ada sudah dapat memenuhi kebutuhan penggunanya, meskipun provider jasa angkutannya berbeda diharapkan dapat memberikan pandangan bagaimana provider jasa angkutan yang ada di Ibukota. Kedua, Tesis *Syafruddin (2002), FE UI. Mengenai Strategi Perusahaan*

Transportasi Darat Dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Bus Kota (Studi kasus: Perum Pengangkutan Penumpang Djakarta/ PPD di Jakarta). Dalam tesis ini, Syafruddin mencoba melihat bagaimana strategi Perum PPD dalam meningkatkan kualitas pelayanan bus kota. Hal ini berangkat dari hipotesis Syafruddin mengenai permasalahan di Perum PPD tentang kualitas pelayanan yang masih kurang memuaskan bagi penumpangnya.

Manajemen kualitas transportasi perlu dikembangkan melalui rumusan pembenahan perusahaan transportasi perkotaan agar kualitas pelayanan bus kota menjadi lebih baik dengan dukungan berbagai stakeholdernya, sehingga akan mengakomodasi berbagai kepentingan dari setiap stakeholder di bidang transportasi khususnya bus kota PPD berdasarkan kondisinya pada saat itu. Dengan menggunakan metode analisis SWOT, Syafruddin melihat segala kelemahan dan kelebihan dalam Perum PPD untuk angkutan umum ini. Hasil penelitian yang didapat dengan analisis SWOT dapat dilihat bahwa tiga faktor yang menyebabkan rendahnya kualitas pelayanan bus kota adalah rendahnya tarif bus kota, rendahnya kualitas SDM, dan rendahnya kesejahteraan pegawai PPD.

Memiliki sedikit kesamaan dengan apa yang peneliti lakukan, Syafruddin mencoba meneliti Perum PPD sebagai penyedia dari Jasa angkutan umum, sementara peneliti berangkat dari seorang supir dari bus Metromini yang kemudian melihat PT yang menaunginya adalah PT Metromini. PT Metromini mempunyai kompleksitas yang hampir sama dengan Perum PPD sebagai penyedia jasa angkutan umum. Hanya saja perbedaannya adalah Perum PPD merupakan jasa angkutan berupa BUMN dan dibiayai oleh pemerintah sedangkan PT Metromini adalah jasa angkutan swasta. Meskipun demikian kecacatan yang terjadi di keduanya berpengaruh terhadap pelayanan dan fasilitas yang diberikan kepada pengguna angkutannya. Oleh sebab itu pembenahan jasa merupakan hal penting juga dibandingkan apabila kita hanya melihat kepada satu sisinya seperti pengemudinya saja atau hanya menyalahkan pihak pemerintahnya.

Tinjauan pustaka yang ketiga adalah jurnal dari *Haryono Sukanto (2006), FT UPH. Mengenai Pemilihan Model Transportasi di DKI Jakarta dengan Analisis Kebijakan 'Proses Hirarki Analitik'*. Jurnal teknik sipil tulisan Haryono ini berbasis dengan pendekatan secara teknik untuk menyelesaikan masalah

kepadatan lalu lintas. Kepadatan lalu lintas yang meningkat menurut Haryono beberapa tahun terakhir hingga 2006, telah menimbulkan masalah yang cukup serius di berbagai bidang, seperti waktu tempuh perjalanan yang bertambah lama, dan pencemaran udara yang semakin meningkat. Pemecahan masalah ini didekati dengan pemilihan model transportasi yang paling sesuai, melalui suatu kebijakan (Pemerintah) dengan menggunakan Proses Hirarki Analitik. Perencanaan transportasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perencanaan wilayah dan kota. Perencanaan kota tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola transportasi yang akan terjadi sebagai akibat dari perencanaan itu sendiri, akan menimbulkan keruwetan lalu lintas yang dapat berakibat dengan meningkatnya kemacetan lalu lintas dan meningkatkan pencemaran udara. Sehingga perencanaan sistem transportasi akan berdampak terhadap penataan ruang perkotaan, terutama terhadap prasarana perkotaan. Transportasi dan tata guna lahan berhubungan sangat erat, sehingga biasanya dianggap membentuk suatu *land use transport system*. Agar tata guna lahan dapat terwujud baik, maka kebutuhan transportasinya harus terpenuhi dengan baik. Sistem transportasi yang macet tentunya akan menghalangi aktivitas tata guna lahannya. Sebaliknya transportasi yang tidak melayani suatu tata guna lahan akan menjadi sia-sia, tidak termanfaatkan.

Haryono membagi sistem transportasi menjadi 4 sub, yaitu Sub Sistem Prasarana, Sub Sistem Sarana, Sub Sistem Kegiatan, dan Sub Sistem Pergerakan (*travel, movement, trip*) yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem transportasi. Dengan penghitungan secara matrik dan menggunakan variabel-variabelnya yang dapat menunjang keberhasilan dari sistem transportasi kota seperti Penyediaan *busway*, konsep pembatasan penumpang/ *3 in 1*, pembatasan mobil pribadi, pembatasan kendaraan umum, penambahan jaringan jalan, *fly over dan underpass*, Sistem Angkutan Umum Massal/ SAUM, dan pembenahan angkutan umum/ bis kota. Lalu dengan melakukan analisis terhadap ke tujuh cara tersebut meliputi empat aspek, yaitu aspek lingkungan, aspek sosial dan budaya, aspek ekonomi, dan aspek pengelolaan (manajemen). Dengan melihat variabel sistem transportasi yang ada, dengan hubungannya terhadap empat aspek, maka pembenahan angkutan umum, dalam hal ini bus kota, menjadi prioritas utama

dalam upaya menurunkan tingkat kepadatan lalu lintas kendaraan bermotor. Kebijakan pembenahan angkutan umum merupakan bagian dari sistem pengaturan lalu lintas. Pembenahan ini harus pula diikuti dengan pengaturan pola tata ruang, khususnya dalam pengaturan jalur lalu lintas, di mana ada pemisahan untuk jalur bagi kendaraan umum dan kendaraan roda dua. Dengan demikian pembenahan sistem lalu lintas di perkotaan, khususnya di kota besar/ metropolitasn seperti Jakarta, harus dilakukan secara terpadu (*integrated*) dan menyeluruh (*holistic*). Perlu integrasi antara perencanaan tata guna lahan dan sistem transportasi.

Bila dilihat dari jurnal teknik sipil diatas maka hubungan dengan apa yang peneliti lakukan adalah dengan melihat dari sisi kebijakan yang sudah pemerintah lakukan, tetapi apakah itu sesuai dengan kenyataannya dilapangannya nanti?, seperti pembenahan angkutan umum atau pembatasan angkutan umumnya yang berdampak kepada nasib dari supir-supir angkutan umum khususnya bus sedang Metromini. Selain itu melihat kepada jurnal di atas tata ruang juga merupakan hal penting untuk dilihat karena keberhasilan dari tranportasi adalah apabila tata ruangnya memadai dan sesuai penempatannya. Meskipun pendekatan Haryono berbeda dengan peneliti, dimana pendekatan Haryono diatas berbasiskan pada pendekatan teknik dengan menggunakan penghitungan matriks, tetapi secara kebijakkan yang sudah ada dan sistem-sistem tranportasinya, jurnal ini dapat menjadi referensi atau rujukan untuk peneliti dalam melihat permasalahan angkutan umum, khususnya keberlanjutan angkutan umum di masa depan. Disamping itu, permasalahan tata ruang yang menjadi perhatian peneliti, apakah berdampak kepada permasalahan angkutan umum Metromini.

Tinjauan pustaka keempat atau hampir sama dengan apa yang akan peneliti lakukan adalah Tesis **Wawan Ruswanto (2003), FISIP UI. Mengangkat topik Dilema Transportasi Kota: tinjauan Sosiologis Terhadap Fenomena Angkutan Kota (Angkot) di Kota Bogor**. Dalam tesisnya, secara khusus menyoroti fenomena angkutan kota (angkot) di Kota Bogor, dan fokus permasalahannya adalah 1) Bagaimana perkembangan transportasi kota di Kota Bogor?, 2) bagaimana keberadaan tranportasi kota dalam konteks perkembangan wilayah mega-urban Jabotabek?, 3) Sejauhmana perkembangan transportasi kota memunculkan fenomena sosiologis di Kota Bogor? Terkait dengan hal

permasalahan diatas. Kesimpulan dari penelitian diatas adalah *pertama*, keberadaan angkutan kota telah memberikan sumbangan dalam perkembangan perekonomian kota, terutama yang berkaitan dengan pemasukan pendapatan daerah yakni dari pajak dan retribusinya. *Kedua*, angkot menjadi pendukung dalam penataan ruang wilayah perkotaan. *Ketiga*, menjadi sumber ekonomi bagi pihak-pihak tertentu yang terlibat langsung dalam kegiatan transportasi baik legal dan tidak legalnya. *Keempat*, memberikan kemudahan mobilitas bagi masyarakatnya dan meningkatkan sumber daya manusianya secara tidak langsung bagi pelajar/ mahasiswa.

Meskipun demikian, angkot juga telah memunculkan beberapa permasalahan kota terutama berkaitan dengan masalah kemacetan lalu lintas, polusi, fenomena premanisme, serta munculnya beberapa tindak kriminalitas oleh sebab itu transportasi kota menunjukkan kondisi yang dilematis, dimana dapat dianggap sebagai hal yang menguntungkan bagi satu pihak tetapi dapat pula merugikan pihak lain. Hal ini terjadi karena kelemahan berbagai pihak dalam menegakkan komitmen untuk menyediakan sarana angkutan kota yang baik, menguntungkan secara ekonomi tetapi juga kenyamanan sosial dan psikologis bagi warga kota.

Dalam penelitiannya melihat kepada fenomena angkutan kota yang berkembang seiring dengan berkembangnya daerah mega-urban sehingga lebih menitikberatkan kepada permasalahan dampak dan keterkaitan angkutan kota dengan perkembangan daerah mega-urban. Sedangkan apa yang diambil dari peneliti terhadap penelitian diatas adalah kepada pengertian transportasi umum dan fenomena yang terjadi dengan sekitarnya dan tidak membahas mengenai daerah mega-urbannya secara luas, tetapi lebih kepada sistem transportasi umum perkotaannya dan secara khususnya adalah kepada perilaku pengemudinya.

Merujuk kepada empat literatur di atas dimana keempatnya mempunyai pandangan dan basis dasar yang digunakan seperti pendekatan sosiologis, ekonomi, dan teknik. Maka peneliti mencoba mengelaborasi hasil penelitiannya dengan empat literatur diatas seperti bagaimana perilaku dari pengemudi-pengemudi bus dalam kontek *traffic and travel behaviour* dari penelitian Delfirman, lalu melihat permasalahan dari PT Metromini dengan

pendekatan ekonomi bagaimana pembenahan dari provider jasanya PPD penelitian dari Syafruddin, dan pendekatan teknik oleh Haryono Sukanto untuk melihat dari permasalahan tata kota yang sudah ada yaitu kemacetan dengan menggunakan Analisis Kebijakan yang solusi terbaiknya adalah pembenahan pada sistem transportasi umum sebagai upaya mengurangi kemacetan. Terakhir penelitian Wawan Ruswanto melihat fenomena angkutan kota di Bogor hampir tidak berbeda jauh dengan peneliti lakukan yaitu masalah dilema angkutan umum Metromini di DKI Jakarta dimana banyak pihak yang bertanggungjawab terhadap permasalahan angkutan umum kota seperti negara, provider jasa, dan penumpangnya sendiri.

II.2 Kerangka Konsep

II.2.1 *Subculture*

Tindakan “ugal-ugalan” supir ini tidak dilakukan sendiri akan tetapi hampir semua bus yang ada di Jakarta khususnya Metromini di segala tempat melakukan “ugal-ugalan”. Oleh sebab itu tindakan supir-supir ini dapat dikatakan suatu kelompok supir yang ada di masyarakat. *Subculture* adalah sekelompok orang yang memiliki perilaku dan kepercayaan yang berbeda dengan kebudayaan utama, *subculture* bisa terbentuk karena berbagai hal seperti perbedaan usia anggotanya, ras, etnisitas, kelas sosial, atau gender, dan dapat pula terjadi karena perbedaan estetis, religi, politik, pekerjaan, dan seksual, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut. *Subculture* adalah suatu kelompok yang secara umum terkarakteristik dari seperangkat norma dan kepercayaan. Berbeda dengan subkelompok, *subculture* tidak perlu membentuk subdivisi atau seperti kelompok fungsional (meskipun terkadang terjadi) dan juga tidak perlu sadar atau sengaja dibentuk. (Boisenier, Alicia & Jennifer A. C, 2002:6).

Subculture supir bus Metromini ini terbentuk dari sekelompok individu (supir), yg memiliki kebutuhan, gagasan, dan tujuan yang sama yang tidak mampu ditampung oleh masyarakat luas. Dan kebutuhan-kebutuhan itu akhirnya diwujudkan dalam berbagai bentuk, simbol, lambang yang bisa menjadi identitas si kelompok ini. Makna dari *subculture* adalah selalu memperdebatkan dan modenya mempertentangkan dengan kebudayaan asli dengan cara dan metodenya

sendiri (Hebdige, Dick. 2002:3). Sementara *subculture* itu konteksnya bukan melanggar aturan untuk mencapai tujuan, tetapi untuk menciptakan ruang hidup sendiri, yang tidak sesuai dengan masyarakat umum. Dari asal usulnya di Sosiologi dan Antropologi istilah *subculture* telah dikaitkan dengan gambar menyimpang, penjahat, geng, dan nonkonformis (Boisenier, Alicia & Jennifer A. C, 2002:9). Dalam kasus supir ini adalah ada sekumpulan supir yang mempunyai persamaan, dalam hal ini dari segi profesi (supir bis), yang memiliki kesamaan dalam hal *behaviour*. Dan *behaviour* ini memang tidak sesuai dengan aturan yang udah diterapkan masyarakat.

II.2.2 *Traffic and Travel Behaviour*

Pergerakan pendudukan adalah sebuah fenomena sosial dimana banyak faktor-faktor yang saling mempengaruhi, pergerakan tidak dilakukan sendiri akan tetapi memerlukan faktor pendukungnya yaitu transportasi. Mobilitas penduduk ini tidak lepas dari kegiatannya melakukan perjalanan atau berlalu lintas (*traffic*) baik oleh penduduk yang bergerak ataupun pengendara dari transportasinya. *Traffic as social system*, yaitu *traffic* merupakan sebuah sistem sosial dengan standarisasi perilaku dan minimnya integrasi dari para partisipannya (Schmidt-Relenberg, 1968:122). Perilaku-perilaku partisipan jalanan ini diatur oleh norma dan nilai serta struktur yang ada di jalanan. Ada berbagai faktor yang mempengaruhi pergerakan penduduk. Salah satu faktornya yaitu *Traffic behaviour* atau perilaku berlalu lintas dalam hal ini adalah pelaku mobilitas ataupun pengemudinya sendiri, yang dilihat sebagai sebuah *Role Behaviour* dalam sebuah sistem sosial yang bernama *Traffic*.

Traffic behaviour merupakan suatu perilaku yang dipengaruhi oleh rasionalitas, yang berorientasi untuk mencapai tujuan geografis atau untuk menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Terdapat tiga kriteria rasionalitas yang mempengaruhi perilaku dalam perjalanan, yaitu kecepatan, keamanan, dan ekonomi (Schmidt-Relenberg, 1968). Kecepatan atau *speed* diartikan sebagai bentuk berapa lama waktu yang dibutuhkan oleh seseorang untuk melakukan perpindahan tempat, ini yang lebih dialami oleh pengguna dari kendaraan. Akan tetapi bagi seorang pengendara angkutan umum atau supir lebih

mengartikan kecepatan sebagai cara untuk bersaing dengan angkutan umum lainnya untuk mendapatkan penumpang atau “sewa”. Keamanan atau *safety* berarti kenyamanan dan keterjaminan pengguna kendaraan untuk dapat mencapai tujuan tanpa ada gangguan, seperti seorang pengguna angkutan umum, lebih memilih angkutan yang kondisi atau suasananya yang lebih kondusif dalam artian lebih aman dan terhindar dari copet atau keamanan lalu lintasnya. Sedangkan bagi pengendara angkutan umumnya keamanan adalah hal yang dikesampingkan karena mereka merasa sudah melakukan keamanan dalam berlalu lintas. Terakhir adalah aspek ekonomis, tentu hal ini yang menjadikan faktor utama pengguna kendaraan untuk memilih moda transportasi apa yang digunakan untuk mencapai daerah tujuannya dengan pengeluaran seminimal mungkin. Perilaku pengemudi angkutan umum ataupun pengguna dari angkutan umum berbeda, kriteria rasionalitas yang mereka pengaruhi mempunyai maknanya masing-masing dalam setiap harinya untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain.

Travel behaviour adalah perilaku yang berhubungan dan mempengaruhi perjalanan yaitu individu dan lingkungannya (Koutsopoulos and Schmidt, 1975). Menurut kedua ahli tersebut menjelaskan *travel behaviour* dengan *mobility constraint* atau keterbatasan-keterbatasan dalam bermobilitas yang dialami oleh individu. Ada dua kategori utama yang dibagi oleh keterbatasan, pertama *trip-making constraint* dan *environmental constraint* (de Boer, 1986:170). Keterbatasan *trip-making constraint* meliputi segala keterbatasan dalam hal mental, fisik, dan sosio-ekonomi yang dialami oleh individu yang tidak memiliki kendaraan bermotor sebagai determinan utama yang mempengaruhi perilaku perjalanan. Sedangkan keterbatasan *environmental constraint* merupakan keterbatasan yang dialami oleh individu terutama yang tidak memiliki kendaraan pribadi, yang terjadi karena batasan lingkungan secara fisik dan sosial. Dari kedua keterbatasan tersebut mempunyai pembagian turunannya lagi, keterbatasan *trip-making constraint* dalam hal keterbatasan fisik adalah terhadap permasalahan waktu yang dirasakan oleh pengguna ataupun supir-supir bus Metromini. Sedangkan turunan keterbatasan lain dari *environmental constraint*, terdiri dari *locational constraint*, *administrative constraint*, dan *deman-respons constraint* (de Boer, 1986).

Locational constraint merujuk pada keterbatasan dimana lokasi dari tempat kerja atau fasilitas yang dituju merupakan elemen penting bagi masyarakat yang tidak terjangkau aksesnya dengan mudah. Sehingga terbatas hambatan mobilitasnya dikarenakan tidak memiliki kendaraan. Sedangkan *administrative constraint* merujuk pada keterbatasan para pelaku mobilitas bagi yang tidak memiliki kendaraan untuk dapat menggunakan sarana transportasi publik yang memadai, manusia, dan dapat digunakan kapan saja untuk mendukung mobilitasnya. Suara dari masyarakat tidak dapat didengar sama sekali oleh pihak yang terkait, seperti Dishub, atau provider sarana transportasi publik. Tidak ada integrasi dari pihak-pihak tersebut untuk meningkatkan kualitas pelayanan transportasi. Terakhir *demand-response* adalah keterbatasan yang terjadi karena lambannya respon dari provider transportasi publik untuk menangkap perubahan yang terjadi di lingkungan dan masyarakat pengguna transportasi publik. Masyarakat kurang atau tidak pernah dilibatkan dalam pengambilan keputusan mengenai pelayanan transportasi publik, sehingga pelayanan yang diberikan tidak terorganisir dan menyebabkan kualitasnya jauh dari harapan masyarakat.

II.2.3 Social Role of Truck Driver

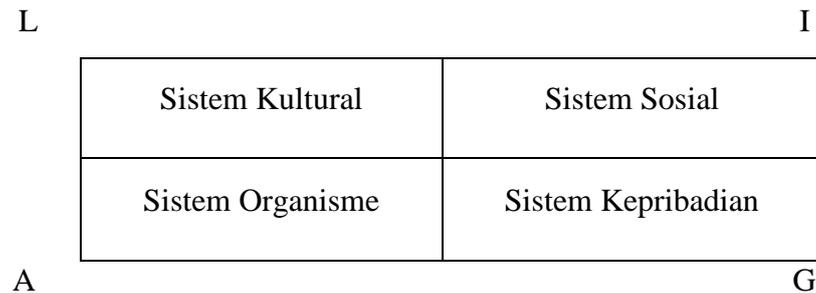
Dalam tulisan James William Jordan (1978), menggambarkan mengenai perilaku masyarakat di Afrika Barat khususnya perilaku supir truk/ lori. Dalam tulisannya banyak dibahas mengenai bagaimana seorang supir berperilaku, ketika di dalam kendaraan ataupun ketika berada di luar kendaraan. Pada umumnya perilaku masyarakat Afrika Barat masih bersifat “*gemeinschaft role*” di mana rasa kebersamaan dan kekeluargaan sesama menjadi fondasi utama saat bermasyarakat, akan tetapi ketika sudah berada di dalam kendaraan atau membawa kendaraan maka sifat “*gesellschaft role*” yang berorientasi ekonomi dan untuk meningkatkan “*gengsi*” yang ditunjukkan. Karena di antara laki-laki muda yang ada di Afrika, terutama mereka yang buta huruf dan tidak mempunyai ambisi yang lebih luas, maka menjadi supir adalah pencapaian tertingginya dan seorang supir menyadari bahwa dirinya akan menjadi objek iri dari lingkungan sekitarnya. Sehingga menjadi konflik dilema yang dialami oleh supir ini ketika mereka harus memisahkan antara keuntungan dan kesenangan. Disamping itu,

budaya orang tua sebelumnya dan budaya untuk memenuhi kebutuhannya sendiri yang bertentangan mempengaruhi subkultur kerjanya.

James Willian Jordan dalam tulisannya tersebut menggunakan kerangka pemikiran Parsons yaitu *Social Role* untuk menganalisis peran sosial seorang aktor yakni perilaku berdasarkan posisinya dalam sistem sosial. Pemikiran Parsons, berdasarkan pada konsep “tindakan rasional” Weber sebagai ide inti, yaitu menitik beratkan pada tindakan yang dilakukan oleh aktor dalam masyarakat yang luas yang mempunyai “meaning” atau “subjective”. Kemudian pemikiran Durkheim mengenai perspektif organisme dan fungsionalnya (masyarakat sebagai analogi dari suatu organisme-hidup yang saling berkaitan) dan *culture* bagi Durkheim merupakan fakta sosial yang mempengaruhi seseorang dalam bertindak. Lalu konsep sistem Pareto (melihat masyarakat sebagai suatu keseluruhan dan berada dalam keseimbangan). Selain itu Parsons sendiri mengkritik mengenai utilitarian¹³, positivism, dan ide dalam bukunya yang ditulis sebagai refleksi mengenai konteks sosial ketika masanya (great depression)

Dalam menganalisis mengenai struktur dan sistem, Talcott Parsons menggunakan skema AGIL dengan empat fungsi penting untuk membahas semua sistem “tindakan”. Yang dimaksud dengan fungsi disini adalah kumpulan kegiatan yang ditujukan kearah pemenuhan kebutuhan tertentu atau kebutuhan sistem (George Ritzer dan Douglas J. Goodman. 2007:121). Fungsi ini menurut Parsons dibutuhkan oleh semua sistem secara bersama-sama untuk dapat bertahan (survive). Dimana dalam penggunaan skema AGIL dibentuk ke dalam sistem tindakan secara keseluruhan yang terdiri dari sistem kultural, sistem sosial, sistem kepribadian, dan sistem organisme (aspek biologis). Meskipun begitu keempat fungsi ini tidaklah nyata melainkan unit analisis yang dipakai Parsons atau kerangka berfikir yang akan peneliti gunakan.

¹³ Utilitarian menurut ekonom adalah dalam bertindak sesuai dengan tujuannya, akan tetapi sangat free-fight. Tidak peduli pada orang lain, apakah rugi/ tidak yang jelas tujuan tercapai. Sehingga hal ini merambat ke berbagai bidang kehidupan masyarakat. Inti utamanya seorang “actor” mencapai tujuannya yaitu “goals”



STRUKTUR SISTEM TINDAKAN¹⁴

Parsons memperlakukan masing-masing sistem itu sebagai sistem yang memenuhi prasyarat fungsional sistem “tindakan” (action system). Ketika seorang aktor melakukan tindakan maka melibatkan 4 sub-sistem, sistem sosial adalah sumber integrasi; sistem kepribadian memenuhi kebutuhan pencapaian tujuan atau *goal attainment*; sistem kultural mempertahankan pola-pola yang ada dalam sistem dengan seperangkat norma dan nilai; sistem organisme memenuhi kebutuhan yang bersifat penyesuaian (adaptasi) dengan lingkungannya. Sistem “tindakan” yang akan menerangkan seluruh pengertian perilaku manusia adalah merupakan sub-kelas dari sistem yang hidup. Dengan demikian empat prasyarat fungsional tersebut harus ada dalam masing-masing sub-sistem sehingga bisa diklasifikasikan sebagai suatu sistem. Parsons menekankan saling ketergantungan masing-masing sistem itu ketika: “Secara konkrit, setiap sistem empiris mencakup keseluruhan, dengan demikian tidak ada individu konkrit yang tidak merupakan sebuah organisme, kepribadian, anggota dari sistem sosial, dan peserta dalam sistem kultural”

Pada skema sistem tindakan tersebut, dapat dilihat bahwa Parson menekankan pada hierarki yang jelas. Pada tingkatan yang paling rendah yaitu pada lingkungan organis, sampai pada tingkatan yang paling tinggi, realitas terakhir. Dan pada tingkat integrasi menurut sistem Parsons terjadi atas 2 cara : pertama, masing-masing tingkat yang lebih rendah menyediakan kondisi atau kekuatan yang diperlukan untuk tingkatan yang lebih tinggi. Kedua, tingkat yang lebih tinggi mengendalikan tingkat yang berada dibawahnya .(George Ritzer dan Douglas J. Goodman 2007: 123)

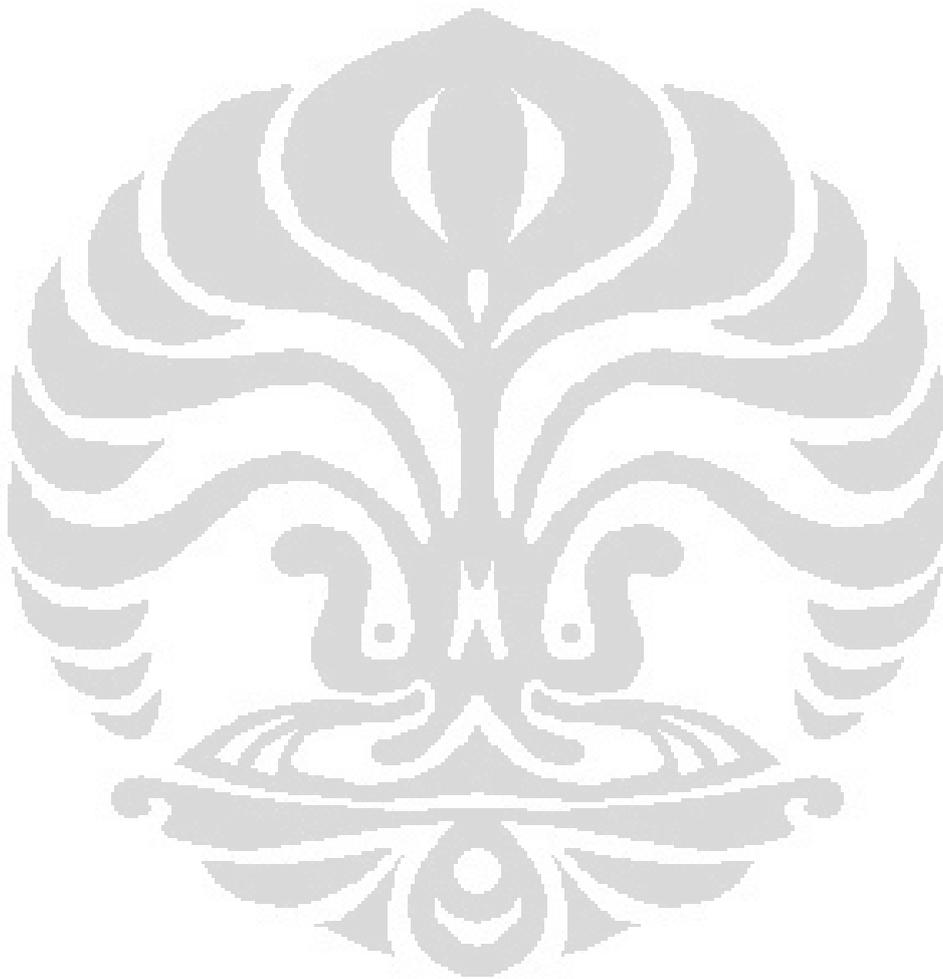
¹⁴ Georger Ritzer. (2007: 122)

Culture system adalah informasi umum yang menjadi acuan aktor untuk berinteraksi di *social system* agar *social system* berjalan baik, maka harus diisi dengan *personality system*, akan tetapi kembali lagi untuk mendapatkan *personality system* yang baik apabila ada sosialisasi yang baik dari *culture system* nya. Sedangkan *basic* atau dasar aktor untuk bertindak selain sistem diatas, ada *organism system* atau *biological system* yang dianut dan acuan dari aktor bertindak dan secara keseluruhan dari sistem membuat aktor di tiap sistemnya ini berperilaku atau *behaviour system*. Dalam konsep sistem tindakan ini Talcott Parsons mencoba melihat hubungan antara pengemudi dengan sistem yang lebih luas lagi yaitu hubungannya dengan negara, ketika posisi kebutuhan pengemudi berada di *biological system* maka tingkatan selanjutnya yang dilihat adalah *personality system*nya atau perilaku dari pengemudinya itu, dan meningkat lagi pada posisi *social system* yang sangat luas yaitu lingkungan mereka baik yang mempengaruhi ataupun memberi dampak dalam kasus ini adalah sistem transportasi, terakhir adalah melihat kepada *culture system*nya yang berupa nilai-nilai dan norma dan hubungannya dengan negara.

Sedangkan konsep dari “cybernetic hierarchy” mewakili Parsons kembali kepada hubungan antara “value” dan “conditions” dimana menurut Parsons, tindakan dalam bukunya “structure of social action”. Parsons menjelaskannya kedalam dua perspektif kelakuan manusia, pertama perspektif positivist yaitu membantah peraturan independen dari “value” dan perspektif idealistik yaitu membantah kepentingan dari “conditions” lingkungan. Sehingga menurut Parsons “meaning” adalah hal yang sangat krusial dan dimiliki oleh setiap individu dalam bertindak.

“As humans, we know the physical world only through the organism. Our minds have no direct experince of an external physical object unless we perceive it through physical processes and the brain processes information about it. Only in their psychologically know sense are physical objects aspects of action. Similar considerations apply to the environment above action- the “ultimate reality” with which we are concerned in grappling with the problems of meaning-e.g., evil and suffering and the temporal limitations of human life. Ideas in this area, as cultural objects, are symbolic representations (e.g, gods, totems, the supernatural) of the ultimate realities, but are not themselves such realities. [Parsons, 1966:8, slightly edited] (Parsons, 1977:3)

Dari pemahaman di atas realita dari seseorang untuk melihat suatu fenomena atau kondisi sangat penting karena pemaknaan yang keluar dari pengalaman mereka (informan) tidak dapat kita (peneliti) ketahui apabila kita tidak berinteraksi langsung ataupun berlaku sesuai tindakan yang mereka lakukan dilingkungannya. Sehingga Parsons melihat “meaning” dalam suatu lingkungannya yang penting.



BAB III

METODE PENELITIAN

III.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam metode penelitian ini adalah kualitatif untuk mendapatkan informasi lebih dalam mengenai sistem transportasi Metromini secara luas melalui para pengemudi Metromini. Istilah penelitian kualitatif mengacu kepada berbagai cara pengumpulan data yang berbeda, yang meliputi penelitian lapangan, observasi partisipan, wawancara mendalam, etnometodologi, dan penelitian etnografi. Terdapat banyak perbedaan mendasar antara macam-macam penelitian tersebut, tetapi semuanya menekankan pada “mendekati data” dan berdasarkan konsep bahwa “pengalaman” adalah cara yang terbaik untuk memahami perilaku sosial (Chadwick 1991:234). Pengalaman dan tindakan dari supir-supir inilah yang menjadi acuan bagaimana sistem transportasi yang ada di Ibukota.

Dikarenakan penelitian ini kualitatif, maka hasil yang diharapkan adalah data-data berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang atau perilaku dari supir-supir ini mengenai sistem transportasi perkotaan yang terjadi. Penelitian kualitatif ini menggambarkan atau menganalisa individu, kelompok-kelompok, organisasi, komunitas, dan pola-pola interaksi yang terjadi. Selain seorang supir yang bertindak, dilingkungannya banyak juga aktor-aktor yang mempengaruhi seorang supir bertindak seperti rekannya yaitu “kenek”, Pemilik bus, PT Metromini, bahkan hingga ke aparat pemerintah seperti Dishub. Dengan menggunakan metode penelitian kualitatif diharapkan dapat memahami secara mendalam pandangan, perasaan, dan nilai-nilai yang dianut oleh subjek penelitian yakni supir. Dan peneliti dapat menggali informasi secara lebih mendalam sehingga data dan informasi yang diperoleh akan lebih kaya dan bervariasi.

Dalam penelitian kualitatif peran manusia sangatlah penting, dalam hal ini peneliti memegang peranan dalam keseluruhan proses penelitian dan peneliti itu sendiri adalah sebagai instrumen penelitian untuk mengumpulkan data, untuk itu seorang peneliti harus peka dan responsif terhadap lingkungan sosial sekitarnya,

terutama pada lokasi penelitian berlangsung. Peran peneliti sendiri dalam penelitian ini menurut Moleong (2002:127) adalah pemeran serta sebagai pengamat, di mana peranan peneliti sebagai pengamat dalam hal ini tidak sepenuhnya sebagai pemeran serta tetapi masih melakukan fungsi pengamatan, sehingga peneliti menjadi bagian dari yang diteliti dalam artian dapat melebur dan merasakan emosi dari obyek penelitian, namun demikian peranan seperti itu masih membatasi para subjek (supir) menyerahkan dan memberikan informasi terutama yang bersifat rahasia.

III.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian terbagi dalam empat dimensi, yaitu (1) penelitian berdasarkan tujuan penelitian (2) penelitian berdasarkan manfaat penelitian (3) penelitian berdasarkan dimensi waktu, dan (4) penelitian berdasarkan teknik pengumpulan data.

III.2.1 Tujuan Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian Eksplanatif. Penelitian ini bertujuan menjawab pertanyaan mengapa supir-supir bus Metromini ketika mereka sedang mengemudi bertindak “ugal-ugalan” yang meresahkan masyarakat. Dan dalam penelitian ini peneliti mencoba mendeskripsikan aktor-aktor yang melatarbelakangi supir-supir ini bertindak “ugal-ugalan” saat mengemudi dan hubungan yang terjadi dengan aktor-aktor.

III.2.2 Manfaat Penelitian

penelitian ini mempunyai manfaat sebagai *basic research*. Hal ini dikarenakan penelitian yang akan dilakukan berfokus pada kepentingan akademis atau pengembangan ilmu pengetahuan (dalam konteks ini sosiologi). Hasil dari penelitian ini memberikan kontribusi kepada pengembangan dari sosiologi perkotaan dan sosiologi transportasi dalam konteks perilaku mengemudi dari supir-supir bus Metromini di DKI Jakarta.

III.2.3 Dimensi Waktu

Berdasarkan waktu, penelitian yang akan dilakukan ini memiliki jenis *cross sectional*, yaitu penelitian dilakukan dengan meneliti suatu fenomena yang terjadi pada satu waktu tertentu yaitu ketika supir-supir bus Metromini sedang mengemudi atau selama mereka berkegiatan dilapangan sehari-harinya.

III.3. Teknik Pengumpulan Data

III.3.1 Data Primer

Teknik pengumpulan data bersumber kepada data primer, di mana data primer didapatkan melalui observasi serta wawancara bebas dan wawancara mendalam dengan informan. Wawancara mendalam kepada sejumlah informan dengan menggunakan wawancara terstruktur, yaitu teknik wawancara dimana peneliti menetapkan sendiri masalah dan pertanyaan-pertanyaan yang akan diajukan kepada informan (Moleong, 2002:138). Pendekatan kepada informan atau data menunjukkan adanya interaksi dengan informan, memahami budayanya, termasuk nilai, kepercayaan, pola-pola perilaku, dan bahasa yang mereka lebih gunakan sehari-hari dalam beraktifitasnya. Teknik untuk mendapatkan informannya adalah seorang supir bus Metromininya yang minimal sudah mengemudi kurang lebih 20 tahun terakhir atau sudah terlibat dalam kegiatan transportasi ini sehingga pengalaman yang dilaluinya lebih banyak. Setelah mendapatkan informan dari seorang supir, maka sudah dipastikan supir ini bekerja untuk pemilik dari bus yang dikendarainya maka dengan informasi yang didapat dari supir, dapat membantu peneliti mendapatkan informan selanjutnya yaitu pemilik individu dari bus metromini yang digunakan. Berdasarkan informasi yang didapat bahwa bus-bus Metromini memiliki sebuah PT yaitu PT Metromini, maka informasi penunjang selanjutnya adalah bertemu dengan pihak dari PT Metromini yang sudah bekerja lama hingga saat ini. Selain itu informasi untuk menambah data penunjang juga bisa dilakukan dengan pihak-pihak ketiga seperti “timer-timer”¹⁵ ataupun warung yang berhubungan dengan pengemudi-pengemudi Metromini. Sebagai bagian dari *state* yang mempunyai regulasi terhadap jalannya

¹⁵ Sekumpulan orang yang teroganisir untuk melakukan penarikan uang kepada supir-supir bus Metromini di beberapa titik perjalanan (penjelasan lengkap di Bab IV)

transportasi perkotaan maka informasi yang didapatkan dari Dishub DKI juga dapat memberikan gambaran mengenai kondisi transportasi secara umum dan transportasi massal secara khusus yang terjadi di DKI Jakarta.

Sedangkan observasi dilakukan langsung pada *site* penelitian dengan melihat keseharian dari aktivitas bis (supir, “kenek”, penumpang, pengamen) Metromini baik dari dalam bis ataupun diluar bis Metromininya. Pengamatan pasif terhadap pengendara Metromini, pengamatan dilakukan peneliti terhadap perilaku-perilaku pengendara Metromini di setiap Metromini yang ditumpangi oleh peneliti dengan melihat dan mencatat perilaku-perilaku pengendara Metromini tersebut. Pengamatan aktif terhadap pengendara Metromini, pengamatan dilakukan peneliti terhadap perilaku-perilaku pengendara Metromini yang ditumpangi oleh peneliti dengan berinteraksi secara aktif atau wawancara kepada pengendara Metromini tersebut.

Oleh sebab itu, untuk mendapatkan informasi yang lebih mendalam mengenai pengalaman dan pengetahuan yang diketahui oleh informan yaitu supir Metromini, maka metode *field note* yang lebih difokuskan untuk digunakan agar peneliti dapat terjun langsung kelapangan penelitiannya dan melihat kegiatan sehari-hari yang dilakukan oleh informannya yaitu seorang supir Metromini. Catatan lapangan ini akan menggantikan keberadaan dari transkrip wawancara, kemudian melalui catatan-catatan tersebut, peneliti akan memberikan analisa dan interpretasi secara sosiologis. Sedangkan wawancara langsung atau *depth interview* secara tatap muka langsung sangat minim untuk dilakukan karena keterbatasan waktu yang dimiliki oleh informan dan kurang bisa mendapat pandangan secara langsung di lapangan karena hanya kata-kata normatif bukan tindakan langsung yang dilakukan dan juga untuk mengurangi situasi ketidaknyaman apabila berbicara secara tatap muka.

III.3.2 Data Sekunder

Selain dari data primer pengumpulan data juga didapat dari data sekunder. Data sekunder didapatkan melalui studi literatur baik dari buku yang terkait dengan transportasi, surat kabar yang memberikan info masalah transportasi yang

terjadi, jurnal transportasi, dan penelitian sebelumnya, dan juga artikel internet yang memuat fakta deskriptif atau data statistik yang sesuai dengan penelitian.

III.4 Lokasi Penelitian

Dalam penelitian mengenai tindakan “ugal-ugalan” yang dilakukan oleh pengemudi bus Metromini, peneliti memfokuskan pada daerah Jakarta Selatan, khususnya di sepanjang jalan rute yang dilalui oleh bus Metromini 610 tujuan Blok M - Pondok Labu. Hal ini karena banyaknya armada bus lain dan menjadi saingan bagi Metromini 610 dan rute ini terbilang strategis karena menghubungkan Blok M (pusat daerah Jakarta Selatan/ CBD) dengan daerah menuju pemukiman seperti Pondok Labu, Cinere, Ciputat, dan sekitarnya. Begitu pula sebaliknya rute ini menuju Blok M sebagai titik dari angkutan-angkutan di Jakarta Selatan terutama bagi penumpang yang akan menuju wilayah perkantoran dan sekitarnya. Kebutuhan penumpang akan bus tidak hanya untuk menuju Blok M atau Pondok Labu, akan tetapi kebutuhan penumpang banyak disekitar sepanjang rute ini. Beberapa jalur sepanjang jalan ini banyak tumpang tindih trayeknya seperti Metromini 79 jurusan Lebak Bulus - Blok M, lalu Metromini 76 Kp Rambutan Blok M, dan bus-bus lain seperti Kopaja, Mayasari Bakti, dan Bianglala sehingga untuk menuju Blok M, di beberapa titik ramai banyak bus-bus yang bersinggungan tersebut.

Rute bus Metromini 610 ini dibandingkan dengan rute-rute bus lainnya di daerah Jakarta Selatan sangat pendek yaitu sekitar 8 km¹⁶, setiap harinya pada jam-jam tertentu bus Metromini dipenuhi oleh penumpangnya seperti pada pagi hari penumpang sudah memenuhi bus dari Pondok Labu hingga tujuan Blok M baik itu pekerja, siswa, ataupun orang yang memiliki kepentingan lain, terkadang penumpang di sepanjang rute tidak kebagian untuk menaiki bus, bahkan rela menunggu bus Metromini 610 lainnya yang terlihat cukup sepi, sedangkan arah sebaliknya terkadang terlihat sepi hanya ada beberapa penumpang. Sepinya penumpang, membuat bus terkadang berputar balik tidak sampai Pondok Labu hanya untuk mendapatkan penumpang di sepanjang jalan. Di siang hari jalanan tidak terlalu ramai dibandingkan pagi atau sore harinya akan tetapi aktivitas dari

¹⁶ Berdasarkan informasi oleh informan SM

bus tetap terlihat meramaikan rute Blok M - Pondok Labu karena banyak titik-titik keramaian, seperti pasar Pondok Labu, Perempatan Fatmawati, sekolah-sekolah sepanjang jalan, D'Best (dalam proses berubah menjadi bentuk dan nama lain), pasar Cipete dan Pasar Blok A, dan sekitar Blok M baik itu di terminal bahkan daerah blok M, seperti Blok M square dan Blok M Plaza.

Selain titik keramaian di atas, sepanjang jalan ini banyak juga titik yang rawan dengan kemacetan di lampu merah seperti di lampu merah Blok M, lampu merah ITC Fatmawati, lampu merah D'Best, dan lampu merah perempatan fatmawati. Tidak hanya lampu merah yang menyebabkan kemacetan panjang akan tetapi penyebab lainnya adalah di lampu merah tersebut ada titik keramaian orang yang menyebabkan angkutan umum seperti bus Metromini menghentikan laju busnya untuk mencari penumpang sehingga mengganggu pengguna jalan lainnya.

III.5 Proses Penelitian

Penelitian ini berangkat dari ketertarikan peneliti terhadap permasalahan transportasi perkotaan, kemudian peneliti membuat rancangan penelitian untuk mengungkapkan ketertarikannya tersebut kedalam sebuah penelitian kecil. Pada rancangan penelitian, peneliti bermaksud mengangkat topik mengenai tindakan “ugal-ugalan” yang dilakukan oleh pengemudi bus Metromini yang seringkali dianggap jelek dan meresahkan masyarakat. Ketertarikan peneliti pada angkutan Metromini ini karena sudah menggunakan angkutan ini selama kurang lebih 15 tahun dan merasa rutinitas yang dilakukan oleh pengemudi selama beberapa tahun hampir sama tidak mengalami perubahan tiap tahunnya seperti cara mengemudi atau kegiatan yang dilakukan sehari-hari oleh pengemudi selama berkendara. Berangkat dari perilaku pengemudi itu peneliti ingin mengetahui faktor-faktor sekitarnya khususnya yang berkaitan dengan sistem transportasi angkutan umum yang membuat mereka (para pengemudi) bisa bertindak “ugal-ugalan” seperti kebut-kebutan dijalanan, berhenti di sembarang tempat, dan menyebabkan keresahan lain pada masyarakat.

Seiring dengan rancangan penelitian yang sedang dibuat, peneliti memulai penelitian dengan melakukan observasi awal dengan lebih memperhatikan kegiatan yang dilakukan oleh pengemudi bus Metromini, ditambah dengan

pengalaman-pengalaman peneliti sebagai pengguna dari angkutan Metromini ini untuk melihat lebih jauh lagi masalah-masalah yang ada didalamnya. Selama masa pembuatan rancangan penelitian sekitar akhir Desember 2010 hingga Januari 2011, peneliti dalam menggunakan bus Metromini juga mencari informasi sedikit demi sedikit terkait angkutan ini seperti keberadaan dari Jasa PT Metromini itu sendiri, berapa pengendara yang membawa tiap satu busnya, dan pertanyaan lain sambil mengobrol dengan supir ataupun dengan “kenek” bus Metromininya. Selama pembuatan rancangan penelitian, peneliti mencoba melakukan pendekatan dengan seorang informan atau menggali informasi lebih dalam mengenai pengalamannya selama menjadi pengendara Metromini yang bernama LB, berusia 45 tahun, asal Medan, dan sudah berkecimpung dalam angkutan ini kurang lebih selama 20 tahun, banyak pengalaman yang LB lalui selama hidupnya selain menjadi pengendara bus Metromini, pernah bekerja menjadi supir taksi dan supir pribadi tetapi kembali lagi menjadi pengendara bus Metromini. Pertemuan yang peneliti lakukan dengan LB sebanyak tiga kali didalam bus dan peneliti ikut selama perjalanan dari Blok M hingga Pondok Labu seterusnya berkali-kali sekitar 3rit (1 rit sama dengan bola balik)

Hal serupa yang peneliti lakukan dalam mencari informan pengendara bus Metromini lainnya dilakukan pada bulan Februari 2011 yang bernama SM, berusia 43 tahun, asal Medan. Tidak berbeda jauh pendekatan yang dilakukan seperti mendapatkan informan sebelumnya, peneliti bertemu dengan SM sebanyak dua kali hingga akhir Maret 2011 di dalam bus selama SM sedang bekerja sebagai pengendara dari bus Metromini. Lalu informan ketiga peneliti dapatkan ketika sedang menaiki bus Metromini secara *random* pada bulan Maret 2011 yaitu HS, berusia 50 tahun, asal Jawa. Dibandingkan dua orang informan sebelumnya yang berasal dari Medan, peneliti bertemu juga supir HS yang berasal dari bukan Medan yaitu Jawa sehingga informasi yang didapatkan, dapat melihat juga apakah etnisitas berperan dan kegiatan mengemudi ini.

Akan tetapi informasi yang didapatkan dan dicari oleh peneliti tidak tertutup hanya dari pengendara dari bus Metromini. Pada akhir bulan Januari dan akhir Februari 2011 peneliti mencari informasi juga dari jasa angkutan PT Metromini itu sendiri yang terletak di daerah Rawamangun, banyak informasi

yang didapat dari IN yang memiliki jabatan sebagai staff keuangan di PT Metromini dan sudah bekerja di PT ini sejak 1978, sedangkan PT Metromini ini sendiri berdiri pada tahun 1976. Informasi yang didapat ini sebagai penambah data yang didapat dari informan-informan sebelumnya untuk melihat lebih jauh lagi dari pengalaman seorang supir Metromini hubungannya dengan PT Metromininya.

Pihak lain yang peneliti coba untuk mendapatkan informasi tambahan adalah pada Dishub DKI Jakarta. Sebelumnya pada awal Februari 2011, peneliti mendatangi Dishub DKI Jakarta yang berkantor di Jl. Taman Jatibaru No.1 Jakarta Pusat untuk mencari data sekunder berupa data angka jumlah angkutan umum di Jakarta. Tetapi dikarenakan urusan birokrasi berupa surat-surat yang tidak lengkap peneliti tidak mendapatkan hasil, sehingga peneliti kembali ke kampus untuk menyelesaikan urusan surat-surat yang dibutuhkan oleh Dishub DKI Jakarta. Setelah permasalahan surat dan izin sudah didapat, peneliti kembali ke kantor Dishub DKI dan berhasil mendapatkan data yang dibutuhkan ditambah lagi, peneliti dapat bertemu dengan Kasubbag Program dan Anggaran, Bapak MA untuk bertanya-tanya dan mendapatkan informasi terkait dengan masalah angkutan umum di Jakarta khususnya. Sebagai pembuat kebijakan dan mengatur segala peraturan dilapangan mengenai transportasi maka Dishub DKI ini mempunyai bagiannya dalam sebuah sistem angkutan umum dan posisinya sebagai *state* ini yang mempunyai pengaruh dan hubungan kuat dengan pihak-pihak pelaksana dari angkutan umumnya.

III.6 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki keterbatasan-keterbatasan dalam proses penelitiannya yang telah dilakukan oleh peneliti sehubungan dengan kendala-kendala yang dialami oleh peneliti pada saat melakukan penelitian. Penelitian ini merupakan studi tentang perilaku supir Bus yang “ugal-ugalan” dalam transportasi perkotaan khususnya mengenai angkutan umum, keterbatasan waktu dan tempat yang dialami oleh peneliti dengan informan yaitu karena penelitian ini merupakan perilaku dari pengemudi bus Metromini maka penelitian yang dilakukan hanya di

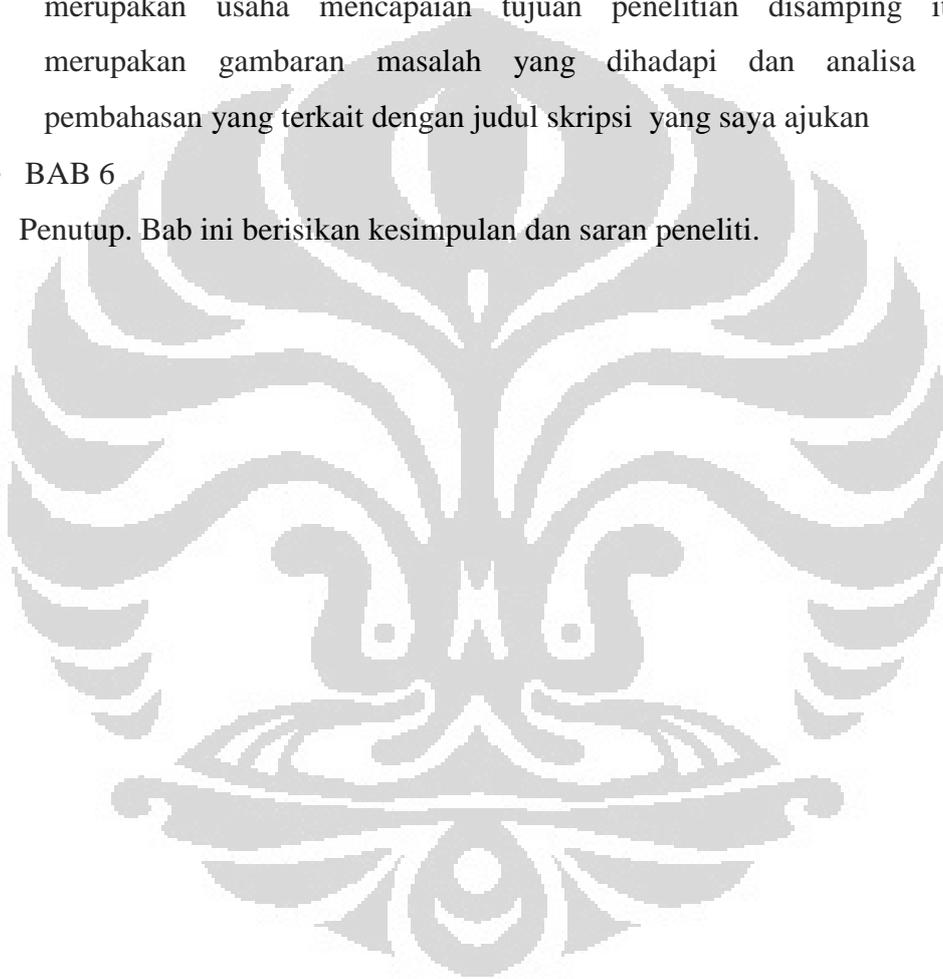
sekitar lingkungannya terutama di dalam bus dan hal ini yang membuat peneliti harus lebih fokus kepada *field note* nya.

Dari segi analisa, kendala lain yang dihadapi oleh peneliti adalah kurangnya literatur yang sesuai atau berkaitan dengan topik yang peneliti angkat sehingga peneliti sedikit mengalami kesulitan dalam menganalisis. Berkaitan dengan tema penelitiannya transportasi perkotaan, maka rujukan atau studi ini terlihat sedikit dikarenakan pendekatan yang banyak digunakan seperti teknik atau ekonomi sedangkan dari pendekatan sosialnya sedikit, maka peneliti kekurangan referensi yang sesuai. Literatur yang berasal dari para akademis masih tergolong sedikit, sehingga membuat peneliti kesulitan mencari kasus yang sesuai dengan konsep-konsep yang digunakannya.

III.7 Sistematika Penulisan

- BAB 1 :
Pendahuluan. Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang masalah, permasalahan, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, dan signifikansi penelitian.
- BAB 2 :
Kerangka Pemikiran. Bab ini berisikan mengenai studi literatur yaitu jurnal, skripsi yang membahas mengenai transportasi sehingga menjadi pegangan atau perbandingan penelitian ini, dan juga pada bab ini terdapat kerangka konsep yang digunakan pada penelitian yaitu *Traffic* dan *Travel Behaviour* dan *Sistem Tindakan* oleh Talcott Parsons.
- BAB 3:
Metode Penelitian. Bab ini terdiri dari pendekatan penelitian yang digunakan yaitu: pendekatan kualitatif dan jenis-jenis penelitian beserta teknik pengumpulan data untuk menunjang data dan informasi untuk menjawab permasalahan penelitian ini. Selain itu juga terdapat lokasi penelitian, proses penelitian, keterbatasan yang dialami dalam penelitian, dan sistematika penulisannya di tiap-tiap bab.

- **BAB 4:**
Hasil temuan. Bab ini mendeskripsikan hasil temuan yang terjadi di lapangan dari hasil wawancara, observasi, maupun dokumen yang didapat sehingga dapat menjadi informasi untuk menunjang penelitian seperti deskripsi area dan deskripsi dari aktor-aktor dalam transportasi
- **BAB 5**
Analisis. Pada bab ini menyajikan pembahasan dalam menganalisis data yang merupakan usaha pencapaian tujuan penelitian disamping itu pula merupakan gambaran masalah yang dihadapi dan analisa maupun pembahasan yang terkait dengan judul skripsi yang saya ajukan
- **BAB 6**
Penutup. Bab ini berisikan kesimpulan dan saran peneliti.



BAB IV
DESKRIPSI AREA PENELITIAN DAN AKTOR-AKTOR DALAM
TRANSPORTASI BUS METROMINI

IV.1 Deskripsi Area

IV.1.1 DKI Jakarta

Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta, atau lebih sering disingkat dengan DKI Jakarta, adalah propinsi terkecil secara luas wilayahnya tetapi terpenting di Indonesia karena segala aktifitas pemerintahan, perdagangan dan aktifitas ekonomi terjadi di propinsi ini. Jakarta ditetapkan sebagai ibu kota Republik Indonesia dan status Jakarta menjadi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Raya¹⁷ (Ensiklopedia Nasional Indonesia, 1997:296). Jakarta sebagai pusat pemerintahan dan dengan penduduknya yang banyak, dibagi menjadi lima wilayah administrasi pemerintahan yang masing-masing dipimpin oleh wali kota. Wilayah administrasi Jakarta Pusat terdiri atas delapan kecamatan yang meliputi 44 kelurahan, Jakarta Utara terdiri atas tujuh kecamatan yang meliputi 35 kelurahan, Jakarta Barat terdiri atas delapan kecamatan yang meliputi 64 kelurahan, Jakarta Timur terdiri atas sepuluh kecamatan yang meliputi 65 kelurahan, dan terakhir Jakarta Selatan terdiri atas sepuluh kecamatan yang meliputi 64 kelurahan.

Luas wilayah DKI Jakarta ini sebesar 664.539,57 kilometer, termasuk Kepulauan Seribu. Di sebelah utara membentang pantai sepanjang 35 km, yang menjadi tempat bermuaranya 13 buah sungai dan 2 buah kanal. Di sebelah selatan dan timur berbatasan dengan Kota Depok, Kabupaten Bogor, Kota Bekasi dan Kabupaten Bekasi, sebelah barat dengan Kota Tangerang dan Kabupaten Tangerang, serta di sebelah utara dengan Laut Jawa.¹⁸ Jakarta merupakan kota metropolitan. Berbagai suku bangsa yang ada di Indonesia berkumpul disini untuk melakukan segala aktifitasnya masing-masing. Orang asing pun banyak di sini, baik wisatawan maupun pekerja. Selain melihat kebudayaan yang beragam disini,

¹⁷ Berdasarkan Undang-undang No 10/1964, tanggal 21 Agustus 1964, (saat itu disebut Daerah Khusus Ibukota/DCI Djakarta Raja).

¹⁸ <http://prov.jakarta.go.id/jakv1/item/halaman/0/0/59/1/1/2/18/3/1/4/3/5/18>. yang diakses pada Senin, 28 Maret 2011 pukul 13.05

berbagai masalah kota metropolitan muncul di Jakarta. Padatnya penduduk akibat urbanisasi, kurangnya lapangan kerja, dan terkikisnya nilai-nilai kemanusiaan menyebabkan tingginya angka kriminalitas di kota ini.

Sedangkan permasalahan secara infrastrukturnya adalah seperti banjir, kurangnya lahan hijau atau taman kota, tingginya tingkat kemacetan di Jakarta karena banyaknya kendaraan yang beroperasi di jalanan terutama kendaraan pribadi seperti mobil dan motor, sedangkan angkutan umumnya hanya sekitar 8% dari seluruh kendaraan yang ada. Di DKI Jakarta, tersedia jaringan jalan raya dan jalan tol yang melayani seluruh kota, namun perkembangan jumlah mobil dengan jumlah jalan sangatlah timpang (5-10% dengan 4-5%). Jakarta mempunyai jalan arteri dan jalan kolektor sepanjang 1.071,6 kilometer, jalan lokal 2.443,4 kilometer, dan jalan orang 1.672,8 kilometer.

Menurut data dari Dinas Perhubungan DKI, tercatat 46 kawasan dengan 100 titik simpang rawan macet di Jakarta. Definisi rawan macet adalah arus tidak stabil, kecepatan rendah serta antrean panjang. Selain oleh warga Jakarta, kemacetan juga diperparah oleh para pelaju dari kota-kota di sekitar Jakarta seperti Depok, Bekasi, Tangerang, dan Bogor yang bekerja di Jakarta. Untuk di dalam kota, kemacetan dapat dilihat di Jalan Sudirman, Jalan Thamrin, Jalan Rasuna Said, dan Jalan Gatot Subroto terutama pada jam-jam pulang kantor.

Untuk melayani mobilitas penduduk Jakarta, banyak kendaraan umum yang dioperasikan di jalan-jalan dari berbagai perusahaan jasa angkutan seperti bus PPD yang dioperasikan di semua jalan penting ibu kota oleh pemerintah, selain itu ada angkutan yang sedang di giatkan dan terus dikembangkan oleh pemerintah propinsi DKI Jakarta yaitu bus way atau transJakarta yang hingga saat ini sudah beroperasi 10 koridor di tiap-tiap jalan penting ibu kota. Tidak hanya jasa angkutan yang difasilitasi oleh pemerintah tetapi banyak jasa angkutan umum swasta lainnya seperti PT Metromini, Kopaja, Kopami, Mayasari Bakti, Bianglala, dll. Bus-bus ini melayani rute yang menghubungkan terminal-terminal dalam kota dan juga yang meramaikan ibu kota dengan segala jenis angkutan umumnya yang turut serta dalam kegiatan transportasi angkutan umumnya.

Jakarta Selatan mempunyai luas wilayah 145,73 km², yang terbagi menjadi sepuluh kecamatan dan meliputi 65 kelurahan. Dengan daerah pusat atau

pemerintahnya berada di kecamatan Kebayoran Baru. Batas-Batas wilayah Kecamatan Kebayoran Baru sendiri di sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Tanah Abang dan Setiabudi, untuk sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Kebayoran Lama, sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Cilandak, dan sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Mampang Prapatan. Kecamatan Kebayoran Baru, Jakarta Selatan yang merupakan salah satu daerah pusat kegiatan ekonomi Jakarta yang mengalami pertumbuhan yang pesat. Kebayoran Baru dikenal oleh masyarakat Jakarta sebagai salah satu daerah elit, karena banyak kegiatan perekonomian yang berlangsung di sana dan daerah tersebut banyak dimukim oleh masyarakat lapisan menengah ke atas. Pada awalnya Kebayoran Baru dibagi menurut blok (dari Blok A sampai Blok S), sesuai dengan tipe peruntukan dan ukuran perumahan yang dibuat, namun hingga saat ini penyebutan blok-blok tersebut lebih populer dan dikenal masyarakat dibandingkan nama kelurahannya (Hadiwinoto, 2010:41). Blok M menjadi salah satu *Central Business Distric* (CBD) yang ditandai dengan banyaknya kegiatan ekonomi yang berlangsung di daerah tersebut serta terdapat terminal bis yang dapat menghubungkan Blok M dengan daerah-daerah dari segala penjuru Jabodetabek, dengan demikian volume masyarakat yang mendatangi daerah Blok M cukup tinggi dan berasal dari berbagai arah. Terutama bagi mereka yang memiliki keperluan di Blok M ataupun hanya sebagai tempat persinggahan di terminal untuk berganti moda transportasi yang digunakan selanjutnya.

Penelitian ini berangkat dari supir-supir bus Metromini 610 jurusan Blok M-Pondok Labu, sehingga areal penelitiannya adalah sepanjang jalan yang dilalui bus Metromini 610 ini, dari Pondok Labu hingga Blok M dan juga sebaliknya. Berawal dari Pondok Labu adalah ujung trayek bus Metromini 610, di sini banyak pusat kegiatannya seperti ada pasar, pusat belanja, sekolah, dan tempat untuk berganti moda transportasi lain untuk tujuan Depok, Cinere, Ciputat, dll. Tidak seperti Blok M yang mempunyai terminalnya sendiri, di Pondok Labu lebih seperti terminal bayangan yang begitu banyak bus dan angkot yang tidak tertata rapi semuanya menjadi satu dengan kendaraan pribadi jalurnya sehingga sering macet di daerah sini. Sepanjang jalan ini ada Rumah Sakit Fatmawati di perempatan Fatmawati, sekolah-sekolah sepanjang jalan seperti SD, SMP, SMA,

dan SMK, D'Best¹⁹, pasar Cipete dan Pasar Blok A, dan sekitar Blok M baik itu di terminal bahkan daerah blok M, seperti Blok M square dan Blok M Plaza. Panjang trayek ini adalah 8km lebih pendek dibandingkan dengan trayek bus Metromini lain di Jakarta Selatan dan juga daerah ini termasuk strategis karena penumpangnya tidak pernah sepi.

Gambar IV.1
Trayek Utama Metromini 610



Sumber: Dokumentasi Peneliti

Ket: Gambar IV.1 (a) perempatan Blok M, banyak supir yang tertangkap karena pelanggarannya baik itu ditahan STNKnya atau membayarkan sejumlah uang kepada polisi.

Gambar IV.2 (b) perempatan RS fatmawati, tepat di kanan jalan atau didekat taman, banyak kumpulan orang yang berada di sana, mereka adalah “timer” untuk angkot-angkot yang mengarah ke Lebak bulus dan ada pula “timer” untuk Metromini 610

¹⁹ Pada awal penelitian di akhir tahun 2010 tempat perbelanjaan ini masih dengan nama D'best, seiring dengan penelitian, pada awal Februari 2011, tempat perbelanjaan ini sedang dalam renovasi dan direncanakan berganti nama menjadi Lotte Mart.

IV.1.2 Terminal

Terminal adalah tempat atau titik yang menghubungkan suatu tempat dengan tempat lainnya ataupun menjadi tujuan akhir angkutan umum di sudut-sudut Jakarta. Terminal bus adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/ atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Di DKI Jakarta sendiri memiliki 23 terminal penumpang dengan berbagai tipe. Tipe A adalah terminal penumpang yang luas daerahnya lebih dari 10.000,00 m² dan berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, dapat menampung angkutan selain dari dalam kota tetapi angkutan dari luar kota seperti Terminal Pulogadung, Terminal Kampung Rambutan, Terminal Kalideres, dan Terminal Lebak Bulus. Sedangkan untuk Tipe B adalah terminal yang hanya mempunyai kapasitas menampung angkutan dalam kota atau berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi seperti Terminal Blok M, Terminal Senen, Terminal Rawamangun, Terminal Pasar Minggu, dll. Terakhir Tipe C adalah terminal dalam skala lebih kecil lagi hampir sama dengan tipe B yaitu antar kota dalam propinsi tetapi mempunyai kapasitas besar untuk penumpang karena titiknya yang ramai seperti Terminal Ragunan dan Terminal Kampung Melayu.

Selain terminal resmi tersebut ada terminal dimana keberadaannya itu menjadi keramaian dan tempat transit untuk menggunakan armada lainnya tetapi bukan berbentuk fisik terminal hanya saja seperti jalan yang memutar ataupun jalan yang ramai yang dijadikan oleh supir-supir angkutan sebagai tempat menyandarkan kendaraannya seperti Pondok Labu, Ciledug, Tanah Abang, dan tempat-tempat lainnya. Hal inilah yang tidak bisa dihilangkan begitu saja ataupun melegalkan daerahnya menjadi terminal karena keterbatasan ruang untuk menjadikan terminal maka daerah-daerah tersebut tidak lepas dari kemacetan dan keramaiannya di jalan.

Unit Pengelola Terminal Angkutan Jalan di DKI Jakarta adalah UPT Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan kegiatan pengelolaan terminal angkutan jalan, dipimpin oleh seorang Kepala UPT yang bertanggung Jawab kepada Dinas

dengan fungsi: Pelaksanaan Dokumen Anggaran (DPA), Pengelolaan administrasi, Pelaksanaan Pengelolaan Terminal Angkutan Jalan, Pemungutan Retribusi, dan Pelaksanaan Tata Usaha dan Pelaporan dan bertanggungjawabkan pelaksanaan tugas dan fungsi. Sebagai susunan struktur organisasi ini berlandaskan banyak hukum seperti Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, Perda No. 10 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah, hingga Per Gub No. 78 Tahun 2007 tentang Petunjuk Teknis Pemungutan Retribusi Daerah Pelayanan Perhubungan dan Per Gub No. 10 Tahun 2010 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Terminal Angkutan Jalan.

Gambar VI. 2
Kondisi Terminal Blok M



Sumber : Dokumentasi Peneliti

Gambar VI.2 adalah gambar keadaan terminal Blok M, di mana berbagai macam bus dari berbagai macam jurusan datang kesini untuk mengantar atau untuk menjemput penumpangnya, bila dilihat terminal Blok M ini memang didominasi oleh angkutan bus sedang Metromini seperti Metromini 72, 70, 69, 610, 619, dll selain itu ada bus-bus besar seperti patas yang melayani daerah-daerah hingga sekitar Jakarta seperti Tangerang, Bekasi. Terminal Blok M juga merupakan koridor 1 dari busway atau transJakarta tujuan Kota, maka banyak penumpangnya juga yang menggunakan moda transportasi ini baik mereka yang memarkirkan

kendaraan pribadinya di Blok M atau mereka yang datang menggunakan moda angkutan umum yang selanjutnya melanjutkan dengan transJakarta. Terminal Blok M memiliki 6 jalur untuk bus-busnya, dan jalur khusus Metromini adalah di jalur 5 dan jalur 6. Terminal blok M yang sangat strategis dengan pusat perbelanjaan dan akses-akses menuju sekitar Jakarta maka terminal ini selalu ramai dengan penumpang dan bus-busnya.

Secara posisi dan bentuk dari bangunan terminal sangat mendukung untuk mengatur lajur dari orang-orang untuk turun dan naik pada tempatnya, akan tetapi pada kenyataannya semua jauh dari keteraturan, baik karena masalah dari penumpang itu sendiri dan karena masalah dari manajemen pengaturan angkutan umumnya. Masalah pada penumpang jelas kepada budaya dan kurang kedisiplinan masyarakat untuk bisa belajar teratur, sedangkan masalah pada manajemen terjadi karena pengaturan angkutan di terminal oleh petugas lapangannya yang bertindak kurang tegas dan banyak melakukan penyimpangan terhadap cara kerjanya.

Gambar VI.3
Keadaan di Luar Terminal Blok M



Sumber : Dokumentasi Peneliti

Sedangkan pada gambar VI.3 dapat dilihat saat-saat bus keluar dari terminal di siang hari. Hanya ada beberapa penumpang yang naik dari terminal, sedangkan sisanya lebih memilih untuk naik dari pintu keluar terminal atau ada yang naik tepat di perempatan yang dapat menyebabkan gangguan perjalanan dan

kemacetan. Saat keluar sendiri, bus-bus ini tidak teratur dan bertindak sewenangnyanya maka ketika lampu hijau, seolah menjadi “ajang balap” antar bus yang melalui rute dan trayek yang sama untuk segera mencari penumpang.

IV.2 Aktor-Aktor Dalam Transportasi Kota

IV.2.1 Dinas Perhubungan DKI Jakarta

Sebagai aparatur bagian dari pemprov DKI Jakarta, maka Dishub mempunyai wewenang untuk mengatur permasalahan transportasi di DKI Jakarta. Kronologis awal berdirinya, DKI Jakarta sebagai kota atau sebagai ibukota harus mempunyai dinas untuk mengatur angkutan di Jakarta maka berdasarkan Kep Gub Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 1b.3/1/7/1966, 20 Agustus 1966 tentang pembuatan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya atau disingkat DLLAJR sehingga daerah wewenangnyanya hanya berada pada angkutan jalan tidak termasuk kereta, pesawat, ataupun kapal. Lalu pada perkembangannya dengan adanya otonomi daerah maka berdasarkan Perda No. 3 Tahun 2001 tentang Bentuk Susunan Organisasi dan Tata Perangkat Daerah dan Sekretariat DPRD Prov. DKI Jakarta yang awalnya pada tahun 1985 telah dibentuk susunan organisasi dan tata kerja DLLAJR, dinas ini menjadi suatu bentuk organisasi dengan segala strukturnya dan menjadi dinas yang berdiri sendiri dibawah pemprov DKI Jakarta, untuk menangani seluruh angkutan jalan dan berkembang hingga kereta, pesawat, dan kapal. Sesuai dengan Kep Gub Provinsi DKI Jakarta No. 79 Tahun 2002 menjadi Dinas Perhubungan yang mencakup semua aspek angkutan di DKI Jakarta baik darat, udara, dan laut.

Landasan hukum organisasi dinas perhubungan (Dishub) ini ada pada Perda No. 10 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah dan Per Gub No 97 Tahun 2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan. Berfungsi “Menyelenggarakan pembinaan, pembangunan, pengelolaan, pengendalian dan pengkoordinasian kegiatan di bidang perhubungan darat, laut, dan udara”. Kedudukan dari Dishub ini berdasarkan Perda 10 Tahun 2008 adalah Dinas perhubungan merupakan unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan, Dinas perhubungan dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung Jawab kepada Gubernur melalui Sekretaris Daerah,

Dalam melaksanakan tugasnya Kepala Dinas dibantu oleh seorang Wakil Kepala Dinas, dan Dinas perhubungan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dikoordinasikan oleh Asisten Perekonomian dan Administrasi.

Proyek besar dari angkutan yang dijalankan oleh Dishub adalah TransJakarta atau busway yang hingga sekarang sudah beroperasi dari 10 koridor dimulai sejak tahun 2004. Proyek *Busway* sudah menunjukkan bukti akan kepatuhan budaya antre, membayar tiket, berhenti pada tempat yang disediakan, memberikan kesempatan duduk pada wanita hamil dan para manula, serta banyak hal kebiasaan yang akan sangat membantu adanya budaya beradab dalam berlalu lintas. Saat ini rute *busway* yang ada di Indonesia adalah rute terpanjang di dunia dengan lebih dari 100km, membentang dari arah Timur-Barat dan Utara-Selatan Jakarta (Bambang Susanto, 2009:21). Lalu kemudian direncanakan untuk membuat MRT/ Subway pada awal tahun 2012 dan rencana pembuatan LRT/ Monorail yang hingga kini pembangunannya terhambat dan memerlukan bantuan dari pemerintah pusat. Selama rencana beroperasi di tahun 2014, Pemda DKI mencari solusi murah berupa *Bus Rapid Transit*²⁰ (sistem angkutan massal cepat berbasis bus). Dan tentu saja pembangunan lain yang dilakukan oleh Dishub dan dinas lain terkait dengan permasalahan di jalan seperti pelebaran trayek jalan, permasalahan rambu-rambu, penambahan jalan tol, dan manajemen pengaturan dilapangan seperti jam-jam jalan yang berlaku, pengalihan jalan dan kebijakan parkir. Tentu saja usaha yang dilakukan oleh Dishub tidak tertutup sedemikian rupa tetapi masih banyak yang harus dilakukan untuk menyelesaikan masalah utama kota yaitu kemacetan.

Untuk petugas lapangannya dari Dishub sendiri mereka mempunyai teritori atau wilayahnya di sekitar terminal dan jembatan gantung²¹. Akan tetapi

²⁰ Transportasi publik berbasis bus yang memberikan kenyamanan dibandingkan dengan bus biasa, kecepatan, dan terintegrasi dengan angkutan lain seperti kereta dan transit dengan bus lain. Dengan memiliki jalurnya sendiri maka efisiensi waktu dan penghematan biaya menjadi kualitas pelayanan utamanya. Curitiba, Brazil yang pertama kali mengimplementasikan BRT system di seluruh dunia pada tahun 1974 dengan namanya RIT (Ride Integrada de Transporte)

²¹ Jembatan gantung adalah tempat dimana untuk mengukur kendaraan besar khususnya truk-truk yang membawa muatan lebih untuk di cek agar kelebihan beban yang mereka bawa tidak merusak jalan, seperti bobot jalan adalah 5ton, sedangkan bobot dari truk adalah 10ton maka truk ini tidak diperbolehkan melintasnya. Jembatan gantung banyak berada di luar kota DKI Jakarta. Dikarenakan bobot jalanan sekarang ini sudah dapat menampung bobot 10ton, akan tetapi angkutan besar tidak diperbolehkan melintas dalam kota.

untuk Jakarta sendiri keberadaan jembatan gantung hampir dikatakan tidak ada karena keberadaan angkutan besar atau truk tidak diperbolehkan melintas jalan dalam ibukota kecuali mempunyai tujuan pelabuhan dengan rute yang diluar jalanan ibu kota. Kapasitas jalan hanya bisa menampung kendaraan kurang dari 10ton, sehingga kendaraan besar tidak diperbolehkan melintas di jalan utama, tetapi seiring berjalannya waktu dan banyaknya kendaraan jalanan yang ada di ibu kota sudah lebih kuat dan bisa menampung kendaraan hingga diatas 10 ton tetapi hal itu tetap tidak mengizinkan angkutan bermuatan besar untuk masuk ke dalam jalanan ibu kota.

IV.2.2 PT Metromini

PT Metromini adalah sebuah PT yang bergerak dibidang transportasi berdiri pada tanggal 24 November 1976 atas usulan dari Mantan Gubernur DKI Jakarta, Ali Sadikin. Selain Ali Sadikin ada pendiri-pendiri lainnya seperti Direktur BNI 46, H M Ismail BBA, Direktur Bank DKI (Pembangunan Jaya) H. Abdul kahar, Ka Dinas LLAJ Junitin Sianturi, Kasubdis BUA Idris Pardede, dan dari Mabes Polri Noerlan Sutan Maradjo. PT Metromini ini terletak di Jl. Pemuda Kav.721, Pulo Gadung, Jakarta Timur. Selama perjalanan berdirinya PT ini telah tiga kali berpindah tempat hingga terletak di Pulo Gadung saat ini, saat pertama kali PT ini berdiri kantor pusatnya berada di Kantor pav: Pemda DKI, Jakarta fair 1976-1977 yang letaknya sangat strategis dengan pusat pemerintah ibukota, lalu kemudian berpindah di kontrakan Proyek Senen lantai III Blok II pada tahun 1977-1980 yang sekarang menjadi Ramayana Senen, dan hingga sekarang di Jl. Pemuda Kav. 721, Pulo Gadung, Jakarta Timur, yang berdasarkan informasi bahwa kantor ini adalah tempat tinggal dari Citra Dewi seorang artis.²²

²² Hasil wawancara dengan pihak dari PT. Metromini yaitu IN yang menjabat sebagai staff keuangan dan sudah bekerja di PT. Metromini lebih dari 30 tahun dan berkecimpung dalam kepemilikan armada bus Metromini.

Gambar IV.4
Kantor PT. Metromini



Sumber : Dokumentasi Peneliti

Setiap anggota dari PT Metromini mempunyai suaranya dalam bentuk kepemilikan saham atau ketika sedang ada rapat, maka suara tertinggi ada pada RUPS (Rapat Umum Pemegang Saham). Kepemilikan dari saham itu sendiri dari satu saham berhak untuk kepemilikan 3 armada bus, akan tetapi pada kenyataannya sekarang, banyak orang memiliki saham tetapi mereka tidak memiliki busnya karena banyak sudah di jual. Begitu pula dengan pemilik baru armada busnya, mereka tidak memiliki saham tetapi masih atas nama dengan pemilik bus sebelumnya. Sedangkan pengelolaan dari PT Metromini sendiri dipegang oleh Presiden Komisaris yang terdiri dari beberapa orang kurang lebih sebanyak tiga orang, lalu dari Presiden Komisaris ini membawahi Presiden Direktur atau Direktur Utamanya dan tiap Direktornya ada empat bagian yaitu Direktur Keuangan, Direktur Operasi, Direktur Pengembangan usaha, dan Direktur Umum. Dari keempat direktur ini mempunyai susunan hirarkinya masing-masing seperti Manager, Kabag, Kasie, dan posisi terbawah ada staff. Dari tiap bagian ini mempunyai kerja dan perannya masing-masing, yang mengurus permasalahan dilapangan langsung ada petugas lapangan dari kelima wilayah DKI Jakarta yang dibawah oleh Kabag bagian Operasi.

Gambar IV.5

Surat Saham PT Metro Mini



Sumber : Dokumentasi Peneliti

Ada dua jenis armada bus yang dinaungi oleh PT Metromini yaitu bus berukuran sedang yang sering dapat kita lihat dan bus berukuran besar yang melayani rute ke Cibinong dan ke Cilengsi, pada awalnya semua armada yang dimiliki PT Metromini berukuran sedang, tetapi dikarenakan jaraknya jauh ke Cibinong dan ke Cilengsi maka ada modifikasi ukuran menjadi bus besar. Jumlah armada bus besar ada 42 bus, sedangkan bus sedangnya 3100 bus. *Fee* yang harus dibayarkan tiap bus kepada PT Metromini tiap bulannya adalah 30ribu untuk bus sedang dan bus besar 60ribu rupiah.

Trayek pertama yang dibuka oleh PT Metromini adalah P10 jurusan Senen-Sunter, S72 jurusan Blok M-Lebak Bulus melalui Radio Dalam, S79 jurusan Blok M-Lebak Bulus Melalui Fatmawati, S76 jurusan Blok M-Kp Rambutan, dan T50 jurusan Kp Melayu-Perumnas Klender. Semakin lama trayek bertambah hingga mencapai seluruh daerah administrasi DKI Jakarta. Untuk pengadaan bus PT bekerja sama dengan beberapa Bank untuk kreditnya seperti Bank DKI, Bank Pasifik, Bank Bumi Daya Tebet hingga tahun 1995, seterusnya dengan kredit bebas mencari kendaraannya sendiri. Seperti yang dilakukan oleh bank DKI pada tahun 1976 kredit 16 bus, lalu tahun 1977 kredit 90 bus, tahun 1978 kredit 95 bus, dan tahun 1979 kredit 100 bus. Lalu kemudian kredit yang dilakukan oleh Bank Pasifik pada tahun 1979 kredit 5 bus, dan terakhir oleh Bank

Bumi Daya pada tahun 1995 kredit sebanyak 30 bus. Tetapi sekarang penambahan jumlah bus hampir sudah tidak ada, karena sudah banyaknya armada yang ada dan PT lebih mengarahkan untuk diadakan peremajaan bus-bus lama menjadi bus baru.

Untuk Petugas lapangannya dari PT Metromini, berkordinasi dengan polisi, dishub, dan preman sekitar sehingga menjamin keamanan pengemudi bus Metromini dari pungutan liar selain pungutan yang sudah diatur oleh kordinator lapangannya. Petugas lapangan ini ada dua jenis, organik dan non organik. Organik adalah petugas lapangan yang resmi dari PT Metromini yang mengawasi kegiatan lapangan dari pengemudi Metromini sedangkan Non organik adalah petugas lapangan tidak formal atau dalam kata lain “preman” wilayahnya yang sudah bekerja sama dengan petugas lapangan formal untuk menjaga keamanan bus selama trayek yang dilaluinya.

Tabel IV.1

5 Wilayah Operasi bus Metromini

Wilayah	Jumlah Trayek	No Metromini	Unit	Total
Jakarta Pusat	8 Trayek	Metromini P 01	21 unit	
		Metromini P 03	72 unit	
		Metromini P 05	22 unit	
		Metromini P 07	91 unit	
		Metromini P 10	74 unit	
		Metromini P 11	29 unit	
		Metromini P 15	43 unit	
		Metromini P 17	65 unit	
				417 unit
Jakarta Barat	7 Trayek	Metromini B 80	57 unit	
		Metromini B 82	16 unit	
		Metromini B 83	23 unit	
		Metromini B 84	37 unit	
		Metromini B 85	29 unit	

Wilayah	Jumlah Trayek	No Metromini	Unit	Total
		Metromini B 91	105 unit	
		Metromini B 92	70 unit	
				337 unit
Jakarta Utara	4 Trayek	Metromini U 23	57 unit	
		Metromini U 24	16 unit	
		Metromini U 29	23 unit	
		Metromini U 30	37 unit	
				217 unit
Jakarta Timur	16 Trayek	Metromini T 40	2 unit	
		Metromini T 41	177 unit	
		Metromini T 42	76 unit	
		Metromini T 43	24 unit	
		Metromini T 44	35 unit	
		Metromini T 45	60 unit	
		Metromini T 46	48 unit	
		Metromini T 47	96 unit	
		Metromini T 49	53 unit	
		Metromini T 50	52 unit	
		Metromini T 51	1 unit	
		Metromini T 52	46 unit	
		Metromini T 53	48 unit	
		Metromini T 54	35 unit	
		Metromini T 58	37 unit	
		Metromini T 506	96 unit	
				886 unit
Jakarta Selatan	18 Trayek	Metromini S 60	34 unit	
		Metromini S 61	35 unit	
		Metromini S 62	114 unit	
		Metromini S 64	26 unit	

Wilayah	Jumlah Trayek	No Metromini	Unit	Total
		Metromini S 69	174 unit	
		Metromini S 70	35 unit	
		Metromini S 71	57 unit	
		Metromini S 72	45 unit	
		Metromini S 74	66 unit	
		Metromini S 75	174 unit	
		Metromini S 76	37 unit	
		Metromini S 77	37 unit	
		Metromini S 78	8 unit	
		Metromini S 79	48 unit	
		Metromini S 610	125 unit	
		Metromini S 611	48 unit	
		Metromini S 619	47 unit	
		Metromini S 640	133 unit	
				1243 unit
Total	53 Trayek			3100 Unit

Sumber Data : PT Metromini hingga Januari 2011, diolah peneliti

Melihat pada data angkutan Metromini di atas, pengoperasian Metromini dibagi kepada 5 daerah administrasi DKI, yaitu Jakarta Pusat, Jakarta Barat, Jakarta Utara, Jakarta Timur, dan Jakarta Selatan. Masing-masing wilayah administrasi ini dilayani dalam jumlah trayek dan jumlah angkutan yang berbeda-beda. Di mana jumlah paling sedikit baik dari trayek dan jumlah angkutannya adalah daerah Jakarta Utara, yang terdiri dari 4 trayek yang dilayani dan jumlah angkutannya sebanyak 217 unit. Sedangkan jumlah trayek yang dilayani dan jumlah angkutan yang besar berada pada daerah Jakarta Selatan, sebanyak 18 Trayek yang dilayani dan jumlah angkutannya sebanyak 1243 unit.

Lalu berdasarkan informasi yang didapat dari informan, dari seluruh trayek di Jakarta Selatan, trayek S 610 (Pondok Labu - Blok M) adalah trayek

yang memiliki jarak paling pendek sekitar 8 km dan trayek ini termasuk trayek yang bagus karena penumpang yang menggunakan bus termasuk banyak dan arus dari aliran penumpangnya silih berganti selama perjalanan.

IV.2.3 Pelaku Usaha Bus Metromini (Pemilik Bus)

Pemilik adalah orang yang mempunyai kuasa penuh terhadap kepemilikan armada busnya, sehingga segala operasional seperti setoran, supir-supir yang bekerja, ketentuan-ketentuan atas perintah dari pemilik bus Metromininya. Jumlah armada bus yang dimiliki oleh pemilik ini bervariasi dari satu armada hingga bahkan lebih dari sepuluh armada bus yang dimiliki. Selain itu kepemilikannya tidak hanya untuk satu trayek tetapi bisa untuk trayek lainnya. Dapat dikatakan pemilik-pemilik ini adalah pengusaha lokal transportasi angkutan bus Metromini sehingga mereka berhak bertindak sesuai kebutuhannya sedangkan tanggung jawab kepada PT Metromini adalah hanya membayar izin nama sebesar Rp 30.000, pada mulanya kepemilikan bus ini berupa saham yang dijual oleh PT Metromini, tiap satu lembar saham berlaku untuk 3 armada bus.

Bergeser kegunaan keberadaan PT Metromini sebagai jasa angkutan berubah menjadi bisnis atau usaha dalam bidang transportasi karena meskipun tidak memiliki saham, tetapi bus-busnya dapat diperjual belikan sehingga sekarang ini banyak pengusaha angkutan ini hanya memiliki armada yang dibeli dari orang lain, sedangkan sahamnya tidak dimiliki atau masih atas nama pemilik sebelumnya. Pada awalnya PT Metromini menyediakan bus, dan orang yang mempunyai saham bisa membeli busnya, akan tetapi sekarang PT Metromini sudah tidak menyediakan bus lagi, semua itu kembali menjadi tanggung jawab pemilik busnya apabila ingin meremajakan busnya atau ingin membeli bus baru.

Berdasarkan hasil yang peneliti dapatkan dari supir-supir, pemilik bus ini mempunyai berbedanya masing-masing seperti ada pemilik yang beretnis Batak, Jawa, Betawi, begitupula dari profesi mereka dan jumlah armada yang dimilikinya. Kepemilikannya jumlah armadanya bervariasi ada memiliki 2 bus hingga bahkan lebih dari 10 bus dan juga setoran yang harus dibayarkan bermacam-macam ada yang 200ribu hingga 250ribu rupiah. Syarat yang harus dimiliki oleh pemilik-pemilik ini adalah apabila memiliki bus maka harus

mempunyai pangkalannya sendiri atau “pol” untuk memarkirkan kendaraannya, akan tetapi kebanyakan pemilik karena tidak adanya lahan atau keterbatasan tempat maka banyak dari pemilik-pemilik ini meletakkan busnya disembarang tempat seperti dipinggir jalan atau di tanah-tanah kosong.

IV.2.4 Jasa Pengemudi (Supir)

Supir adalah aktor yang akan dilihat dalam penelitian ini, mereka sebagai aktor yang mempunyai tanggung Jawab untuk memenuhi kebutuhan dari masyarakat dalam bertransportasi dan juga bertanggung Jawab dengan negara (dishub) sebagai penyedia izin untuk melakukannya. Untuk supir dari Metromininya banyak anggapan dari masyarakat bahwa mereka bersuku bangsa Batak atau Medan, akan tetapi pada kenyataannya sekarang segala anggapan itu sudah tidak sepenuhnya benar, karena untuk supir sendiri sudah banyak etnis lain yang berada didalamnya baik itu dari Jawa, Sunda, atau bahkan Betawi. Bahkan untuk satu pool²³ sendiri ada beragam etnis di dalamnya, tetapi untuk beberapa tempat ada yang masih berkumpul dengan etnis-etnisnya. Seperti di daerah Pondok Labu beberapa titik masih ramai dengan etnis Bataknya karena mereka ngumpul bareng dan merasa nyaman didalamnya selain itu kultur budayanya yang beda dengan etnis lain yang membuat mereka tidak bisa bergabung dengan etnis lainnya, yaitu ketika mereka sedang berada di Lapo²⁴. Berdasarkan pengamatan dan informasi yang peneliti dapatkan, sudah beberapa tahun terakhir ini supir bus Metromini bekerja sendiri tanpa ditemani lagi oleh rekannya yaitu “kenek” atau kata formalnya kondektur. Begitupula informan yang peneliti dapatkan ketiganya adalah supir bus yang sekarang bekerja sendiri untuk mendapatkan penghasilan yang lebih maksimal. Hal ini peneliti lakukan karena pendekatan dengan supir-supir yang bekerja sendiri lebih muda masuknya dengan mengobrol dan terkadang

²³ Pool berarti tempat untuk memarkirkan busnya ketika sedang tidak beroperasi baik itu tempatnya atas nama pemilik dari bus ataupun tempat lain untuk menitipkan busnya.

²⁴ Tempat kumpul orang-orang Batak yang menyediakan makanan berupa B1 dan B2 yang dimaksud dengan daging babi dan Anjing, selain itu orang-orang Batak itu menamakan Lapo yang berarti Lapangan Politik karena disini mereka banyak hal yang bisa dibicarakan ketika ngumpul-ngumpul.

bisa membantunya menarik uang kepada “sewa”²⁵. Sedangkan apabila supir bekerja dengan “kenek”nya maka komunikasi banyak dilakukan keduanya terkait dengan mencari sewa sehingga peneliti sulit untuk mendapat informasi dari supirnya dan juga terkait dengan transaksi uang di jalan, semua dibebani oleh “kenek”, tetapi dengan supir yang bekerja sendiri maka peneliti dapat melihat langsung transaksinya yang dibayar oleh supir.

Informan LB

LB adalah supir dari bus Metromini yang sudah bekerja menjadi supir hampir selama 20 tahun, LB berusia 45 tahun, sudah berkeluarga dan mempunyai 4 orang anak, pertama (perempuan) kelas 1 SMK, kedua (laki-laki) kelas 2 SMP, ketiga (perempuan) kelas 6 SD, terakhir (laki-laki) bayi. LB sudah mulai menggeluti kegiatan Metromini ini sejak tahun 1988 dengan menjadi “kenek” yang lalu kemudian menjadi supir dari bus Metromini, berawal dari belajar dengan membawa angkota lalu membawa bus berukuran sedang ini. Pendidikan akhir dari LB adalah SMP, sempat bersekolah di SMK tetapi ketika kelas 1, LB putus sekolah dan tidak melanjutkan pendidikannya kembali. Saat itu ketika LB sedang ikut pamannya ke Tanjung Karang, Lampung selama 4 tahun dari kelas 2 SMP hingga kelas 1 STM, tetapi putus sekolah. Alasan LB ikut dengan pamannya adalah untuk meringankan beban orang tuanya dengan ikut pamannya yang bekerja di PLN Lampung. Pengalaman LB saat pertama kali datang ke Jakarta pada tahun 1980 tidak memiliki siapa-siapa lalu kemudian hanya bermodal bertemu dengan rekan-rekannya yang seetnis, LB ikut kedalam pekerjaan angkutan umum ini. Selama LB di Jakarta, LB pernah berganti-ganti pekerjaan seputar dengan kendaraan seperti pernah membawa taksi Blue Bird, lalu ditawarkan menjadi supir pribadi dengan gaji Rp. 700.000/ bulan. LB tinggal di Jombang, Ciputat sehingga sehari-harinya untuk bekerja LB dengan motornya pergi ke pool Metromininya di daerah Pondok Labu pada pagi hari apabila sedang mendapat giliran pagi untuk kemudian mengendarai bus Metromini milik orang lain.

²⁵ Sewa adalah sebutan yang diberikan oleh supir-supir atau siapapun yang berkecimpung dalam kegiatan angkutan sebagai nama lain dari penumpang. Karena sewa ini yang memberikan pemasukan untuk pemilik bus, dan lebihnya dari uang setoran adalah milik supir.

Shift kerja dari LB ada bergiliran dengan rekannya yaitu dari pukul 11 hingga pukul 8 malam lalu dilanjutkan lagi pada esok harinya pagi hingga pukul 11 siang, lalu bergantian dengan rekan lainnya yang bekerja dari pukul 11 hingga pukul 8 malam juga yang dilanjutkan esok harinya dan LB kembali bekerja pada pukul 11 siangya lagi. LB bekerja sendiri sebagai supir tanpa ditemani oleh “kenek”, hal ini dilakukan karena untuk mendapatkan penghasilan yang lebih maksimal dibandingkan apabila LB harus bekerja dengan “kenek” yang hasilnya dibagi dua. LB membawa mobil milik dari Pak Nainggolan yang berprofesi sebagai tukang tambal ban dan Pak Nainggolan memiliki 3 bus yang baru dimilikinya sekitar 4 bulan. Setiap harinya LB harus membayar setoran pada pemilik bus, Rp 200ribu yang terdiri dari 180ribu sewa, 20ribu reparasi. Sedangkan biaya isi bensin (solar) sebesar Rp 180ribu, diisi pada saat malam hari atau selesai “narik”.

Pertemuan awal saya dengan Pak LB pada tanggal 10 Desember 2010 yaitu ketika secara *random* menaiki bus Metromini dari Pondok Labu lalu secara *accidental*/ kebetulan, saya mulai membuka pembicaraan dengan LB terkait dengan keadaan di jalan dan lain-lain. Waktu itu sekitar pukul 10.00 pagi suasananya ramai di Pondok Labu karena disana ada pasar Pondok Labu dan banyak angkot baik itu sedang berjalan ataupun sedang mengistirahatkan kendaraannya. Selain itu ada sekolah, universitas dan tempat-tempat kegiatan lainnya, oleh sebab itu daerah ini tidak akan pernah sepi dengan segala kegiatan dan rutinitasnya. Pondok Labu merupakan pemberhentian terakhir dari bus Metromini 610 dan banyak penumpang yang melanjutkan perjalanannya untuk menuju tempat sekitar dengan angkot-angkotnya. Cuaca yang panas dan terik pada siang hari membuat keadaan menjadi begitu gerah untuk saya sendiri begitu pula ketika saya melihat orang-orang sekitar banyak merasa kepanasan dan gerah dengan cuacanya hari itu. Saat perjalanan awal bus LB sudah cukup banyak penumpangnya sekitar 5-7 penumpang sudah berada di dalam tetapi buat LB, jumlah sedemikian rupa masih sangat kurang, dengan itu selama masih berada di daerah Pondok Labu laju dari bus LB tidak cepat, kira-kira hanya 20-30km/jam lajunya untuk mencari-cari “sewa” agar target yang dicapai oleh LB dapat terpenuhi untuk seharinya. Pendapatan sehari LB sekitar Rp. 100ribu, perbulan

minimal bisa mendapatkan Rp 2juta, (dengan asumsi “narik” terus tiap hari dengan bergantian dengan supir lainnya).

Setelah tidak ada penumpang yang naik pada busnya selama perjalanan, LB menambah kecepatannya untuk segera mencari tempat pemberhentian lainnya guna mencari penumpangnya seperti tidak jauh dari Pondok Labu ada pertigaan dapur susu, pertigaan ini cukup strategis karena banyak penumpangnya dari berbagai tempat baik itu dari karang tengah atau dari dapur susu. Tetapi setelah ”ngetem” disana sekitar 5 menit hanya ada 3 penumpang yang naik busnya, tentu saja dengan “ngetem” di dekat pertigaan itu mengganggu kendaraan lain yang sedang melintas, dengan keadaan santai dan berbicara sendiri, LB tidak memperdulikannya sehingga lebih fokus melihat kanan, kiri, kebelakang busnya untuk mencari “sewa”. Melanjutkan perjalanannya selama perjalanan di depan Rumah Sakit Fatmawati jalanan begitu macet karena tepat didepan pintu masuk Rumah Sakit itu ada penyempitan jalan dan juga sebelumnya ada pertigaan yang ramai dengan kendaraan melintasi. LB ketika saat macet melihat bus 610 lainnya didepannya yang berjarak sekitar 100m merasa tersaingi, kemudian LB menggunakan jalur yang berlawanan hanya untuk melewati 610 didepannya dan untuk melewati dari kemacetannya dan perbuatannya itu membuat kendaraan dari arah berlawanan pada membunyikan klaksonnya bahkan ada yang marah-marah seperti pengguna sepeda motor.

Sesampainya di lampu merah RS Fatmawati, tepat dengan keadaan lampu merah sehingga LB menghentikan kendaraannya tetapi tidak menghentikan usahanya untuk mencari “sewa” dari sisi seberang jalan dari arah ragunan yang banyak penumpang kearah tujuan Blok M. Tepat di perempatan lampu merah RS Fatmawati ada kumpulan orang-orang dibawah pohon dengan membawa ember dan cooler box yang berisi minuman untuk pengemudi seperti bus Metromini ataupun angkot tujuan Ciputat. Disini supir-supir ditawarkan minum seperti teh atau kopi dingin yang disuguhi dalam plastik kiloan dan kebanyakan dari supir pasti membelinya ntah karena membutuhkan atau karena keterpaksaan untuk membelinya, akan tetapi pernyataan dari LB adalah dia suka membeli minuman air mineral pada orang-orang disana selain karena rasa keinginan untuk beli tetapi juga untuk “bantu-bantu”nya hal ini terjadi diluar tanggungjawab mereka sebagai

supir yang seharusnya memberikan jasanya untuk penumpang tetapi disini mereka (supir) mempunyai tanggungjawab lainnya untuk memenuhi kebutuhan orang-orang sekitarnya dengan membeli sesuatu dari mereka atau membayar sejumlah uang karena usahanya mencari penumpang atau banyak dibilang sebagai “timer”

Kembali kepada keadaan lampu merah yang berarti berhenti dan lampu hijau berarti jalan, ketika lampu berwarna hijau diperempatan RS Fatmawati bus yang dikendarai oleh LB seharusnya berjalan, akan tetapi dikarenakan merasa kurang puas dengan jumlah penumpang yang ada dan bus lainnya yang sedang “ngetem” di seberangnya, membuat LB “ngetem” juga menunggu bus di depannya jalan terlebih dahulu. Kondisi seperti ini yang membuat macet jalanan dibelakangnya, baik karena bus LB sendiri ataupun bus lainnya yang “ngetem” didepannya mengganggu laju kendaraan ketika lampu sedang hijau. Jadi bus LB, empat kali berganti warna lampu lalu lintasnya baru menjalankan kendaraannya setelah lampu merah, hijau, merah, dan kembali hijau. Disini usaha yang dilakukan LB untuk bergantian tempat “ngetem” dengan bus depannya adalah dengan “dorong” dengan busnya sehingga bus depannya harus segera jalan dan bergantian dengan LB. Keadaan “dorong” ini hampir banyak terjadi di tiap-tiap titik yang ramai akan penumpangnya tetapi tergantung dengan supir dibelakangnya apakah mereka merasa ingin “ngetem” atau hanya ingin melewatinya saja. “Dorong” disini dengan cara depan bus mendorong belakang bus didepannya dengan supir berteriak-teriak atau dengan memainkan gas, agar terdengar berisik. Keberuntungan LB sangat dipertaruhkan, dengan dia “ngetem” untuk beberapa waktu apakah dia akan mendapat “sewa” atau hanya membuang waktunya secara percuma, itulah perjuangan supir-supir bus Metromini sehari-harinya.

Suasana yang panas dan terik pada hari ini mungkin membuat orang-orang enggan keluar atau lebih memilih menggunakan moda angkutan pribadi. Menurut informasi dari LB pada beberapa tahun terakhir ini dengan bertambahnya jumlah angkutan pribadi khususnya motor adalah musuh terbesar atau pesaing dari supir-supir bus Metromini karena mereka sudah merasa kekurangan akan “sewa”nya. Ketika dulu bisa mendapatkan pendapatan bersih hingga Rp200.000 sekarang hanya bisa mendapatkan Rp100.000 terkadang bahkan kurang dari jumlah

tersebut. Setelah dari “ngetem” di perempatan fatmawati atau didekat dengan apotik Retna, LB melanjutkan perjalanannya lagi menuju Blok M untuk mencari “sewa” sepanjang jalannya. Dengan kecepatan sekitar 20-30km/jam dan mata LB secara seksama melihat segala belokan atau jalan-jalan kecil untuk mencari apakah ada penumpang dan sesekali memanggil penumpang ketika sedang ada yang menyeberang dengan memanggil “blok M-blok M”, beberapa penumpang ada yang mempunyai tujuan sama sehingga LB menunggu penumpangnya menyebrang dan apa yang dilakukan oleh LB sendiri dengan berhenti diseberang tempat dan berhenti secara dadakan mengganggu kendaraan dibelakangnya dan mereka beberapa kali mengklaksonnya.

Titik keramaian selanjutnya adalah di D’best Fatmawati sekitar pukul 10.30, saya duduk disamping dengan LB dengan jumlah penumpang yang duduk dibelakang sudah ada sekitar 8-10 penumpang. Teknik “ngetem” yang biasa dilakukan oleh LB dilakukan kembali disini untuk mencari penumpangnya, D’best adalah swalayan besar yang sebelumnya adalah Golden Truly dan sekitar pada tahun 2002 berubah menjadi D’best dan berubah secara managementnya juga, akan tetapi untuk kompleknya sendiri tetap sama tidak ada perubahan, yang paling menonjol adalah swalayannya itu sendiri yang terletak paling depan dari kompleknya dan strategis posisinya dipinggir jalan dan di pertigaan cipete raya. Banyak orang keluar masuk dari swalayan D’best dan ini yang menjadi sasaran oleh supir-supir bus Metromini untuk mencari penumpang. Untuk beberapa jam seperti sore atau pagi, supir-supir sedikit kesulitan untuk dapat “ngetem” di D’best karena ada aparat yang mengatur lalu lintas dan mereka selalu diusir untuk tidak “ngetem” kecuali ada penumpang yang hendak turun atau memang ada yang akan naik.

Waktu sudah menunjukkan pukul 10.45, dan bus sudah ada di perempatan ITC Fatmawati. Sempat macet saat akan ke perempatan karena lampunya merahnya dan banyak juga kendaraannya, ada penumpang yang hendak turun di ITC dengan cara mengetukkan tangannya ke atap-atap bus atau ada juga yang berteriak “kiri pak”, tetapi karena lampu sedang hijau maka LB menghentikan busnya setelah lampu merah kira-kira 10meter setelah lampu merah dan tentu saja tidak hanya menurunkan penumpang yang hendak turun tetapi LB meminggirkan

busnya untuk “ngetem” dan mencari penumpang yang berasal dari ITC Fatmawati. Selama menunggu dan kondisi pada saat itu panas, dengan handuknya yang terlihat dekil, LB mengelap muka dan tangannya yang berkeringat karena panas, setelah mengelap seluruh keringatnya itu, LB menggunakan handuk tersebut untuk mengelap “kemudi stir”nya agar tidak licin akibat keringatnya itu.

Perjalanan panjang dari Pondok Labu hingga perempatan ITC Fatmawati telah memakan waktu hampir satu jam, padahal dengan jarak yang tidak terlalu jauh semua terasa begitu lama karena kemacetan yang terjadi hampir tiap lampu merah dan tentu saja cuaca panas yang sangat tidak mendukungnya. Setelah dari perempatan ITC Fatmawati dan tidak ada penumpang yang naik, LB melanjutkan perjalanannya mencari penumpang guna mencari setoran dan uang untuk bisa memenuhi kebutuhan hidupnya. Selama perjalanan ada dua hingga tiga orang yang naik busnya yaitu di depan pasar Cipete dan pasar Blok A, setelah itu tidak ada lagi penumpang yang naik, hanya yang turun di pasar dan beberapa di panglima polim. Sesampainya di perempatan panglima polim dimana perempatan ini yang kearah Blok M selalu ramai sebelah kirinya dengan toko-toko penjual kebutuhan bangunan rumah tangga yang dipenuhi dengan truk besar untuk mengangkut dan beberapa mobil pribadi yang parkir yang sedang berada di toko tersebut turut membuat jalanan menjadi sempit dan macet.

Dari perempatan ini semua bus berukuran sedang diharuskan untuk belok kiri atau diarahkan semua armada bus melalui Barito hal ini dilakukan oleh aparat guna mengurangi kemacetan yang terjadi di depan perempatan Blok M. Sehingga dengan diputarnya laju angkutan umum ini semakin jauh dan terkadang membuat mereka terjebak macet percuma karena jalurnya yang terhitung tidak produktif, hampir tidak ada lagi penumpang yang naik setelah perempatan Panglima Polim hanya ada penumpang yang turun di barito atau di jalan melawai. Yang dilakukan oleh LB adalah ketika berada di perempatan panglima polim tidak melalui jalur yang diharuskan untuk dilalui, tetapi LB memotong jalan dengan belok kanan dan melalui jalan Panglima Polim ini menembus jalan melawai atau tepatnya depan Blok M Square. Dengan apa yang dilakukan oleh LB dapat menghemat waktu, bahan bakar, dan lebih cepat dibandingkan bus-bus Metromini lainnya yang mengikuti jalur utama trayeknya. Tetapi yang dilakukan oleh LB ini sangat

dilarang dan tidak diperbolehkan oleh Dishub sebagai aparat yang memberikan izin trayek, sedangkan untuk polisi apa yang dilakukan oleh LB adalah melanggar peraturan dari trayek, sehingga yang dilakukan oleh LB sangat berisiko, dan LB sudah memperhitungkan hal ini, LB menganggap usahanya ini adalah resiko selama “narik”, terkadang bisa tertangkap oleh polisi, tetapi bila beruntung berarti merupakan pendapatan tambahan yang diterima oleh LB karena tidak ada uang yang harus keluar untuk membayar polisi jika tertangkap atau tambahan karena dapat menghemat waktu dan untuk mendapatkan penumpang lebih cepat dibandingkan harus memutar terlebih dahulu.

Tujuan akhir dari trayek ini adalah terminal Blok M, tetapi banyak penumpang yang turun di pasaraya atau dekat dengan jalur keluar dari terminal, baik mereka yang mempunyai tujuan pasaraya atau mereka yang berganti moda transportasi, akan tetapi banyak dari penumpang yang turun disini karena mereka tidak mau kejauhan untuk ke terminal dan juga terkadang supir sendiri yang memintanya untuk turun dengan berkata “habis-habis”. Dengan penumpang yang turun semua, hanya ada saya yang duduk disamping dengan LB, LB menuju terminal dengan berputar melalui jalan Sultan Hasanuddin atau melalui lapangan Mabak Polri. Jalur ini memang jalur khusus angkutan umum untuk masuk terminal maka terlihat banyak bus-bus yang melalui jalur ini baik itu ada Metromini atau bus-bus lain seperti kopaja dan angkutan lain.

Sesampainya di areal dalam terminal pada jalur 6 seperti yang terlihat pada (gambar IV.1) dimana jalur ini ramai dengan bus berwarna oranye biru ini seperti warna dari lambang ibukota negara kita DKI Jakarta, lebih mendominasi jumlahnya dibandingkan bus-bus lain di jalur lainnya. Bila kita lihat apabila terminal adalah titik awal dari keberangkatan bus, dilihat pada gambar dengan jumlah armada yang begitu banyak tiap satu trayeknya maka dapat disimpulkan berapa banyak supir yang akan bersaing untuk mendapatkan “sewa” sebagai bentuk untuk mencari nafkah hidup yang mereka cari tiap harinya. Di terminal saja mereka sudah bersaing antar supir baik itu dalam satu trayek atau trayek yang berbeda pun untuk berebut tempat dengan supir lain agar bisa masuk kedalam jalur keberangkatan tanpa harus terjebak macet dengan bus lainnya dengan cara membayar uang sebesar Rp 5.000 kepada petugas Dishub nya untuk akses

“izin’nya. Belum lagi tiap supir membayar “timer”/calo diterminal sebesar Rp 2.000 seharinya. Begitu banyak beban yang harus dilalui oleh supir-supir untuk mendapatkan target yang sudah dipatok oleh pemilik bus dan untuk mendapatkan uang tambahan sebagai penghasilannya.

Hal menarik disini selain LB bercerita mengenai sejumlah uang yang harus dibayar apabila ingin mendapatkan tempat kedalam jalur keberangkatan tanpa harus terjebak macet, LB tidak melakukan itu tetapi karena pada saat itu sangat macet dan suasana bus-busnya terlihat sangat berantakan dan semrawut, sehingga LB justru memasuki jalur yang lain yaitu jalur 5, yang seharusnya hanya boleh dilalui oleh Metromini 76, 72, 70, dan beberapa bus lainnya. Di ujung keluar dari jalur 5 ini LB dihentikan oleh petugas Polisi dan ditegur karena melalui jalur yang bukan jalur dari trayek 610, hal yang biasa polisi lakukan adalah menindaknya dengan meminta surat-surat bahkan bisa terkena surat tilang dan surat-surat mobil ditahan. Akan tetapi yang dialami oleh LB dengan melipat-lipat uang dan segera dikasihkan kepada polisi yang bertugas melalui kaca dari kanan LB, semua permasalahan dengan polisi seketika hilang ketika LB memberikan uang itu sebanyak Rp 5.000 tanpa berbicara apapun. LB mengendarai busnya tanpa STNK, STNK dari bis yang dibawa oleh LB ini ditahan oleh Polisi, pada saat bis ini dibawa oleh rekannya satu lagi. STNK akan ditebus kembali dengan yang namanya “calo”. Jika ingin memiliki STNKnya kembali harus membayar sejumlah uang sebesar Rp13.000, sedangkan menurut LB tidak terlalu berpengaruh keberadaan surat tersebut sehingga LB tidak mau menebusnya, dan akan diambil diakhir2 “narik”nya saja “tambahnya.

Perjalanan saya dengan LB tidak berhenti tetapi saya masih melakukan perjalanan sepanjang 1,5rit (satu rit sama dengan bola balik) dan dalam perjalanan, bus LB sempat mengalami kemogokan dan menyebabkan kemacetan tepat di depan gang Mesjid ke arah ITC Fatmawati. Sehingga LB menghubungi montir yang biasa mengurus busnya tersebut karena LB sendiri tidak mengerti mengenai mesin, dan lebih mempercayakan semua tugas mesinnya kepada montir-montir tiap mobil. Tiap mobil yang ada atau tiap pool dari Metromini

mempunyai montirnya masing-masing, sehingga apabila ada masalah sudah memiliki orang yang akan dihubungi. Perjalanan saya berakhir pada pukul 16.00 tepat di halte SMA Cenderawasih.

Informan SM

Informan kedua adalah SM, tidak berbeda jauh dengan LB bagaimana saya berkenalan adalah dengan naik busnya lalu berbincang-bincang mengenai permasalahan yang akan saya teliti. Pada tanggal 21 Februari 2011 saya hendak mencari seorang informan, bermula dari Terminal Blok M, dimana saya sengaja pergi kesana untuk melakukan observasi dan melakukan penelitian. Sekitar pukul 12.05 saya menaiki salah satu bus Metromini 610 di jalur 6 terminal blok M, sebelum saya sudah ada penumpang lain didalamnya. Bus yang saya tumpangi ini supirnya bekerja sendiri tanpa ditemani oleh kenek, serupa dengan LB yang bekerja sendiri. Setelah berjalan dengan lambat sepanjang lorong untuk mencari “sewa”, akhirnya bus keluar dari terminal, bus menuju trayeknya yaitu Pondok Labu. Setelah keluar dari terminal, bus berhenti tepat dilampu merah keluar dari terminal, pemandangan terlihat ramai dengan berbagai bus dan aktivitas diluarnya seperti penjual minuman yang naik dan turun dari bus-bus untuk menjual minumannya, lalu ada penumpang yang hendak naik bus di pintu keluar terminal, dan beberapa orang yang menunggu busnya diluar terminal dibandingkan mereka harus menunggu didalam terminal. Saya duduk disebelah kiri dari SM satu kursi dibelakang, dari posisi ini saya dapat melihat dari cara SM mengemudi dan melihat pemandangan di depan busnya, selain itu sesekali saya melihat kebelakang untuk melihat keadaan sekitar didalam bus seperti penumpangnya.

Cuaca pada saat itu sangat panas dan terik, banyak penumpang dibelakang yang mengelap keringatnya bahkan ada yang berkipas-kipas karena kepanasan. Setelah bus berjalan dari lampu merah keluar terminal, bus menuju perempatan Sultan Iskandarsyah lalu berbelok kanan ke arah Blok M Plaza melalui Pasaraya dan Blok M Square. Di halte Blok M Square ini terlihat seperti terminal bayangan, karena dengan jalannya yang kecil dan kendaraan yang diperbolehkan lewat hanya bus, maka bus-bus ini khususnya Metromini mendominasi dan bertindak sewenang-wenang seperti berhenti sembarangan, dan menaikkan

penumpang seenaknya. Dijalur ini untuk satu kendaraan yang mempunyai trayek sama bisa lebih dari satu, sehingga disini mereka bisa bersaing untuk mendapatkan penumpang yang banyak dari Blok M Square, seperti ada 76, 79, 72, 69, 70, 610. Supir-supir ini lebih memilih untuk menghentikan kendaraanya di sini dibandingkan mereka harus mengantri dengan bus lain di terminal.

SM sendiri, tidak begitu tertarik untuk berhenti lama-lama tetapi karena busnya tidak bisa melaju karena bus didepannya berhenti, maka otomatis SM ikut berhenti sesekali mendekati mobilnya ke mobil didepannya agar segera jalan. Pemandangan yang saya lihat disini, meskipun mereka disini bersaing mendapatkan penumpang tidak ada yang berantam atau saling emosi, hanya berteriak sesaat habis itu segera mengebutkan kendaraanya untuk mendapatkan “sewa” didepannya. Setelah terjebak dari kemacetan antar bus di halte Blok M Square, mobil SM kembali berjalan untuk mencari penumpang dan menuju tujuan yaitu Pondok Labu. Selama perjalanan banyak penumpang yang naik dan turun dari bus dan mereka cara membayarnya langsung menuju supirnya, (cara biasa yang dilakukan adalah kenek yang menarik uang “sewa”). Perjalanan menuju Pondok Labu agak sedikit terhambat, karena macetnya jalanan di perempatan ITC fatmawati, D’best, dan perempatan rumah sakit fatmawati, selain itu juga karena jam pulang sekolah, sehingga bus di beberapa titik sekolah sempat “ngetem” untuk mendapatkan ‘sewa’ dari anak-anak sekolah dan tentu saja itu membuat jalanan menjadi ramai dan menyebabkan sedikit kemacetan dan beberapa kendaraan banyak yang mengklaksonnya.

Setelah mencapai tujuan di Pondok Labu, tepatnya tidak sampai ujung dari Pondok Labu yaitu pasarnya, bus berputar balik dan terpaksa penumpang berjalan kaki untuk menuju pasarnya. Saat yang bersamaan pun saya tidak turun dari bus dengan alasan ingin ngobrol-ngobrol dan nanya-nanya sedikit dengan supir busnya. Selama bus melakukan putar balik yang sebenarnya itu bukan putar balik, ada beberapa rekan yang tampaknya supir kenal untuk membantunya memutar dan mereka meminta uang untuk usahanya itu, supir hanya memberikan seribu rupiah dan rekannya itu sempat kecewa dengan uang yang hanya seribu, tetapi supir hanya mengatakan “ga ada lagi, sewa sepi”. Selama perjalanan saya berbincang-bincang dan berbicara mengenai cuaca yang berubah-ubah, pada

saat awal hari sangat panas terik, tetapi tidak lama kemudian saat tiba di Pondok Labu cuaca terlihat sangat gelap dan mendung. Selain itu kami juga berbicara mengenai kemacetan di Jakarta dan ketertarikan SM mengemudi bus Metromini.

SM adalah supir bus Metromini yang sudah bekerja lebih dari 21 tahun, dan menjadi “kenek” selama 7 tahun. SM berusia 43 tahun dan berasal dari Medan. Pertama kali datang ke Jakarta pada tahun 1982 pertengahan dan SM tidak memiliki siapa-siapa yang tinggal di Jakarta. Usaha yang dilakukan oleh SM, sendiri ia lakukan seperti sekolah dengan uang hasil kerja sendiri di Jakarta. SM bercerita pernah kuliah di Trisakti jurusan teknik, ketika mendengar hal ini saya sangat kaget, kemudian SM menambahkan bahwa orang-orang yang menjadi supir metromini bervariasi ada yang mantan dari militer berbintang 2, bahkan ada guru yang pada era Suharto karena gajinya kecil maka beralih profesi menjadi supir metromini. Pengalaman dari SM pada tahun 1996 sebelum krisis moneter, pernah melamar bekerja di Telkom tetapi karena disuruh membayar uang sebesar 2 juta maka SM sangat kecewa, begitupula ketika melamar bekerja di PLN hal serupa terjadi, maka SM sudah tidak ingin bekerja lagi dan lebih memilih untuk menjadi supir metromini. SM sudah berkeluarga dan memiliki 3 orang anak, SM tinggal di Bekasi, karena merasa sudah nyaman dengan pekerjaannya dan tuntutan untuk menyambung hidup keluarganya maka SM tidak merasa berat atau jauh dari tempat tinggalnya yang di Bekasi dan bekerja sebagai supir metromini di Jakarta Selatan.

Perjalanan yang biasa SM lakukan sehari adalah 8 rit (bolak-balik/ pp). Sedangkan perjalanan saya yang berawal dari Blok M hingga Pondok Labu baru setengah rit. Di perjalanan SM selalu dilalui dengan bus-bus lainnya seperti di depan rumah sakit Fatmawati yang pada saat itu sedang macet banyak bus melawan arah untuk menghindari macet, sedangkan SM tidak melakukannya. SM lebih memilih untuk berada di kemacetan dibandingkan harus berlawanan arah hanya untuk terhindar dari macet atau saingan dengan supir lain. Jam kerja SM tiap harinya dimulai dari pukul 05.00 hingga 21.00 yang kira-kira sebanyak 8 rit seharinya. Perjalanan yang macet dan banyaknya “ngetem” yang sebenarnya membuat waktu menjadi lebih lama. Menurut SM jarak dari Pondok Labu ke Blok M adalah kira-kira 8 km dan waktu tempuh dari Pondok Labu hingga ke Blok M

mungkin sekitar hanya 30 menit tanpa berhenti (“ngetem” atau naik/ turun penumpang), tetapi pada kenyataannya karena beberapa titik yang macet di fatmawati dan banyak “ngetem” yang dilakukan supir maka untuk mencapai ujung dari tujuan bisa memakan waktu sekitar sejam.

Pada saat di Pondok Labu cuaca mendung dan rintik hujan tidak lama kemudian setelah jalan ke arah utara tepatnya setelah ITC Fatmawati cuaca panas dan begitu lebab sehingga SM hanya mengeluhkan cuaca bisa mengganguya mendapatkan penghasilan karena dengan cuaca yang tak menentu ini membuat orang tidak mau keluar apalagi untuk naik bus. Arah awan mendung berjalan dari selatan menuju utara, setelah tiba di terminal blok M, saya tidak turun tetapi berpindah tempat duduk yang awalnya dibelakang satu kursi maju paling depan tepat disamping SM untuk bisa berbincang-bincang lagi. Kira-kira selama 15menit kami berada di terminal Blok M karena banyaknya Metromini yang sedang mengantri, seperti pernyataan informan sebelumnya LB, bahwa untuk bersaing tempat agar bisa masuk kedalam jalur keberangkatan tanpa harus terjebak macet dengan bus lainnya harus membayar uang sebesar Rp 5.000 kepada petugas Dishub nya untuk akses “izin’nya. SM tidak mau membayar, sehingga SM lebih memilih untuk mengantri dengan bus-bus metromini lainnya.

Saya bertanya mengenai pendapatan yang kira-kira SM dapatkan seharinya? SM menjawab pendapatan bersih yang diterima sehari kira-kira Rp 200ribu, sehingga target seharinya yang harus dicapainya untuk setoran, solar, dan lain-lain pendapatan kotornya adalah Rp 700ribu yang terdiri dari, bayar setoran Rp 250ribu kepada pemilik bus, solar Rp 200ribu, dan biaya-biaya untuk “timer” seharinya habis 20ribu. SM menambahkan mengenai pemilik bus dari bus yang dia bawa, pemiliknya adalah orang asli keturunan Betawi, SM juga memberi tahu bahwa pemiliknya ini masih muda dan tidak bekerja hanya mengurus Metromini atau ibaratnya “juragan”lah “tambah SM. Pemilik ini selain memiliki bus Metromini 610, memiliki bus Metromini trayek lain yaitu 72 dan 79, dan pol dari bus-bus ini ada dibelakang dari Pasar Cipete. SM sudah bekerja dengan pemilik bus ini selama 12 tahun, sebelumnya dia bekerja dengan pemilik bus lainnya. Ketika saya bertanya juga mengenai “timer”, SM bercerita keberadaan “timer” ini sebagai keamanan ditrayeknya sehingga apabila ada pungutan liar atau masalah

ditrayeknya ini ada kelompok yang akan bertindak. Dan juga “timer” ini bekerja sama dengan polisi atau aparat sekitar sehingga sudah dialokasikan.

Cuaca mulai gelap dan hujan mulai turun di terminal Blok M, dan bus SM sudah mulai memasuki jalur keberangkatan, tetapi karena turunnya hujan terlihat tidak banyak penumpang yang naik dari dalam terminal. Melihat kaca-kaca busnya pada posisi terbuka dan ditakutkan oleh SM hujan akan masuk dan membasahi kursi-kursi penumpang, maka SM segera berdiri dari kursinya dan segera menutup semua kaca yang terbuka. Melihat apa yang dilakukan oleh SM semuanya sendiri saya mulai bertanya mengapa tidak bekerja dengan “kenek”? SM lebih memilih bekerja sendiri, selain untuk mendapatkan hasil yang lebih, SM juga tidak percaya dengan orang lain, belum tentu “kenek-kenek” itu jujur bisa saja beberapa rupiah masuk kantongnya dan itu juga menjadi beban selama perjalanan. Supir adalah bos didalam busnya tetapi ketika ada “kenek”, maka “kenek” yang selalu memerintah untuk “ngetem” ataupun membalap bus didepannya bila tidak dilakukan maka akan cekcok. Dan juga bos ini yang seharusnya membayar gaji, tetapi dengan adanya “kenek” yang menarik uang pada penumpang, maka bos yang dibayar oleh “kenek”nya sehingga terkadang tidak transparasi, hal-hal tersebut yang ditakuti oleh SM.

Setelah banyak berbicara dan mendapatkan informasi dari SM, tidak ada penumpang satupun yang naik dalam busnya selama di terminal. Sehingga ketika keluar dari terminal dan terlihat keadaan jalan raya yang macet, maka SM memilih untuk berputar dan masuk kembali kedalam terminal, hal ini dilakukan karena lebih baik mencari penumpang dulu di terminal, belum tentu dijalan dapat banyak “sewa” kata SM. Jalan raya Sultan Iskandarsyah ini atau depan dari pasaraya dan jalan keluar dari terminal Blok M sedang ada proyek bangunan jalan layang non tol yang sedang dalam pengerjaan, sehingga ruas tengah jalan ini ditutup karena digunakan sebagai tempat untuk membuat tiang penyanggah jalan layangnya. Jalan layang ini berawal dari depan pasar Inpres Cipete hingga Perempatan jalan Sultan Iskandarsyah dengan jalan Trunojoyo. Selama proses pembuatan tiang penyanggah ini telah menghabiskan banyak ruas jalan baik itu ditengah jalan ataupun dipinggir jalan sehingga kemacetan tidak dapat terhindari lagi. Sama halnya dengan yang SM rasakan, selama penutupan jalan dan

membuat macet jalanan sangat mengganggu aktivitas SM untuk mencari penumpang, membuat penumpang enggan naik dari terminal atau dari daerah sini karena kemacetannya itu.

Penelitian yang saya lakukan ini selama kurang lebih 4 jam perjalanan yaitu 1,5 rit (berawal dari blok M, Pondok labu, Blok M, Pondok labu, dan rumah Peneliti) selama perjalanan pun, kemacetan dan cuaca yang menjadi penghalang karena apabila cuaca hujan, maka banyak orang dirumah dan tidak ada yang keluar, hal ini menyebabkan “sewa” sedikit. Dan juga beberapa kali peneliti membantu SM untuk menarik uang sewa kepada penumpang. Penelitian dan observasi berakhir pada pukul 16.30

Informan HS

HS adalah informan yang saya temui ketika saya hendak naik mobil yang dibawanya dari halte Cenderawasih Jl RS Fatmawati. Waktu itu rencana awal saya untuk mencari SM informan kedua saya, berhubung SM tidak memiliki alat informasi untuk dihubungi maka untuk dapat bertemunya lagi saya harus berusaha mencarinya di jalan, tetapi kemungkinan itu sangat kecil sehingga saya berinisiatif berencana mencarinya di terminal Blok M. Saya keluar dari rumah dan berjalan menuju jalanan utamanya, yaitu jalan RS Fatmawati, saya keluar dan menunggu bus di Halte Cenderawasih I ke arah Blok M. Ketika saya sedang naik bus secara random, saya sudah mempersiapkan untuk menaiki bus yang tanpa “kenek”nya bermaksud untuk bisa menemani supir berbincang-bincang sesaat selama saya menuju ke Blok M.

Ketertarikan saya dengan HS adalah ketika saya naik mobilnya dan duduk tepat dibelakangnya, ada seseorang yang duduk disamping HS dan berbicara banyak hal seperti bertanya angkutan apa saya yang digunakan untuk pergi ke Grogol dan bercerita pengalamannya di Jakarta. Terlihat orang ini familiar dengan keadaan jalan di Jakarta, tetapi dia bertanya-tanya dengan HS untuk memastikannya. Pada saat itu dan pembicaraan yang mereka bicarakan, HS terlihat banyak tahu dan begitu komunikatif sehingga saya tertarik untuk berbicara

dan dapat mengenalnya dengan teknik perkenalan yang saya lakukan dengan informan sebelumnya LB dan SM.

Sebelum saya berbincang-bincang dengan HS, saya naik mobilnya pada pukul 13.15, tanggal 31 Maret 2011. Seperti biasa, siang hari dengan cuaca terik dan panas, dari halte Cenderawasih sendiri sudah terjebak macet yang sangat panjang hingga lampu merah perempatan ITC Fatmawati. Pada saat saya naik busnya sudah cukup penumpang tidak terlalu sepi sekitar 6 penumpang termasuk orang yang sedang berbicara dengan HS didepan. HS yang menggunakan topi semacam peci bulet berwarna hitam dan kemeja yang terlihat kusam berwarna gelap menggemudikan mobilnya di kemacetan dengan mengambil sebelah kanan lalu tidak lama kemudian mengambil jalur sebelah kiri, hampir selama berjalan dari halte Cenderawasih tempat saya naik hingga perempatan ITC Fatmawati terus dilakukan, tiap ada celah dikit dari kemacetan, HS langsung menghampiri celah tersebut seolah terus ada pergerakan dari busnya sehingga tidak stuck atau terdiam di kemacetan busnya. Hal yang dilakukan oleh HS ini seolah-olah bergoyang-goyang kanan kiri atau lebih sering perkataan “goyang” oleh “kenek” untuk memerintah supir bergerak.

Selama perjalanan saya melakukan pengamatan juga, dan banyak pemandangan menariknya dari bus Metromini yang dibawa oleh HS . Seperti ketika dalam keadaan macet sepanjang lampu merah ITC Fatmawati, HS selalu mengeluh macet dan segalanya, tetapi ketika mobilnya sudah melewati lampu merah dia “ngetem” sekitar 5m dari perempatan lampu merah dan itu sangat mengganggu kendaraan lain yang sedang melaju dibelakangnya akan tetapi tanpa ekspresi bersalah, HS tetap meneriakkan panggilan kepada “sewanya” dengan kata-kata “blok m-blok m” dan mengeluarkan tangan kanannya melalui kaca sebagai tanda mempersilahkan kendaraan dibelakangnya melewati. Perjalanan selanjutnya hampir serupa dengan sebelumnya, hanya saja ketika lampu terlihat hijau dari jauh di pertigaan apotik Pela, HS hanya melambatkan kendaraannya dan melihat kondisi kanan kiri untuk mencari penumpang. Jadi ketika HS pas pada garis lampu merah dia memberhentikan kendaraannya, disini sudah terlihat perubahan makna yang dilakukan oleh Pak Hasan dengan tanda hijau yang berarti jalan tetapi HS menghiraukannya dengan jalan pelan menunggu untuk lampu

merah dan tentu saja itu mengganggu kendaraan yang dibelakangnya yang hendak buru-buru mengejar lampu hijau.

Tepat diperempatan lampu merah Panglima Polim, HS melalui jalur yang dilalui bus yaitu harus berbelok kiri kearah taman barito, tetapi pada saat itu sedang lampu merah dan mobil sudah tidak bisa lewat, HS memaksa jalan melalui bahu jalan bahkan hingga naik trotoar untuk berbelok kiri padahal lampu sedang merah dan jalanan sulit dilewati. Yang dilakukan HS sangat berbahaya karena bisa mengganggu mobil disampingnya bahkan ketika ada motor yang sedang berhenti didepannya terpaksa menghindari bus HS. Selanjutnya di putaran taman barito atau taman ayodya, ketika didepan mobil HS ada motor yang sedang berhenti lampu merah, ketika lampu sudah hijau dan motornya belum jalan, HS yang berteriak-teriak dan menginjak gasnya dalam-dalam sehingga dengan suara dari mesinnya sudah sangat mengganggu orang-orang disekitarnya dan motor langsung melaju cepat.

Setelah melewati taman ayodya, HS menuju terminal Blok M melalui jalan utama Melawai yang sempat terhenti di lampu merah Blok M dan selanjutnya banyak penumpang yang turun di Blok M Square. Bila dilihat sepanjang jalan melawai ini setelah lampu merah Blok M, ada jalur khusus bus. Pada waktu dulu jalur ini dipakai untuk bus-bus melintas akan tetapi sudah lama juga jalan itu lama-lama tidak terpakai, dan digunakan oleh orang lain untuk parkir dan juga banyak bajaj menggunakannya sebagai pangkalannya. Tetapi beberapa waktu yang lalu saya melihat jalur itu aktif kembali untuk bus, bahkan ada polisi lalu lintas yang mengawasinya, memang tidak bisa berjalan lama dan tidak ada pengawasannya, jalan itu tidak terpakai kembali hanya terlantarkan dan digunakan untuk keperluan lain. Pada saat akhir perjalanan atau banyak penumpang yang biasanya turun di perempatan pintu keluar terminal atau dekat dengan Pasaraya, sempat ada kelahi mulut antara supir dengan penumpang yang hendak turun.

- Penumpang : pak, depan kiri yaa.. (dengan mengetukkan tangannya kaca pintu)
- Supir : iya bentar2 bu, lampu hijau, depan dikit (tetapi supir tetap ngebut
tidak ada tanda-tanda mengurangi kecepatan)
- Penumpang : sini aja pak, jangan jauh-jauh (mengetukkan tangannya di pintu bertambah keras sebagai tanda meminta menghentikan kendaraannya.
- Supir : depan dikit bu, ada polis itu (akhirnya bus berhenti tidak pada tempatnya bahkan tidak dipinggir jalan tetapi dekat dengan jalur bus way)
- Penumpang : aduh jauh banget pak. (dengan nada kesal)

Dari apa yang dilakukan oleh HS dengan penumpangnya memang tidak bisa dibenarkan, dimana penumpang tidak turun pada tempatnya dan mendesak supir untuk menghentikan busnya, sedangkan apa yang dilakukan oleh HS tidak berhenti pada tempatnya adalah hal yang salah dan keduanya tidak memiliki sikap dan standar selama bertransportasi. Penumpang sewang-sewang untuk naik dan turun dari bus, begitupula yang dilakukan oleh supir bus untuk menaikkan dan menurunkan penumpangnya. Tidak hanya berpengaruh untuk keduanya tetapi bisa berdampak kepada lainnya seperti menyebabkan kemacetan dan bahaya apabila berhenti tiba-tiba.

HS adalah seorang supir bus Metromini yang berusia 50 tahun dan bertempat tinggal di Parung tepatnya di Cilangka. HS sudah berkecimpung dalam kegiatan Metromini sejak tahun 1979 dengan menjadi “kenek” lalu sekitar tahun 1986 menjadi supir hingga sekarang, berarti sudah sekitar 25 tahun. HS pertama kali datang ke Jakarta pada tahun 1976 dan sempat bekerja di Hotel sebagai OB, tetapi tidak bertahan lama, akhirnya HS keluar dan mencari-cari kerjaan lain. HS sekarang sudah berkeluarga mempunyai seorang istri yang berprofesi berjualan sayur dan memiliki tiga orang anak, dua sudah menikah dan tinggal di Cilandak dan Taman Anggrek, satunya lagi masih tinggal dengan HS.

Pria kelahiran Cepu, 50 tahun yang lalu ini mengaku sudah bekerja sendiri sebagai supir sejak 5-6 tahun terakhir dan HS menambahkan bahwa dirinya yang pertama kali bekerja sendiri tanpa “kenek” sehingga saat ini banyak yang melakukan hal serupa karenanya. Alasan HS bekerja sendiri adalah karena dengan memakai “kenek” uang yang didapat tidak seberapa ditambah lagi kurang percaya dengan rekan kerjanya, terkadang pernah menjadikan istrinya sebagai “kenek” lebih baik dibandingkan anak-anaknya yang harus bekerja di Metromini. Sehingga pemikiran dari HS adalah tidak akan pernah anak-anaknya masuk dalam kegiatan Metromini baik menjadi “kenek” atau supirnya dan menjadi tua seperti HS, lebih baik kerja ditempat lain dan minimal lulusan sma, pendidikan diutamakan.

Sudah keberapa kalinya saya berada di terminal blok M untuk berganti moda transportasi bahkan untuk melakukan penelitian untuk skripsi saya. Tidak berbeda jauh dengan pengamatan yang saya lakukan sebelumnya, saya sampai di terminal sekitar pukul 13.50. dalam waktu normal apabila tujuan saya ke blok M dari rumah dengan rute yang sama hanya menghabiskan waktu sekitar 15-20menit itu sudah termasuk dengan kemacetan lampu merah tetapi tidak dengan “ngetem” ataupun mengelabui lampu hijau.

Pemandangan di terminal ini tetap ramai dengan macam-macam bus dan bermacam-macam tujuan. Sedangkan pintu terminal Blok M untuk Metromini seperti 610, 69, dan 619 tetap pada koridornya yaitu pintu 6. Pada saat berada di terminal dan tetap didalam bus, cuaca diluar terlihat sangat mendung dan rintik-rintik hujan. HS di sapa oleh seorang teman dan memintanya sejumlah uang kira-kira sekitar 10ribu, ketika saya bertanya “bayar apaan pak?” HS hanya menjawab “oh itu, saya utang handuk nih”, HS menambahkan “biasa disini, seminggu bs beli dua handuk” terkadang karena ditawari oleh temannya atau karena tidak enak dengan temannya yang berjualannya itu.

Pak polisi yang biasanya berada di luar terminal, pada hari ini terlihat berada didalam terminal dan mencoba mengatur bus-bus untuk tidak “ngetem” tetapi tetap harus jalan. Saat hujan turun Pak polisinya pun menghilang sehingga bus HS bisa menunggu lama di terminal untuk mencari penumpang. HS berbicara “seandainya ada polisi, mana bisa “ngetem” gini disuruh jalan trus”. Sudah cukup lama berada di terminal sekitar 15 menit, tetapi tak ada penumpang yang naik bus

dan HS mengeluhkan hal ini karena sepi penumpang dan merasa mungkin karena hujan sehingga orang tidak ada yang keluar.

Sekitar pukul 14.10 bus keluar dari terminal tanpa ada penumpang selain saya. HS menambahkan “misalnya ada 10-12 orang atau tempat duduk diisi baru saya aman” dalam artian yang dimaksudkan oleh HS adalah dengan adanya penumpang minimal dari blok M sebanyak 10 orang maka pendapatan yang dia dapat adalah $10 \times 2 \text{ribu} = 20 \text{ribu}$ dan itu sangat lumayan setidaknya selama perjalanan nanti ada penumpang lain yang naik. Bus yang dibawa oleh HS adalah kepemilikan dari seorang janda Jawa yang tinggal di daerah pasar rebo dan memiliki tiga buah armada bus.

Saat keluar dari terminal, tepatnya di jalan Sultan Iskandarsyah sudah macet dan ramai dengan kendaraan lain, kemacetan ini diakibatkan karena banyaknya jumlah kendaraan dan jalan Sultan Iskandarsyah yang beberapa ruasnya sedang ada proyek pembangunan jalan layang non tol. Tidak ada penumpang yang naik, HS melalui rute untuk bus yaitu melewati jalan melawai yang biasa dilalui oleh bus-bus lainnya. Setibanya di halte dekat dengan blok m square, dilokasi ini termasuk tempat yang ramai dengan bus-bus Metromini dari berbagai jurusan yang me “ngetem” dan sepanjang jalan itu adalah memang jalur khusus bus sehingga tidak ada kendaraan pribadi yang melaluinya. Akan tetapi dengan “ngetem” itu sendiri sudah membuat resah penumpang dengan waktunya yang terbuang. Mereka “ngetem” karena bus didepannya tidak jalan dan itu menghalangi bus-bus lainnya. Menurut HS sendiri, kendaraan “ngetem” ini karena tidak ada aparat yang mengaturnya sehingga mereka “ngetem” sesukanya tetapi ketika sudah diatur akan sedikit lancar meskipun laju kendaraan begitu pelan.

Menariknya lagi, polisi jarang ada di dekat halte tetapi mereka hanya berada tepat di perempatan atau jalan utama Blok M plazanya. Sehingga ketika bus-bus sedang pada “ngetem” dan ada salah satu bus berinisiatif buru-buru dan mengambil jalur yang berlawanan untuk melewati bus-bus yang “ngetem” disini mereka berspekulasi terkadang mereka bisa ditangkap terkadang mereka lolos dari polisi. Tetapi kebanyakan dari bus-bus ini lebih memilih untuk “ngetem” di jalur yang dekat dengan blok M square karena banyak “sewa”. Sedangkan HS

beranggapan, “seandainya mobil yang dibawanya ini penuh dengan “sewa” maka dia lebih baik “kalem” membawa mobilnya”.

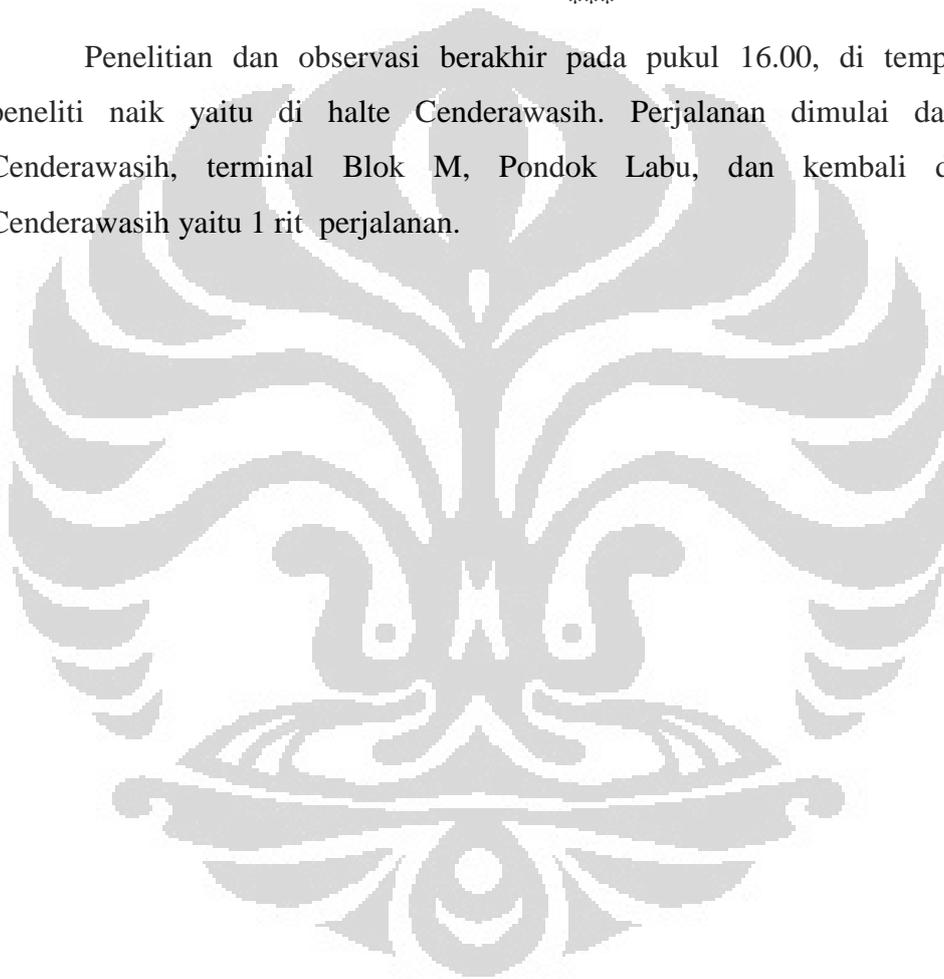
Pada saat bus yang dibawa HS melewati perempatan Blok M Plaza, ada seorang yang terlihat seperti “kenek” naik busnya dan berbicara kepada HS bahwa bus yang “ditarik”nya ditanggap polisi tepat di perempatan Blok M Plaza karena busnya tidak melalui rute yang berputar menuju taman ayodya tetapi malah mengambil jalan lurus menuju Blok M Plaza langsung yang tidak diperbolehkan bus ukuran sedang lalui. Kemungkinan tidak hanya satu bus yang tertangkap, tetapi sepanjang lampu merah menuju perempatan Blok M ada beberapa bus 610 lainnya, yang biasanya mereka mengikuti bus didepannya apabila ada yang mengambil resiko memotong rute maka beramai-ramai mereka nekad untuk melakukan hal serupa.

Saat di dekat dengan “masjid” yang sering dikatakan oleh Supir atau “kenek” yang merupakan tempat ramai penumpangnya baik itu naik atau turun.. setiap titik-titik ramai dan beberapa tempat yang dikenal oleh supir dan “kenek” mereka mempunyai julukan dan namanya masing-masing. Seperti Blok M, ITC, D’best, Fatmawati, sekolah, Pasar, dll. Jalanan macet hingga mungkin lebih dari 2KM dari perempatan ITC Fatmawati, jalanan ini memang sudah langganan akan macet tiap jamnya dari siang bisa hingga malam hari. Posisi bus berada di belakang taksi. Tidak tahan dengan kemacetan yang ada dan lambatnya jalan taksi yang berjarak jauh dengan mobil didepannya membuat HS kesal dan memainkan gas mobilnya dan juga mengklakson, tetapi terlihat taksi tidak menggubrisnya maka HS mencoba melewati taksinya dengan mengambil jalur disebelahnya dengan cepat dan membuat kendaraan dibelakangnya berhenti mendadak karena perbuatan dari HS. Keluarlah kata-kata kasar dari mulut HS mencaci maki supir taksi karena mengganggu “aktivitas” HS di jalan.

Banyak penumpang turun sepanjang jalan, membuat mobil HS terlihat sepi penumpang hanya ada sekitar 3 penumpang saat bus sudah melewati “subud”. Kembali lagi keadaan macet dan merasa waktunya terbuang percuma di jalan karena banyak bus-bus lain yang terjebak kemacetan dan tentu saja menjadi persaingan mencari penumpang buat HS, selain itu setelah mendekati perempatan fatmawati jarang akan penumpang yang naik. Jadi HS berkomunikasi dengan

supir dan ‘kenek’ bus yang melaluinya untuk mau menerima penumpang yang dioperinya, pada awalnya supir menolak karena (dia) ingin melakukan serupa mengoperinya pada HS. Setelah “bernegosiasi” akhirnya HS bisa mengoper penumpang ke supir lain di dekat putar balik kompleks keuangan sekalian mengoper penumpang, HS memutar balik kendaraannya dan membuat macet jalanan dari kedua arah.

Penelitian dan observasi berakhir pada pukul 16.00, di tempat awal peneliti naik yaitu di halte Cenderawasih. Perjalanan dimulai dari halte Cenderawasih, terminal Blok M, Pondok Labu, dan kembali di halte Cenderawasih yaitu 1 rit perjalanan.



Tabel IV.2
Temuan lapangan Informan

No.	Keterangan	Informan 1 (LB)	Informan 2 (SM)	Informan 3 (HS)
1	Biodata Informan	Umur: 45 tahun, Status: menikah, memiliki 4 orang anak, Pendidikan akhir: SMP	Umur: 43 tahun, Status: menikah, memiliki 3 orang anak, Pendidikan akhir: S1	Umur: 50 tahun, Status: menikah, memiliki 3 orang anak, Pendidikan akhir: SMP
2	Kepemilikan Surat-surat	tidak lengkap (tidak ada STNK)	lengkap	tidak lengkap (tidak ada SIM & STNK)
3	Pool Bus	Pondok Labu	Cipete	Ps Rebo
4	Tempat beristirahat/ ngumpul	Pondok Labu	Cipete/ Blok M	Pondok Labu
5	Daerah asal supir bus	Medan	Medan	Jawa (Cepu)
6	Etnis Pemilik bus	Batak	Betawi	Jawa
7	Kepercayaan (religi) supir bus	Kristen	Kristen	Islam
8	Jumlah Setoran sehari	200ribu	250ribu	230ribu
9	Pendapatan Sehari	100ribu	200ribu	150ribu
10	Jam kerja/ hari	shift, bekerja dari jam 07.00-10.00, dilanjutkan keesokan harinya pukul 10.00-21.00. Sabtu dan Minggu bebas, ingin kerja atau tidak	tiap hari, jam 05.00- 21.00. Sabtu dan Minggu bebas, ingin kerja atau tidak	tiap hari, jam 07.00- 21.00. Sabtu dan Minggu bebas, ingin kerja atau tidak
11	Bekerja tanpa "kenek"	5-6 tahun	5 tahun	5-6 tahun
12	Bentuk "ugal-ugalan"	"ngetem", melanggar rambu lampu, melanggar jalur	"ngetem", melanggar rambu lampu, memutar balik (tidak sampai tujuan)	"ngetem", kebut- kebutan, melanggar rambu lampu, melanggar jalur, memutar balik (tidak sampai tujuan), mengoper penumpang

IV.2.5 Penumpang/ Pengguna Jasa

Masyarakat umum, sebagai pengguna, merupakan target pasar dari kegiatan transportasi umum kota. Selama ini, masyarakat seringkali menjadi “korban” dari sistem transportasi kota, karena berbagai kebijakan pemerintah tentang perubahan harga komponen-komponen transportasi akan mempengaruhi besarnya harga ongkos yang harus dibayarkan oleh penumpang. Tiadanya subsidi pemerintah terhadap para pelaku jasa transportasi menyebabkan semua biaya operasional dibebankan kepada masyarakat (pengguna jasa). Besarnya pajak dan berbagai pungutan, termasuk pungutan liar (pungli) yang harus dibayarkan oleh sebuah unit kendaraan angkutan kota menyebabkan biaya operasional angkutan kota menjadi lebih tinggi dari jumlah biaya yang mampu ditanggung oleh masyarakat.

Pengguna angkutan tidak mempunyai *power* untuk merubah kebijakan yang sudah ada baik itu dari pemerintah langsung ataupun dari jasa angkutannya, masyarakat atau pengguna hanya mempunyai *power* berupa pilihan untuk memilih moda transportasi apa yang akan digunakan. Akan tetapi terkadang posisi kemampuan ekonomi sendiri dan kondisi jalan yang membuat keterpaksaan masyarakat untuk menggunakan moda transportasi yang ada. Menurut Darmaningtyas²⁶, Direktur Eksekutif Institut Transportasi (INSTRAN) dalam diskusi mengenai transportasi di Indonesian Institute, Jakarta²⁷, membahas bahwa yang mempunyai kekuatan untuk memperbaiki masalah kemacetan dan buruknya sistem transportasi di Jakarta adalah dengan tekanan publik, akan tetapi tekanan publik untuk bidang masalah ini memang lemah dibandingkan pada bidang masalah lainnya, “ kata Darmaningtyas. Dengan begitu, Darmaningtyas sendiri enggan menyalahkan publik, karena publik sendiri sulit untuk menemukan sarana untuk menyuarkan tekanan tersebut.

Selain itu keberadaan transportasi angkutan umum seharusnya untuk mempermudah laju perpindahan seseorang dari suatu tempat ketempat lain, tetapi pengguna tidak dengan mudah mencapai transportasi yang dibutuhkan terkadang pengguna memerlukan suatu strategi atau cara untuk lebih mudah mencapai

²⁶ Darmaningtyas, ketua INSTRAN (NGO Transportasi) dan Wakil Ketua MTI

²⁷ <http://www.theindonesianinstitute.com/index.php/berita-tii/349-tekanan-publik-lemah-kemacetan-menggila> yang diakses pada Rabu 30 Maret 2011, pukul 00.07

tujuannya baik seperti mencari kendaraan yang sudah agak penuh agar tidak “ngetem” ataupun naik pada kendaraan didepan kendaraan yang serupa untuk menghemat waktu perjalanannya.

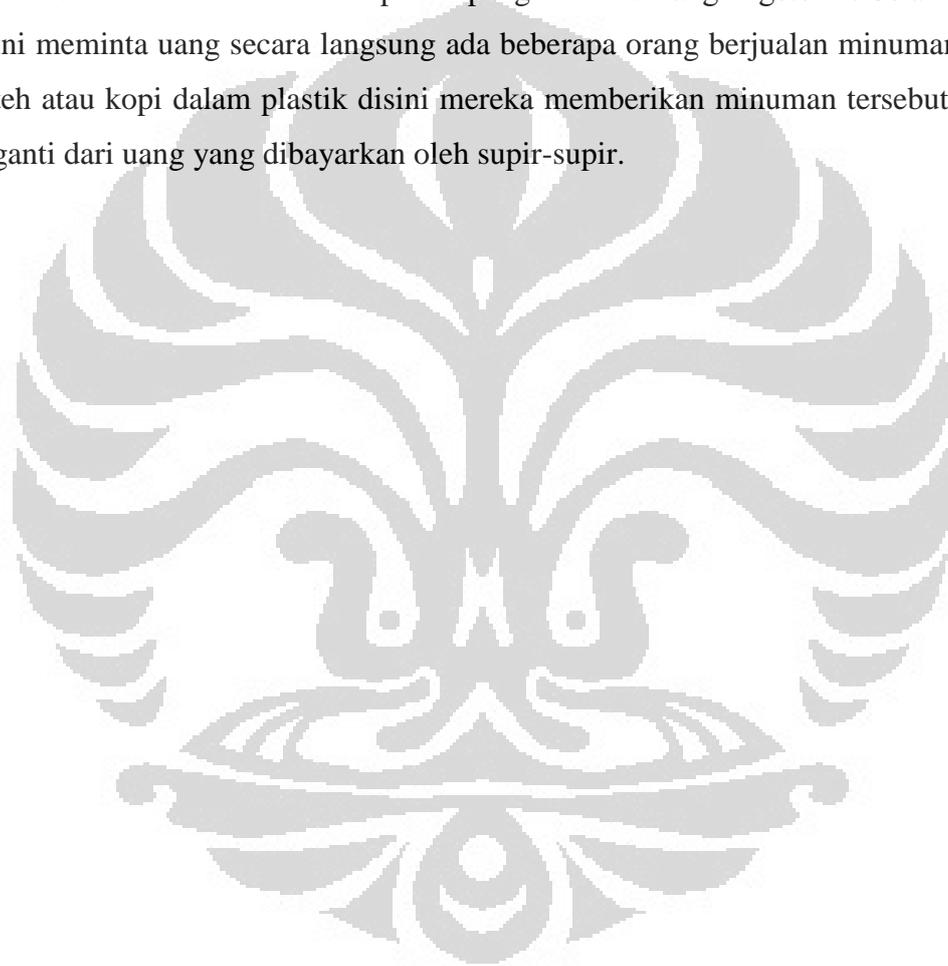
Penumpang, menurut para supir terbagi dua berdasarkan informasi yang didapat yaitu “sewa batu” dan penumpang biasa. Penumpang batu adalah penumpang yang menggunakan moda angkutan umum dari satu titik awal keberangkatan trayek hingga titik akhir dari trayek yaitu contohnya seperti penumpang yang naik dari kp Rambutan hingga Blok M atau dari trayek-trayek lain yang berjauhan. Disini supir terpaksa untuk memenuhi mobilnya (bus) terlebih dahulu dititik awal karena penumpangnya yang banyak sedangkan disepanjang jalan hampir sedikit orangnya yang naik agar tidak merasa rugi. Tetapi “sewa batu” ini bisa merupakan kerugian karena sepanjang jalan dari awal hingga akhir seorang penumpang hanya membayar tarif yang berlaku sedangkan keadaan busnya tidak dapat bertambah penumpang lagi atau jarang yang naik. Sedangkan penumpang biasa adalah penumpang yang biasa yang silih berganti naik turun disepanjang jalan. Disini merupakan keuntungan bagi supir, karena jauh dekat penumpang membayar tarif yang sama yaitu Rp 2000 sehingga baik itu tujuannya jauh atau dekat membayar yang sama sedangkan penumpang yang naik dan turun intensitasnya cukup banyak maka pemasukkan akan lebih banyak.

IV.2.6 “Timer-Timer”

“Timer-timer” adalah sekumpulan orang yang telah dijelaskan sebelumnya dalam PT Metromini adalah mereka yang berada di tiap-tiap trayek dan di tiap-tiap titik sebagai sekumpulan orang yang membantu menjaga keamanan dari pungutan liar selain dari “timer-timer” lakukan. Diibaratkan, “timer” ini orang yang meminta uang keamanan tetapi tidak formal hanya saja dibuat formal dan lebih rapih teknik pengumpulan uangnya sehingga tidak sembarangan yang dilakukan. Dan juga “timer” ini bekerja sama dengan aparat seperti polisi atau orang sekitar sehingga apabila ada masalah trayek atau masalah dengan apapun ada kelompok yang akan bertindak. Jumlah seharusnya yang dikeluarkan oleh supir-supir untuk “timer” adalah rata-rata Rp. 20.000 dan ini sistem pembayarannya tersebar di sepanjang titik trayek sehingga pengeluaran para supir

bisa dicicil dan uang-uang ini sudah dialokasi untuk polisi dan orang-orang sekitar seperti “preman”nya didaerah trayek.

Penyebaran orang-orang ini sepanjang trayek Metromini 610 Pondok Labu - Blok M berada di Pondok Labu, Perempatan Fatmawati, dan di terminal Blok M. Tiap-tiap trayek mempunyai titiknya masing-masing dan jumlah biayanya variatif di tiap trayek. Untuk trayek 610 sendiri, mereka yang bekerja sebagai “timer” tidak hanya meminta uang tetapi bentuk lain yang mereka lakukan adalah membantu untuk mencari penumpang ketika sedang “ngetem”. Selain “timer” ini meminta uang secara langsung ada beberapa orang berjualan minuman seperti teh atau kopi dalam plastik disini mereka memberikan minuman tersebut sebagai ganti dari uang yang dibayarkan oleh supir-supir.



BAB V

ANALISIS

Kota memiliki aspek masyarakat dan juga memiliki aspek budayanya. Kebudayaan masyarakatnyalah yang menjadi jiwa dan karakter kota itu, aspek fisiknya akan menjadi raganya. Oleh karena itu, membangun kota (city) pada dasarnya membangun (jiwa) masyarakatnya. Apabila jiwa masyarakatnya rapuh maka kota (city) itu lambat laun akan rapuh pula.

(Hariyono, 2007:89)

V.1 Tindakan “Ugal-ugalan” Supir Bus Metromini

Dalam penelitian ini, tindakan “ugal-ugalan” menjadi fokus utama sebagai potret dari sistem transportasi secara umum. Secara pengertian dari “ugal-ugalan”, tidak ditemukan arti yang baku. Akan tetapi peneliti mengartikan “ugal-ugalan” sebagai bentuk tindakan yang bersifat negatif dalam mengemudi. Sehingga peneliti melihat dan menemukan beberapa tindakan tersebut dalam observasi dan penelitian di lapangan. Ada 7 tindakan yang peneliti temukan di lapangan.

Pertama, “ngetem” disembarang tempat atau lebih mudahnya berhenti dalam waktu lama pada tempat yang tidak seharusnya, seperti tempat yang sudah diberi tanda S dicoret, P dicoret, berhenti ditikungan, jalan berbelok, perempatan, dan tempat yang rawan dengan kemacetan. Alasan me”ngetem”nya karena terlalu banyaknya bus di jalan sehingga terpaksa mencari keramaian disatu titik atau karena bus di jalan sepi dan menjadi alasan untuk lebih lama mencari penumpang sebelum bus lain datang. Kedua, menurunkan atau menaikkan penumpang disembarang tempat atau secara dadakan berhenti ditengah jalan tanpa memberikan tanda lampu berhenti atau sen kepada pengguna jalan dibelakangnya. Ketiga, ketika dalam keadaan macet atau jalanan dalam keadaan ramai, supir bus mengambil jalur kanan, kiri tanpa memberikan tanda dan juga dilakukan sesuka hati sehingga bisa membahayakan kendaraan yang berada disamping atau dibelakang bus. Seorang “kenek” biasa menyebutnya goyang²⁸, hal ini dilakukan karena meskipun macet, mereka bersaing untuk mencari penumpang.

²⁸ Perkataan yang disampaikan oleh kenek untuk memberikan tanda kepada supir agar menggerakkan busnya kanan atau kiri selama perjalanan

Keempat, supir bus melalui jalur yang bukan dari jalurnya atau bukan trayeknya. Kelima, Kecepatan bus di jalan yang tidak disesuaikan, contoh apabila jalanan sedang ramai, bus jalan dengan kecepatan tinggi atau terkadang dengan kecepatan lambat yang membuat berjarak jauh dengan kendaraan didepannya sehingga membuat macet kebelakangnya. Apabila jalanan dalam keadaan sepi, bus bisa berjalan sangat cepat sehingga bersaing dengan bus-bus lainnya atau berjalan sangat pelan padahal jalan dalam kondisi sepi, karena supir mencari penumpang. Keenam, supir tidak sampai tujuan seperti ketika sampai di Pondok Labu, bus tidak sampai pasar, tetapi penumpang disuruh jalan dari swalayan AB (Aneka Buana) sedangkan bus memutar balik. Alasannya melakukannya karena tidak mau membuang waktu yang jauh dengan memutar dan untuk menghindari kemacetan. Ketujuh, supir suka menerima atau mengoper penumpang dari bus lain ditengah jalan dengan alasan ramai atau macet. Ketika dalam perjalanan sudah banyak dengan bus-bus maka untuk memperkecil saingan adalah mereka bisa melakukan “negoisasi” mengoper penumpang untuk menghemat waktu jalan dan memangkas kerugian seminimal mungkin baik untuk bahan bakarnya atau untuk uang sewanya.

Dapat disimpulkan “ugal-ugalan” yang dilakukan oleh supir adalah segala tindakan yang bersifat penyimpangan dan dapat meresahkan atau membahayakan orang lain. Diantara tujuh tindakan yaitu, “ngetem”, menaikkan & menurunkan penumpang di sembarang tempat, melalui jalur kanan dan kiri tanpa memberikan tanda, melalui jalur yang bukan trayeknya, kecepatan bus di jalan yang tidak disesuaikan, supir tidak mencapai tujuan akhir trayeknya, dan terakhir supir menerima atau mengoper penumpang dari bus lain ditengah jalan.

Berhubungan dengan tindakan “ugal-ugalan” yang supir lakukan, hampir semua supir 610 melakukan tindakan “ugal-ugalan”. Maka peneliti mencoba melihat tindakan seluruh supir ini sebagai *subculture*. Yaitu budaya yang terbentuk oleh sekumpulan orang yang mempunyai tujuan dan gagasan yang sama yang terkarakteristik dari seperangkat norma dan kepercayaan. Dalam kasus ini adalah sekumpulan (supir) yang mempunyai profesi sama yaitu supir bus Metromini yang ingin menciptakan ruang hidupnya sendiri, yang tidak sesuai dengan kebudayaan masyarakat pada umumnya. Meskipun mereka berlatar

belakang etnis, umur yang berbeda, tetapi dari sesama supir saja mereka sudah mempunyai kesamaan dan cara hidup yang serupa.

“yaaa ada yg main judi juga, dulu saya main tp sekarang udah ga, ngumpul2 aja.. rame di Lapo ada orang Medan, Makassar, Dll... mereka itu ada yg supir tetap ada juga yang supir tembak ikut ngumpul semua.... lumayan bisa kenal kadang-kadang bisa bantu-bantu keuangan atau bantu-bantu apa aja misalnya ada masalah.”

(wawancara dengan HS, 31 Maret 2011)

Berdasarkan informasi dari informan HS, latar belakang seseorang tidak mempengaruhi seseorang untuk berkumpul dan untuk bertindak tetapi lebih kepada bagaimana mereka bergaul dan cara hidup untuk bisa mencapai tujuannya, di Lapo ini mereka saling berbagi informasi dan tidak ada perbedaan latar belakang yang menciptakan konflik hanya ada proses sosialisasi dan tempat nilai-nilai perilaku supir ini terbentuk.

Yang ditekankan disini adalah bukan kepada tindakan penyimpangan yang mereka lakukan tetapi lebih kepada kelompok/ komunitas/ perkumpulan supir ini yang mempunyai budaya sendiri didalam masyarakat untuk dilihat pada bagian selanjutnya yang lebih luas didalam tatanan sistem masyarakat (transportasi kota)

Gambar V.1
Perilaku Supir



Sumber : Dokumentasi Peneliti

Ket: V.1(a) Gambar bus Metromini sedang “ngetem” tepat dibawah tanda dilarang berhenti diperempatan Blok M ke arah Pondok Labu, ketika saat itu ada polisi lalu lintas yang sedang berada di lokasi tetapi tidak bertindak apa-apa.

V.1(b) Gambar bus Metromini tidak jauh dengan perempatan blok M ke arah Pondok Labu, ada dua bus 610 sedang menunggu penumpang yang hendak menyebrang. Kedua kenek berusaha memanggil “sewa” untuk naik busnya.

V.1(c) Gambar bus Metromini yang sedang berputar balik kearah Pondok Labu di putar balik D'best yang sebenarnya tidak boleh berputar, setelah mengoper penumpangnya ke bus 610 lain

V.2 Hubungan Supir bus Metromini dengan Penumpang

Interaksi antara penumpang dan supir bus adalah interaksi langsung yang terjadi dilapangan, segala transaksi dan perjalanan transportasinya terjadi disini. Segala pergerakan penduduk ini adalah fenomena sosial yang dipengaruhi banyak faktor untuk mendorong pergerakan mereka, pergerakan penduduk ini tidak dilakukan sendiri akan tetapi memerlukan faktor pendukungnya yaitu transportasi. Seperti kebutuhan seorang penumpang untuk menuju suatu titik dari titik awal menggunakan transportasi yang ada yaitu bus Metromini, begitupula bentuk jasa yang diberikan oleh PT Metromini dengan memberikan pelayanannya melalui supir-supir bus yang sudah ditentukan oleh pemilik dari busnya. Baik penumpang atau pengendara dari transportasi dalam bermobilitas tidak lepas dari kegiatannya melakukan perjalanan atau berlalu lintas (*traffic*). Menurut Norbert Schmidt-Relenberg, *Traffic as social system*, yaitu *traffic* merupakan sebuah sistem sosial dengan standarisasi perilaku dan minimnya integrasi dari para partisipannya. Untuk seharusnya bisa lebih dari seribu orang berada dijalanan atau melakukan perjalanan, baik itu pagi berangkat jam kerja, siang istirahat atau anak-anak pulang sekolah, sore hingga malam hari jam pulang kerja.

Melihat kondisi waktu dan kondisi perjalanan, pengguna angkutan umum harus menyesuaikan waktu yang dibutuhkan setiap kali bermobilitas, karena banyaknya keterbatasan yang dimiliki, dan kebanyakan dari pengguna angkutan umum ini, lebih dari satu kali atau berganti kendaraan umum untuk dapat ketempat tujuannya, seperti contoh banyak penumpang yang bekerja di daerah sudirman atau sekitar, mereka harus menggunakan bus Metromini untuk mencapai terminal Blok M lalu berganti dengan moda transportasi lain, meskipun ada angkutan umum yang langsung seperti patas-patas yang melayani trayek jauh tetapi dengan jumlahnya sedikit atau penumpang yang sudah penuh, maka penumpang menggunakan angkutan Metromini lalu berganti moda lain di terminal Blok M. Begitupula sebaliknya bagi mereka yang pulang ke arah Cinere

dan sekitarnya, maka setelah menggunakan bus Metromini ini mereka harus berganti dengan transportasi lain di Pondok Labu. Sehingga hal ini membuat pengguna angkutan umum tidak memiliki kebebasan memilih jalur yang dilalui tetapi hanya memiliki kebebasan untuk memilih moda transportasi apa yang ingin digunakan.

Sebagai fokus dari penelitian adalah kepada supir-supir bus Metromini, banyak aktor-aktor sosial yang terlibat dalam sistem lalu-lintas ini, seperti petugas keamanan, pedagang, pengamen, pengguna jalan, dan penumpang dari supir-supir ini. Banyak interaksi yang terjadi dari partisipan-partisipan tersebut. Tetapi hubungan interaksi antara penumpang dan supir bus ini sudah dipengaruhi oleh banyak faktor sosial, yaitu oleh norma-norma, nilai, dan struktur yang ada di jalan. Yang disebutkan oleh Norbert Schmid-Relenberg sebagai *traffic behaviour* atau perilaku berlalu lintas. Secara sosiologis perilaku penumpang dan supir ini dipandang sebagai *Role Behaviour*, dalam sistem sosialnya dinamakan sebagai *traffic*.

Traffic behaviour merupakan suatu perilaku yang dipengaruhi oleh rasionalitas, yang berorientasi untuk mencapai tujuan geografis atau untuk menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Terdapat tiga kriteria rasionalitas yang mempengaruhi perilaku dalam perjalanan, yaitu kecepatan, keamanan, dan ekonomi (Schmidt-Relenberg, 1968). Kecepatan atau *Speed* diartikan sebagai bentuk berapa lama waktu yang dibutuhkan oleh seseorang untuk melakukan perpindahan tempat, ini yang lebih dialami oleh pengguna dari kendaraan. Seperti jarak antara Pondok Labu hingga Blok M bisa menghabiskan waktu 1-1,5 jam, begitupula yang dialami oleh orang-orang yang naik di tengah-tengah perjalanan sudah memakan waktu lama di jalan. Bukan dilihat jarak jauh dekatnya akan tetapi lebih kepada tingkat kemacetan yang dilalui sehari-harinya dan pilihan moda transportasinya.

“..klo ga kebut gini mana bisa dapat penumpang.. keburu disalip sama bus-bus lain.” (wawancara dengan HS, 31 Maret 2011)

Bagi seorang pengendara angkutan umum atau supir lebih mengartikan kecepatan sebagai cara untuk bersaing dengan angkutan umum lainnya untuk mendapatkan penumpang atau “sewa”. Ketika mereka berada di jalan meskipun sedang macet, saat ada bus yang berada di depannya, maka bus berusaha memperkecil jarak untuk bisa bersaing agar posisinya didepan dan lebih dahulu mendapatkan “sewa”. Apabila ada bus lain yang terlihat dibelakangnya maka bus mencoba memperjauh jaraknya dengan menambah kecepatan atau memilih untuk “ngetem” dan membiarkan bus lain mendahuluinya dan hal ini berdampak dengan kerugian yang dialami oleh penumpang dengan waktu yang terbuang yang dilakukan oleh supir-supir. Mengapa hal ini masih terjadi karena kurangnya pelayanan dan ketersediaan sarana serta pra-sarana transportasi yang masih jauh dari standard atau kebutuhan masyarakat. Sehingga hal ini menjadi kerugian bagi penumpang dan supir bus Metromini. Seorang penumpang membutuhkan kecepatan untuk bisa mencapai tujuan sehingga waktunya tidak terbuang percuma, sedangkan bagi supir sarana dan prasarana fasilitas dibutuhkan sebagai bentuk untuk bisa memenuhi kebutuhan hidupnya dari penumpang tersebut.

Dalam sistem transportasi perkotaan, ada *travel behaviour*. *Travel behaviour* adalah perilaku yang berhubungan dan mempengaruhi perjalanan yaitu individu dan lingkungannya (Koutsopoulos and Schmidt). Menurut kedua ahli tersebut menjelaskan *travel behaviour* dengan *mobility constraint* atau keterbatasan-keterbatasan dalam bermobilitas yang dialami oleh individu. Ada dua kategori utama yang dibagi oleh keterbatasan, pertama *trip-making constraint* dan *environmental constraint* (de Boer, 1986:170). Keterbatasan *trip-making constraint* meliputi segala keterbatasan dalam hal mental, fisik, dan sosio-ekonomi yang dialami oleh individu yang tidak memiliki kendaraan bermotor atau pengguna angkutan umum sebagai determinan utama yang mempengaruhi perilaku perjalanan.

*...saya enakan “ngetem”, tunggu bentar pasti ada “sewa” 1, 2 orang...
Apalagi tempat-tempat yang rame, daripada jalan belum tentu dapat
“sewa” keburu diambil yang lain (supir).” (wawancara dengan SM, 21
Februari 2011)*

Contoh dari keterbatasan fisik ini adalah dalam bentuk waktu, dimana waktu yang dibutuhkan oleh orang untuk berpindah dari suatu titik ke titik lain bagi penumpang angkutan umum lebih lama dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi, sedangkan bagi supir waktu itu terhitung untuk bisa mendapatkan “sewa” sebanyak-banyaknya, seperti seorang supir terkadang merelekan waktunya untuk “ngetem” asalnya untuk mendapatkan “sewa” atau pendapatan. Sehingga waktu cepat tidak menjadi tolak ukur untuk menyelesaikan pekerjaannya sebagai supir, tetapi lebih dihitungkan kepada pendapatannya melalui waktu-waktu “ngetem”nya tersebut.

Kriteria kedua yang mempengaruhi perilaku perjalanan adalah keamanan atau *safety*. Berarti kenyamanan dan keterjaminan pengguna kendaraan untuk dapat mencapai tujuan tanpa ada gangguan. Selama perjalanan mungkin kita tidak akan memperkirakan atau memprediksi apa yang akan terjadi seperti kejahatan dalam bus, pengamen dan penjual yang naik bus, atau kecelakaan yang marak terjadi akhir-akhir ini karena bus. Bagi seorang penumpang hal ini penting dalam transportasi, karena apabila keamanan tidak dapat difasilitasi maka banyak orang yang beralih dari angkutan massal menjadi menggunakan kendaraan pribadi, angkutan umum hanya menjadi pilihan terakhir dengan alasan karena kriminalitas seperti pencopetan atau pemalakan yang terjadi tidak hanya didalam bus, tapi juga di terminal, halte, dan mungkin terjadi dipinggir jalan. Lalu karena tingkat kecelakaan di jalan raya, yang disebabkan karena perilaku berkendara yang kurang aman dan tidak tertib. Bagi provider jasa angkutan, fasilitas keamanan tidak dapat diberikan karena semua ini tanggungjawab dari pemilik dan supir-supirnya, sedangkan mereka saja untuk keamanan sendiri tidak terjamin atau diluar tanggung Jawabnya.

Bersinggungan dengan pilihan moda transportasi yang penumpang pilih, maka menjadi suatu kerugian yang dirasakan oleh supir-supir bus karena mereka (supir) hidup dari penumpang yang menaiki busnya, sedangkan apabila tidak ada penumpang maka mereka tidak akan mendapatkan penghasilan. Bagi seorang supir keamanan itu adalah tanggungjawab individu dari penumpang atau setidaknya ada aparat, supir tidak memberikan apa-apa selain mengantar penumpang hingga tujuannya. Dampak yang dirasakan oleh supir-supir ini ketika

penumpang beralih moda transportasi, maka rasa ketidakpastian (*uncertainty*) mereka akan berapa penumpang yang akan naik atau pendapatan yang mereka dapatkan seharusnya sangat tidak menentu sehingga banyak cara yang dilakukan untuk memenuhi target seharusnya tanpa memperhitungkan lagi keamanan dalam mengemudi.

Kriteria yang mempengaruhi perilaku perjalanan terakhir adalah ekonomi atau biaya yang harus dikeluarkan untuk bermobilitas setiap harinya atau sekali jalan untuk mencapai titik tujuannya. Untuk biaya transportasi bus Metromini sendiri jauh dekat hanya dikenai tarif Rp 2000, tetapi kebanyakan mereka tidak sekali menggunakan moda transportasi maka untuk menggunakan moda angkutan umum lainnya mereka harus mengeluarkan uang tambahan. Untuk seseorang yang melakukan *single trip* mungkin ini biaya yang murah, akan tetapi bagi mereka yang mempunyai tujuan jauh dan keterbatasan akan waktu maka semua ini tidak berarti dan kebanyakan orang berfikir rasional untuk menggunakan sepeda motor untuk mengatasi keterbatasan-keterbatasan tersebut. Dilihat dari sudut pandang *trip-making constraint* dalam *travel behaviour* (Koutsopoulus and Schmidt, 1975) mengenai adanya keterbatasan secara sosio-ekonomi. Keterbatasan pengguna transportasi dalam bermobilitas setiap perjalanan di area metropolitan yang diukur dengan melihat berapa biaya yang harus dikeluarkan untuk melakukan sebuah perjalanan. Biaya perjalanan berupa uang yang dikeluarkan untuk waktu, gangguan, ketidaknyamanan, usaha, dan *exposure* (de Boer, 1986: 170).

Untuk trayek fatmawati, Pondok Labu - Blok M hanya ada angkutan umum bus Metromini dan bus besar patas yang melaluinya, sehingga pilihan penumpang untuk angkutan umum hanya kepada dua bus tersebut selain bajaj, taxi, dan ojek. Dengan biaya Rp2000 itu sejumlah uang yang murah untuk melakukan satu kali perjalanan tetapi dengan kondisi lama dijalan, fasilitas, dan hambatan lain hal ini menjadi kekecewaan sendiri bagi penumpang bus. Karena meskipun pilihan angkutan umum daerah Selatan ini didominasi oleh Metromini 610, tetapi dengan keadaan jalan yang macet dan saingan mereka (supir) dengan motor-motor selain sesama supir, mereka kesulitan untuk mendapatkan “sewa”, pendapatan yang mereka dapatkan seharusnya dari sejumlah uang yang dibayarkan

oleh penumpang-penumpang tersebut sehingga pendapatan mereka terhitung dari banyaknya penumpang yang didapat seharusnya.

..macet jalanan, beberapa orang doang.. meningan dioper terus cari "sewa" ke Blok M nya.. biar ga rugi... (wawancara dengan HS, 31 Maret 2010)

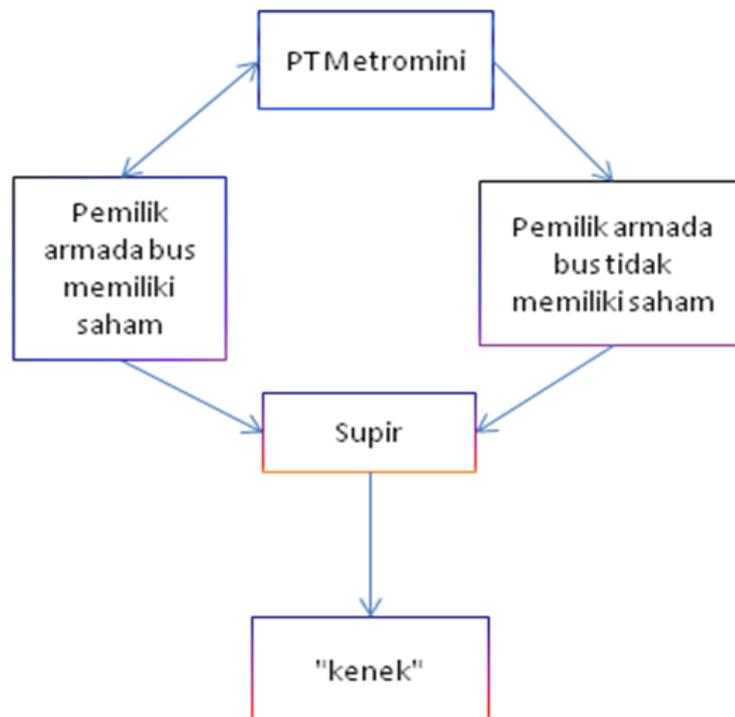
Untuk meminimalisir kerugian yang ditanggung oleh supir maka banyak upaya yang dilakukan di jalan seperti, ketika sudah sampai Pondok Labu, mereka tidak memutar ke Pasar, mereka memilih memutar sembarang tempat terutama di dekat swalayan AB (Aneka Buana) hal ini dilakukan untuk hemat waktu menghindari kemacetan di pasar atau jarang penumpang yang naik karena sudah ada bus lain. Tetapi yang mereka lakukan menjadi kerugian bagi penumpang karena mereka tidak mencapai tujuan akhirnya. Hal lain yang dilakukan adalah terkadang di jalan ketika sudah macet dan banyak bus disekitarnya, maka salah satu bus memilih untuk "mengoper" penumpangnya ke bus lain agar busnya dapat berputar arah atau mencari "sewa" di jalur satunya. Tetapi yang mereka lakukan ini tidak mudah, tidak semua supir ada yang mau "mengoper" atau menerima. Sebelumnya mereka harus tawar menawar terlebih dahulu untuk uang yang dibayarkan. Setelah kerugian penumpang dengan tidak sampainya ditujuan akhir, yang dilakukan supir ini kembali menjadi kerugian penumpang karena ketika mereka merasa sudah nyaman di bus, mereka harus berpindah bus dan kenyamanan mereka terganggu.

V.3 Hubungan Supir Bus Metromini dengan Penyedia Jasa (PT Metromini)

Provider atau penyedia Jasa angkutan ini berupa PT Metromini yang menaunginya, tetapi untuk pelaksanaannya terdiri dari Pemilik Bus dan supir nya. Bila dilihat penyedia jasa ini memiliki sistem hirarkinya sendiri, dengan PT sebagai yang mengakomodir untuk perizinan jasa dan sebagainya, sedangkan untuk pemiliknya dan supir adalah orang di luar dari PT Metromini, akan tetapi

yang menarik di PT ini adalah mereka yang bekerja di PT bermain²⁹ pula dengan kepemilikan armadanya dari tingkatan direktur hingga staff-staffnya.

Bagan V.3
Struktur Hirarki Metromini



Bila dilihat struktur diatas (Bagan V.3) maka PT Metromini adalah aktor yang mempunyai peranan penting dalam provider jasa angkutan ini, karena PT Metromini yang menyediakan layanan angkutan umum yang mendapat izin dari pemerintah. Tetapi didalam PT Metromini ini sendiri ada aktor-aktor lain yang berperan penting seperti orang-orang yang memiliki kendaraan dan yang menjalankan tugas-tugas dari PT sekaligus menjadi mata pencarian bagi orang-orang adalah sebagai supir dan “kenek”nya. Dari tingkatan PT secara umum tidak mempunyai tanggungjawabnya kepada tingkatan paling rendah yaitu supir atau “kenek”nya sehingga semua ini dilimpahkan kepada pemilik dari kendaraannya yang bertanggungjawab. Secara birokrasi mengenai izin dan segalanya semua

²⁹ Orang-orang yang bekerja di PT Metromini tidak hanya bekerja seperti orang kantor, akan tetapi hampir dari seluruh orang yang berada di PT Metromini memiliki armada bus dan ikut berbisnis didalamnya.

ditanggung oleh PT Metromini kepada negara seperti bayar trayek atau pengurusan surat-surat berkas kendaraan pada awalnya, tetapi lama-kelamaan semuanya menjadi urusan bagi si pemilik kendaraan atau “juragan”nya. Sedangkan urusan dilapangannya langsung adalah urusan dari supir-supir dan “kenek”nya seperti membayar “timer-timer”, untuk kir (ujian kelayakan kendaraan), dan pengeluaran lainnya.

Hubungan antara supir Metromini dengan penyedia jasa (PT Metromini) tidak terjadi secara langsung. Karena hubungan supir lebih banyak kepada pemilik dari bus yang dikendarainya, sedangkan permasalahan administrasi berupa surat diurus oleh pemilik bus dengan PT Metromini. Kecuali mengenai *fee*³⁰ trayek bisa dilakukan oleh pemilik bus atau dilakukan oleh supir di lapangan. Pada praktek beroperasinya bus di lapangan, PT tidak bertanggung jawab dengan apa yang terjadi di lapangan. Semuanya dilakukan sesuai dengan keputusan pemilik bus dan supirnya, sedangkan PT hanya mengurus untuk izin trayek diawal. Diluar itu tidak ada standar dan semua bertindak masing-masing tiap busnya.

Melihat pekerjaan yang dilakukan oleh supir-supir ini untuk “melayani” penumpang, faktor tujuan menjadi penting. Karena semakin tinggi tujuan yang ingin dicapai orang maka tingkat mobilitasnya akan tinggi pula, trayek yang dibuka oleh PT pun hampir semuanya adalah jalan arteri kota meskipun tiap trayeknya ada yang bersinggungan. Hal ini dapat dilihat pada trayek Metromini 610 ini cukup banyak penumpangnya meskipun terlihat hampir tidak ada yang kosong sama sekali karena penumpang yang naik masih membutuhkan dan mempunyai tujuan penting seperti tujuan Blok M sebagai pusat atau *center* dari moda transportasi atau daerah belanja dan juga ada tujuan Pondok Labu yang menghubungkan tempat-tempat disekitarnya selain itu sepanjang jalan Fatmawati ada rumah sakit, sekolah, dan tempat belanja, dan tempat lain yang terbilang ramai dengan penumpangnya.

³⁰ Fee adalah sejumlah uang yang harus dibayarkan oleh pemilik bus sebagai biaya bulanan atas trayek yang digunakan, sejumlah Rp 30.000/bulan. Pembayaran bisa dilakukan oleh pemilik bus atau dilakukan oleh supir-supir di lapangan. Ada pihak dari PT Metromini yang menarik uang di lapangan.

V.4 Hubungan Supir Bus Metromini dengan *State*

Hubungan keduanya dapat dilihat dalam pembahasan *Travel Behaviour* mengenai *enviromental constraint* yang merupakan batasan yang dialami oleh penumpang-penumpang dan bahkan supir bus karena batasan lingkungan secara fisik dan sosial. Keterbatasan ini juga terbagi dalam keterbatasan lain, yaitu *locational constraint*, *administrative constraint*, dan *demand-respons constraint* (Koutsopoulos and Schmidt, 1975). Lingkup dari *State* ini adalah lebih kepada unsur-unsur pemerintah yang terlibat dalam permasalahan angkutan umum seperti Dishub DKI, Polisi, dan beberapa kebijakan dari pemerintah pusat terkait permasalahan transportasi.

Locational constraint dalam pembahasan *Travel Behaviour* yang merujuk pada keterbatasan dimana lokasi dari tempat kerja atau fasilitas yang dituju merupakan elemen penting bagi masyarakat yang tidak terjangkau aksesnya dengan mudah. Sebenarnya untuk sepanjang jalan ini semua tujuannya bisa tercapai dengan angkutan umum, akan tetapi semakin mudah tujuannya penumpang tetap menggunakan kendaraan pribadinya. Dapat dilihat bukan pada aksesnya yang jauh tapi sejauh mana peran negara untuk mengakomodir masyarakat untuk lebih memilih angkutan umum dibandingkan menggunakan angkutan pribadi seperti adanya fasilitas, tempat untuk berhenti. Keterbatasan ini dilihat seperti kemacetan di jalan, maka orang enggan menggunakan angkutan umum. Oleh sebab itu seorang supir “melayani” penumpangnya naik dan turun sesuai kehendak penumpangnya, dan juga di beberapa titik yang ramai, bus akan “ngetem” untuk mendapatkan penumpang yang merupakan pendapatan untuk supirnya.

Pemerintah tidak bisa mengambil tindakan terhadap bertambahnya jumlah kendaraan pribadi karena menurut pendapat Hidayat³¹ yang menggarisbawahi bahwa sektor industri otomotif menjadi salah satu penyumbang terbesar dalam menggerakkan pertumbuhan ekonomi nasional. Apalagi dari tahun ke tahun produksi kendaraan bermotor terus mencapai rekor baru. Supir yang berada di jalan sedangkan pemerintah yang mempunyai segala kebijakannya, terhambat

³¹ Menteri Perindustrian MS Hidayat kepada detikFinance di Detik.com 31-Juli-2011 pkl 17.50 “Industri Otomotif Tidak Setuju Uang Muka Kredit Kendaraan Dinaikkan”

jalur informasinya atau hubungan kerjanya karena supir yang dinaungi oleh pemilik pribadi atau PT Metromini lebih memilih untuk memenuhi kebutuhan “atasan”nya sedangkan kewajiban dari pemerintahnya tidak dapat terlaksana dengan baik.

Untuk jam operasinya pun, sesuai dengan kehendak dari supir, maka menjadi kerugian atau keterbatasan bagi penumpang-penumpang. Disisi lain dari supir adalah mereka tidak berani “narik” terlalu malam karena berspekulasi akankah mendapat “sewa” dan dapat menutupi kekurangannya atau justru menambah kerugian, selain itu bila sudah malam seperti jam 10an keatas sudah ada angkutan lain yang beroperasi yaitu “kalong” atau angkot dari trayek lain yang melayani trayek Pondok Labu-Blok M pada malam harinya. Jam operasional yang terjadi ini tidak ditentukan oleh Dishub, tetapi *Unwritten law* yang disepakati bersama antara supir-supir bus dengan supir-supir angkot sehingga mereka mempunyai lahan dan jam-jamnya masing-masing. Peraturan tidak tertulis ini merupakan kesepakatan bersama pengemudi kedua angkutan umum.

Hubungan lain karena dampak diatas adalah tidak adanya kesinambungan antara pihak penyedia jasa transportasi baik itu PT Metromini dengan supir-supir di lapangan dan dengan Dishub/ polisi, dan para pengguna jasa angkutan umum. Sehingga menjadikan kualitas pelayanan yang diberikan transportasi umum sangat jauh dari yang diharapkan, karena angkutan umum yang ada masih belum memadai, manusiawi, dan belum dapat digunakan maksimal oleh pengguna angkutan umum untuk mendukung mobilitasnya. Dalam pembahasan *travel behaviour*, keterbatasan *administrative constraint* yang tidak ada kesinambungan antara provider, *state*, dan pengguna, yang membuat keterbatasan para pelaku mobilitas bagi yang tidak memiliki kendaraan untuk dapat menggunakan sarana transportasi publik yang memadai, manusia, dan dapat digunakan kapan saja untuk mendukung mobilitasnya. Dan imbas dari pengguna angkutan umum ini adalah kerugian bagi supir-supir yang menjadikan pekerjaan ini sebagai mata pencarian utamanya karena bila tidak sesuai dengan harapan masyarakat, maka mereka bisa dengan mudah beralih dengan angkutan lain baik itu moda angkutan umum lain seperti ojek, taxi, bus lain ataupun yang lebih merugikan lagi adalah

menggunakan kendaraan pribadi yang “mematikan” lahan pendapatan para supir dan tentu saja menambah jumlah kendaraan dan menambah macet jalanan.

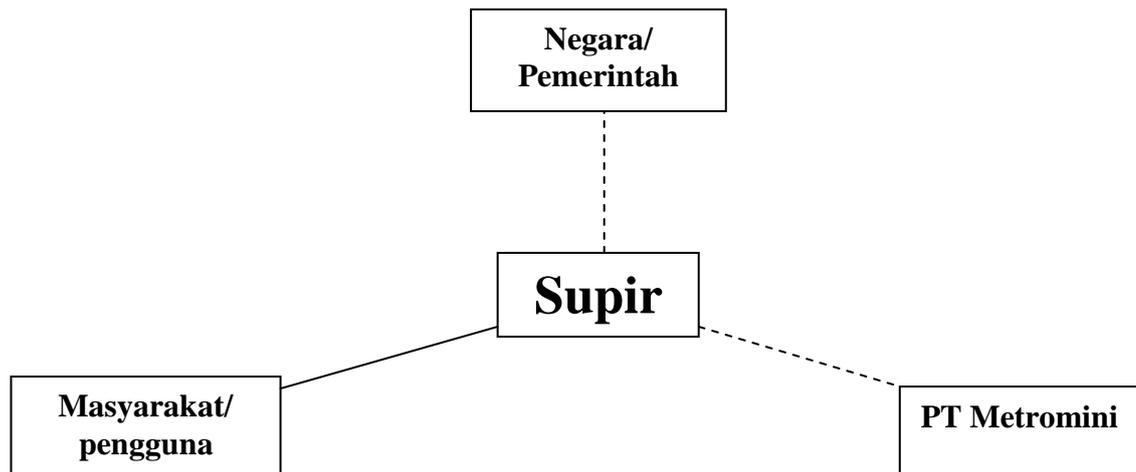
“..yaahh.. orang-orang udah pada naik motor semua sekarang, jadi sepi “Sewa”.. saat dulu penumpang yang butuh mobil (bus), sekarang kita (supir) yang cari penumpang..(wawancara dengan LB, 26 November 2010)

Menyambung pada peran dari masyarakat atau pengguna angkutan umum, mereka adalah penentu dalam keberhasilan suatu sistem transportasi dimana semakin banyak mobilitas yang terjadi maka transportasi menjadi sasaran utama untuk ditingkatkan, akan tetapi disini, masyarakat adalah “sasaran” oleh penyedia jasa angkutan umum untuk mencari keuntungan semata sehingga instansi negara yang seharusnya mengatur permasalahan ini seperti Dishub atau polisi hanya menjadi pelengkap “formalitas” dalam sistem transportasi yang tidak memihak masyarakat justru penyedia jasa yang bertindak penuh. Suara dari masyarakat tidak dapat didengar sama sekali oleh pihak yang terkait, seperti Dishub, atau provider sarana transportasi publik. Tidak ada integrasi dari pihak-pihak tersebut untuk meningkatkan kualitas pelayanan transportasi.

Tekanan publik (masyarakat) lemah dalam bidang ini karena tidak adanya wadah untuk menampung aspirasi atau segala keluhan masyarakat, semua itu kembali kepada publik. Memang untuk transportasi, masyarakat tidak ada tekanan (*power*) untuk merubah kualitas pelayanan, mereka hanya mempunyai kemampuan untuk milih moda transportasi apa yang digunakan yaitu angkutan umum atau kendaraan pribadi. Lambannya respon dari pemerintah dan tidak adanya kebijakan yang menguntungkan pengguna angkutan umum dapat dilihat sebagai *deman-respon constraint*, peraturan yang dibuat tidak berdasarkan atas perubahan dan kebutuhan, tetapi hanya untuk mengatasi masalah sesaat. Bukan hanya masyarakat pengguna jasa angkutan umum, tapi kebijakannya juga harus berpengaruh kepada kebutuhan penyedia jasa, terutama supir bus yang ibaratnya berada di daerah “abu-abu”, disatu sisi mereka melayani penumpang, disatu sisi

mereka harus memenuhi target “sewa” untuk pemilik kendaraan maka segala upaya dilakukannya.

Bagan V.4
Hubungan Supir dengan ketiga Aktor lain



Ket:

- : Hubungan supir dengan masyarakat, terjadi secara langsung ketika masyarakat menggunakan angkutan umum.
- - - - : -Hubungan supir dengan PT Metromini, tidak terjadi secara langsung karena supir berhubungan dengan pemilik dari bus atau dapat dilihat dari (Bagan V.3).
-Hubungan supir dengan Pemerintah, tidak secara langsung pula terkait dengan kebijakan dari pemerintah, akan tetapi hubungan langsung antara supir dengan aparat pemerintah terjadi dilapangan seperti dengan Dishub atau Polisi

V.5 Action System Supir didalam Sistem Sosial (Transportasi Kota)

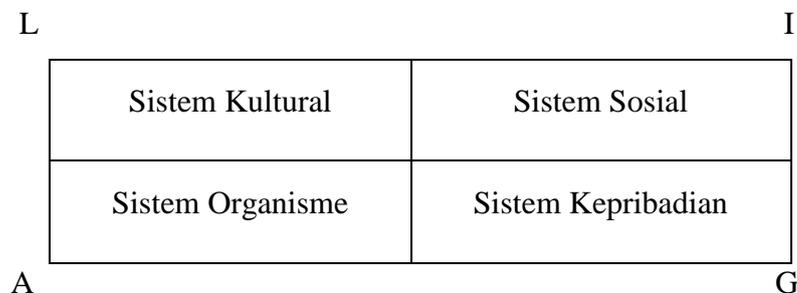
Lingkup terkecil dari penelitian ini adalah perilaku supir-supir bus Metromini didalam suatu sistem yang lebih besar atau seluruh sistem yang ada menurut Parons mengenai sistem Tindakan. Dalam menganalisis mengenai struktur dan sistem, Talcott Parsons menggunakan skema AGIL dengan empat fungsi penting untuk membahas semua sistem “tindakan”. Yang dimaksud dengan fungsi disini adalah kumpulan kegiatan yang ditujukan kearah pemenuhan kebutuhan tertentu atau kebutuhan sistem (George Ritzer dan Douglas J.

Goodman. 2007:121). Fungsi ini menurut Parsons dibutuhkan oleh semua sistem secara bersama-sama untuk dapat bertahan (survive). Dimana dalam penggunaan skema AGIL dibentukkan kedalam sistem tindakan secara keseluruhan yang terdiri dari Sistem Kultural, Sistem Sosial, organisme perilaku, dan Sistem Kepribadian.

Parsons memperlakukan masing-masing sistem itu sebagai sistem yang memenuhi prasyarat fungsional sistem “tindakan” (action system). Ketika seorang aktor (supir) melakukan tindakan atau mengemudi “Ugal-ugalan” maka melibatkan 4 sub-sistem. Unit analisis ini yang akan digunakan untuk melihat realita sebenarnya mengenai tindakan mengemudi “ugal-ugalan” yang dilakukan oleh supir-supir bus terkait dengan kebutuhan-kebutuhan didalam sistem. Struktur dan agen, dua hal yang dilihat oleh Parsons mengenai suatu fenomena pada zamannya, sedangkan dalam penelitian ini bagaimana kondisi seorang agen atau aktor untuk bisa bertahan hidup didalam sistemnya atau keluar dari sistem dan membentuk sistem baru.

Bagan V.5.1

Struktur Sistem Tindakan Talcott Parsons



AGIL adalah empat prasyarat fungsional yang ada pada masing-masing sub-sistem sehingga bisa diklasifikasikan sebagai suatu sistem. Seorang bertindak didalam sistem yang lebih luas tentu hal ini yang masih dipertanyakan? Apakah seseorang itu bertindak karena tuntutan dari sistem atau tindakan seseorang ini adalah bentuk eksistensinya untuk bertahan hidup dan membentuk keseimbangan didalam sistem baginya. Keduanya yang jelas mempunyai hubungan saling ketergantungan. Hal ini lah yang terjadi oleh Supir-supir bus Metromini bagaimana mereka (supir) mencoba menyesuaikan sistem yang ada dengan keterbatasan kemampuannya (ekonomi) untuk bertahan hidup tetapi satu sisi

mereka mencoba keluar dan membentuk sistem baru untuk bisa menyesuaikan kebutuhan mendasarnya (ekonomi).

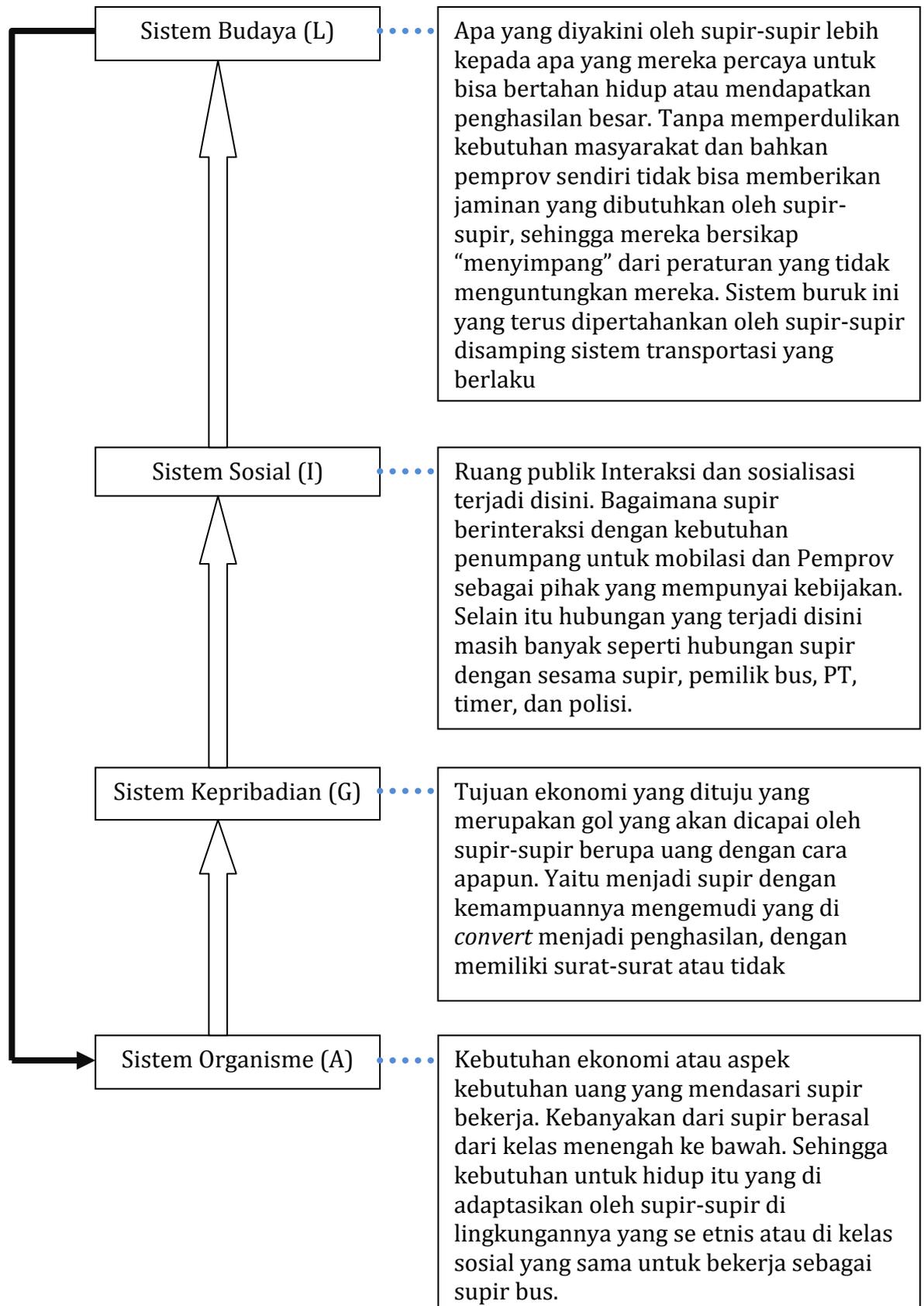
Dalam tindakan “ugal-ugalan” yang dilakukan oleh supir-supir, mereka mempunyai alasan mengapa melakukannya atau dalam skema AGILnya adalah *goal* atau berhubungan dengan *sistem kepribadian*, kesatuan yang paling dasar dari unitnya yaitu individu yang merupakan aktornya (supir) bertindak karena kebutuhan, motif, dan sikapnya mereka butuh uang untuk hidup. Dan alasannya mengapa ingin mencapai tujuannya adalah penyesuaian atau *adaptation* dengan lingkungan mereka hidup yaitu faktor ekonomi dimana mereka bergantung dari pekerjaan ini (mengemudi) dan persaingannya sesama pengemudi di jalan untuk mencapai tujuannya tadi yaitu uang dan mengubah lingkungannya sesuai dengan kebutuhannya, hubungannya dengan *sistem organisme* atau aspek fisik dari manusianya yaitu lingkungan fisik dimana manusia itu hidup. Begitu ada dampak atau akibat yang dilakukan oleh supir-supir ini adalah mereka membuat “keresahan” masyarakat dengan tindakan perilakunya di jalan sehingga mereka secara sosial telah berinteraksi atau berhubungan tidak hanya dengan dua atau lebih individu tetapi tidak terbatas seperti seorang supir yang berhubungan dengan penumpangnya, dengan pemilik bus, dengan aparatur-aparatur pemerintah seperti polisi atau dishub, bahkan dengan “timer-timer”nya. *Sistem sosial* ini yang mendapat perhatian besar karena ada tahap *integrasi* yang terjadi dari supir-supir untuk mengatur hubungannya dengan komponen-komponennya supaya sistem ini bisa berfungsi secara maksimal dan *sistem sosial* selalu terarah kepada keseimbangan (*equilibrium*). Dan juga di *sistem sosial* ini cukup kompleks karena sudah mencakup ruang publik didalamnya dan banyak pihak yang terlibat.

Parsons mendefinisikan *sistem budaya* sebagai unit analisis yang paling mendasar yaitu “sistem simbolik” dimana ada nilai-nilai, norma, dan aturan yang seharusnya dihayati bersama. Seperti konsep sosialisasi untuk suatu bentuk sistem yang ideal tentu sosialisasi nilai-nilai yang tertinggi dalam suatu masyarakat harus bisa dipatuhi atau diterima oleh seluruh masyarakat. Tetapi bagi supir-supir ini *sistem budaya* yang ada tidak dapat mengakomodir kebutuhan dasarnya mereka, sehingga mereka mempunyai *sistem budaya* nya sendiri yang tersosialisasi dengan sendirinya dan “dipercaya” dan dilakukan oleh banyak pihak untuk bisa menjaga

keseimbangannya sistemnya. Ketika negara mempunyai suatu bentuk ideal dalam *sistem budaya* nya mengenai transportasi yang baik, tetapi bagi supir-supir mereka mempunyai *sistem budaya* nya sendiri dan terus dipertahankan (*latensi*) dan dipelihara pola-polanya untuk bertahan hidup. Selain bentuk ideal dari negara yang tidak dapat diterapkan, negara justru terlibat dalam *sistem budaya* yang diyakini oleh supir-supir.

Skema tindakan Parsons memiliki empat komponen (Bernard Raho, 2007:57), yakni pertama, pelaku atau aktor: yang terdiri dari seorang individu atau suatu kolektivitas, parsons melihat dari aktor-aktor ini adalah termotivisir untuk mencapai tujuannya. Kedua, tujuan (Goal): tujuan yang ingin dicapai oleh aktor-aktornya menjadi suatu kolektiv bagi komunitasnya sehingga semuanya bertindak sama untuk mencapai tujuan (ekonomi) dari kebutuhan mendasar manusia. Ketiga situasi, tindakan untuk mencapai tujuan terjadi dalam situasi yang terdiri dari prasarana dan kondisi, dimana prasarana adalah fasilitas dan alat-alat yang diperlukan supir untuk tujuannya, sedangkan kondisi adalah halangan yang menghambat tercapainya tujuan, seorang supir tentu mempunyai keahlian dan pengetahuan mengenai tata cara mengemudi baik dan benar tetapi tekanan dari pemilik, aparat, dan lingkungannya di jalan yang membuat hambatan untuk pencapaian tujuannya.

Bagan V.5.2
Struktur Sistem Tindakan di Lapangan



Bila diruntut sistem-sistem tersebut dalam kerangka pemikiran sistem tindakannya Talcott Parsons, maka seorang aktor (supir) yang hidup dalam masyarakat kelas menengah kebawah atau mereka mengandalkan hidup dari kesehariannya mencari uang atau pemenuhan kebutuhan biologisnya yaitu *sistem organisme* maka mereka mencoba menyesuaikan kehidupannya atau beradaptasi yang kemudian mencoba untuk mencari tujuan untuk hidupnya yaitu uang sehingga membentuk *sistem kepribadian* dari supir yang hanya mempunyai kemampuan untuk mengendarai dan bekerja sebagai supir bus dan disinilah tujuannya itu dicoba di *convert* dari skill nya menjadi ekonomi. Sistem selanjutnya adalah *sistem sosial*, saat seorang supir sudah berada di ruang publik maka mereka akan berinteraksi dengan aktor-aktor lain. Ada dua faktor yang melandasi mengapa supir bertindak “ugal-ugalan” pertama faktor internal seperti budaya atau kepribadiannya dan faktor eksternal seperti masalah struktur atau lingkungan. Secara internal banyak anggapan bahwa orang Batak itu keras dijalan sehingga mempengaruhi supir-supir orang Batak bertindak “ugal-ugalan”, akan tetapi tidak hanya orang Batak yang bertindak “ugal-ugalan” tetapi banyak supir yang berasal dari etnis lain seperti Jawa, Betawi bertindak serupa. Ternyata yang lebih melandasi tindakan “ugal-ugalan” para supir ini adalah lebih kepada masalah struktur dan lingkungannya. Banyak dari supir-supir ini adalah mereka berasal dari kelas ekonomi menengah kebawah, sehingga pekerjaan supir ini menjadi satu-satunya mata pencahariannya. Masalah struktur berupa tekanan untuk mendapatkan “setoran” dan masalah dijalan yang membuat mereka bertindak “ugal-ugalan” ditambah lagi dengan lingkungan jalan yang macet dan persaingan mendapatkan penumpang sesama bus yang mendorong mereka “ugal-ugalan”.

Ruang publik *sistem sosial* ini yang begitu kompleks karena interaksi dan sosialisasi terjadi didalamnya seperti bagaimana seorang penumpang bisa bertindak disiplin apabila, mereka tidak pernah disosialisasikan untuk disiplin dijalan oleh institusi paling kecil yaitu keluarga. Tidak hanya masalah sosialisasi tetapi bagaimana negara (pemprov) bisa memfasilitasi penumpang untuk bertindak disiplin. Penumpang adalah sasaran utama supir sehingga supir lebih “menuruti” kemauan penumpang untuk naik dan turunnya. Selain masalah

sosialisasi, di ruang publik ini harus adanya integrasi semua pihak agar sistem transportasi berjalan lancar dan baik seperti kerja sama dari pemerintah, operator³², penumpang, dan pihak lain yaitu DPU, BAPPENAS, dan keterlibatan lembaga-lembaga pemerintah tersebut dalam pembangunan infrastruktur dan manajemen kota ikut mempengaruhi kondisi sistem transportasi kota.

Mengenai *sistem budayanya*, apa yang diyakini oleh supir-supir ini lebih kepada apa yang mereka percaya untuk bisa bertahan hidup. Sedangkan nilai-nilai yang coba diterapkan oleh pemerintah tidak bisa mengakomodir kebutuhan mereka. Sehingga pemerintah tidak dengan mudah mengubah apa yang mereka yakini tetapi harus dimulai dari bagaimana pemerintah bisa memenuhi kebutuhan supir-supir. Dalam sistem transportasi modern tidak dikenal dengan “timer-timer” atau pungutan liar, sedangkan apa yang terjadi justru yang “timer-timer” lakukan selain untuk dirinya sendiri juga melibatkan kebutuhan petugas seperti polisi atau dishub. *Sistem budaya* supir-supir ini yang terus dipertahankan (*latensi*) dan dipelihara pola-polanya untuk bertahan hidup, sesuai dengan Parsons katakana mengenai keseimbangannya. Disini meskipun *sistem budaya* supir ini sudah berjalan sejak lama, pemerintah tetap mengikutinya dan tidak ada usaha atau upaya untuk memperbaiki sistem yang berlaku menjadi sistem yang layak dan tidak melibatkan kepentingan pribadi.

V.6 *Society as a System Supir didalam Sistem Sosial (Transportasi Kota)*

Perilaku supir-supir ini tidak bertindak sendiri akan tetapi berdasarkan data dilapangan, seluruh supir 610 melakukan tindakan penyimpangan dengan berbagai caranya masing-masing untuk mencapai tujuannya. Bila menurut pola adaptasi yang dikemukakan oleh Robert K Merton (1965). Penyimpangan yang supir-supir lakukan merupakan adaptasi Inovasi (*innovation*), merupakan cara dalam mana perilaku mengikuti tujuan yang ditentukan masyarakat tetapi memakai cara yang dilarang oleh masyarakat. Tindakan “ugal-ugalan” yang supir lakukan ini berupa sekumpulan orang yang memiliki profesi sama yaitu supir bus

³² Operator adalah yang mengoperasikan angkutan umum baik itu swasta atau pemerintah, permasalahan operator ini yang menarik juga di Indonesia, dimana yang dilakukan oleh pihak swasta sudah ada dengan PT Metromininya, tetapi kepemilikannya justru dipegang oleh publik atau masyarakat sendiri. Tujuannya tentu saja untuk tujuan pribadi atau kepentingan sendiri yang menciptakannya “pengusaha kecil”

Metromini untuk mencapai tujuan dan memiliki simbol atau identitasnya sendiri didalam suatu masyarakat yang luas (seperti yang sudah dibahas pada bagian sebelumnya mengenai *Subculture* “ugal-ugalan” Supir bus). Oleh sebab itu selanjutnya untuk meneliti tindakan “ugal-ugalan” ini dilihat dari segi yang lebih besar yaitu sekumpulan supir-supir ini didalam sistem masyarakat tetap dengan menggunakan AGIL nya Parsons.

V.6.1 Sub Sistem Ekonomi

Dalam bagian sub sistem ekonomi akan dibahas mengenai permasalahan mendasar dari tindakan “ugal-ugalan” supir yaitu uang dan pasar yang menjadi bagian penting didalam permasalahan ekonomi. Fungsinya dalam menyesuaikan diri terhadap lingkungannya, melalui pekerjaan, ekonomi menyesuaikan diri dengan lingkungan kebutuhan dan membantu menyesuaikan diri dengan realitas eksternal. Dimana tujuan utama dari supir-supir ini bertindak adalah masalah “sewa” atau setoran yang harus mereka tuju tiap harinya untuk mendapatkan penghasilan. Disini adaptasi yang dilakukan oleh supir-supir untuk permasalahan ekonomi yaitu uang dan adaptasi didalam pasar. Sedangkan permasalahan pasar yaitu dimana mereka bekerja dan mempunyai tanggungjawab memenuhi kebutuhan pasar yaitu provider angkutan umum atau PT Metromini dan juga yang menjadi bagian dari pasar adalah masalah motor yang semakin banyak di ibukota. Seperti pengakuan seorang supir yang lebih memilih untuk bekerja sendiri dibandingkan menggunakan “kenek” untuk memaksimalkan pendapatannya.

*susah sekarang pake ‘kenek’, pendapatan ga seberapa dikit
dapatnya, meningan kerja sendiri ajaa....*

(wawancara dengan LB, 26 november 2010)

*“kenek” sekarang ga ada yang bener... saya ga percaya sama
orang lain... belum tentu “kenek-kenek”nya jujur.. bisa aja uang
“sewa” masuk kekantongnya terus pake “kenek” malah beban...
Supirkan sebenarnya bos.. tapi masa kita dibayar terima uang dari*

“kenek”.. belum lagi disuruh-suruh sama “kenek” kayak disuruh “ngetem” ato kebut-kebutan sama bus lain..

(wawancara dengan SM, 21 Februari 2011)

Dari informasi yang disampaikan oleh kedua informan bahwa pendapatan sangat penting hingga merelakan “rekan kerja” untuk mendapatkan penghasilan lebih agar bisa membayar setoran kepada pemilik bus sesuai dengan setoran yang sudah ditentukan dan juga tidak adanya kepercayaan dengan “rekan” untuk bekerja bareng sehingga individual supir terbentuk untuk mengakumulasi keuntungannya sendiri dengan usahanya sendiri. Bahkan PT yang tidak terlibat dengan kegiatan transportasi ini secara langsung hanya menerima uang *fee* nya perbulan sebesar Rp 30.000 sesuai dengan informasi yang dapat dari IN.

Setiap bus yang masih jalan harus membayar fee kepada PT tiap bulannya adalah 30ribu. Dan bus besar 60ribu/bulan untuk biaya trayeknya.

(Wawancara dengan IN, 28 Januari 2011)

Tanggungjawab ini sepenuhnya dibebankan oleh supir bus atau pemilik bus, sehingga PT hanya menerima uang bersih atau *fee* nya sebagai izin trayek perjalanan dan tidak ada peran lagi dari PT selain permasalahan izin diawal beroperasinya bus. Permasalahan pasar *provider* angkutan ini yang lebih memikirkan keuntungan tetapi tidak memperhatikan kesejahteraan supir sebagai bagian dari PT Metromini. Dan juga sering dengan berkurangnya peminat angkutan umum bus ini dan orang banyak beralih kepada motor yang semakin merajalela, PT tidak berusaha untuk tetap mempertahankan kredibilitasnya atau pelayanan angkutan menjadi lebih baik tetapi justru melepas beban angkutan ini kepada pemilik individu bus dan supir-supirnya.

V.6.2 Sub Sistem Politik

Sub sistem Politik bukan berarti politik dalam artian partai atau politik pemerintahan tetapi lebih kepada *local state (polity)* atau yang berhubungan

dengan berjalannya transportasi yaitu baik Dishub, polisi, atau pemerintah DKI Jakarta atau pemerintah pusat bagian transportasi. Yang fungsinya pencapaian tujuan dengan mengejar tujuan-tujuan dengan memobilisasi aktor dan sumber daya untuk mencapai tujuan (*goal*).

yaaaa, dulu soalnya mahal aja bikin SIM terus aman-aman aja saat bawa bus.. yaaa kadang-kadang ada razia, STNK ditahan tapi ntar bisa ditebus lagi.. sekarang udah punya SIM bertahap kemarin bikinnya, pertama SIM A, trus A umum, terakhir B1.. ga rugilah bayar Rp 200.000 jaga-jaga selama 5 tahun.... tapi banyak kok temen-temen yang lain pada ga punya SIM, cuma bwa STNK bus aja.. ada juga yang ga bawa apa-apa karena STNKnya lagi ditahan. (wawancara dengan LB, 26 November 2010)

gpp.. ga ada polisi ini biar cepet nyampe terminal.. cari “sewa” disanaa.. (wawancara dengan HS, 31 Maret 2011)

Berdasarkan pemaparan dari pernyataan dua informan supir bus Metromini ini, persoalan aktor/ peran dari pemerintah di bidang transportasi sangat dikesampingkan seperti kurangnya kepercayaan supir untuk menjalankan persyaratan atau mengurus dokumen yang diharuskan dimiliki oleh supirs-supir bus Metromini, hampir semua supir bus Metromini tidak memiliki surat yang lengkap ketika sedang mengemudi dan berdasarkan pernyataan dari HS, peran dari polisi disini terlihat diabaikan ketika ada larangan untuk dilalui, HS tidak memperdulikan peraturan tetapi lebih berfikir untuk “praktis” di jalan. Tujuan dari berjalannya keteraturan berlalu lintas sangat diabaikan oleh supir-supir karena peraturan yang tidak kuat atau lemahnya *law enforcement* dari pihak polisi khususnya dan kurangnya kesadaran hukum dari supir-supir bus Metromini karena lebih berorientasi mencapai *goal* nya “setoran”.

Kami itu dari Dishub hanya bisa memberikan transportasi yang dibutuhkan masyarakat, akan tetapi untuk kenyamanan dan keamanannya

kami tidak bisa berikan apalagi bertanggungjawab. Semuanya kembali kepada penyedia jasanya.

(wawancara dengan Bapak MA, 7 Februari 2011)

Lemahnya *law enforcement* dari pihak polisi diperkuat juga pernyataannya oleh MA sebagai pihak Dishub yang menyatakan bahwa segala keterbatasan yang dilakukan oleh Dishub membuat tindakan yang dilakukan oleh supir-supir bahkan *provider* jasa menjadi lumrah atau bebas dilakukan, karena dishub tidak bertanggungjawab lagi sepenuhnya permasalahan transportasi kota. Segala pelanggaran dan peraturan semuanya diserahkan kepada pihak polisi. Dari dua *local state* tersebut baik polisi dan Dishub tidak ada integrasi penuh untuk perbaikan sistem transportasi, tetapi keduanya lebih memilih untuk tidak melewati *teritori* yang sudah ada, padahal sebagai bagian dari *local state* peran keduanya sangat diperlukan untuk pelayanan berkendara yang lebih baik dan manusiawi untuk semua pihak.

Selain itu, justru kedua *local state* lebih kuat dipengaruhi oleh *provider* angkutan umum Metromini dengan keberadaan korlap-korlapnya.

..Kita itu ada korlap-korlap di tiap wilayah Jakarta, yang ntar berurusan dengan supir, dan juga korlap itu bekerja sama dengan “preman-preman” sekitar jadi tidak ada pungutan liar selain yang dari korlap. Korlap ini juga terorganisir karena ada polisi, dishubnya juga, jadi kita setor kepada mereka juga buat keamanan...(wawancara dengan IN, 23 Februari 2011)

Berdasarkan informasi yang disampaikan oleh IN, PT Metromini memiliki korlap-korlap untuk menjaga keteraturan beroperasinya bus Metromini dari segala gangguan luar dengan menggandeng polisi di beberapa tempat dan dishub di terminal. Akan tetapi pengaruhnya dari “organisasi” yang tidak formal ini justru menambah beban supir bus Metromini dengan membayar “timer” atau orang-orang yang suka meminta uang dipinggir jalan sebagai bagian dari “retribusi keamanan jalan” dan paling sering mereka berurusan dengan masalah ini adalah di terminal, karena ada pihak polisi dan dishub yang meminta jatahnya masing-

masing, sedangkan di Pondok Labu dan selama perjalanan hanya ada “timer” atau “preman” yang sudah diatur keberadaannya.

V.6.3 Sub Sistem Societal Community

Inti dari masyarakat, sebagai suatu sistem, adalah tatanan normatif yang berpola melalui kehidupan populasi yang secara kolektif terorganisir. Kolektivitas masyarakat dapat bertindak secara efektif sebagai unit bila diperlukan, dan dapat berbagai cara sub-kolektivitas, kita akan menyebutnya satu entitas masyarakat, dalam aspek kolektif, masyarakat sosial. dengan demikian, itu dibentuk baik oleh tatanan sistem normatif dan dari status, hak, dan kewajiban yang berkaitan dengan keanggotaan yang mungkin berbeda dengan berbagai sub-kelompok dalam masyarakat. Untuk bertahan dan berkembang, masyarakat sosial harus mempertahankan integritas orientasi budaya yang umum (Parsons, 1964 dalam Ritzer, 2007).

Status³³ sebagai supir Metromini ini maka mereka mempunyai peran³⁴ yaitu sebagai supir yang mengemudikan sebuah angkutan umum bus sedang yang berada di Jakarta yaitu Metromini, akan tetapi peran dari supir-supir ini yang sangat meresahkan masyarakat yaitu dari tindakan “ugal-ugalan” yang telah disebutkan sebelumnya. Dimana tindakan penyimpangan berupa “ugal-ugalan” itu menjadi tindakan yang terjadi di tatanan sistem sosial dari masyarakat kota khususnya dari pengguna angkutan umum dan para supir-supir bus Metromini.

Dalam permasalahan supir-supir ini, mereka adalah *subculture* didalam budaya yang umum, yaitu mereka sekumpulan orang yang memiliki profesi sama dengan identitasnya sendiri didalam masyarakat tetapi seolah “dibenci” atau “dicemooh” oleh masyarakat umum karena segala tindakan “ugal-ugalan”nya di jalan. Hal ini dapat dilihat dari pengguna jalan umum seperti mobil atau motor menganggap bahwa bus Metromini ini sebagai musuh atau lawan mereka di

³³ Menurut Ralph Linton, status adalah suatu kumpulan hak dan kewajiban yang berada pada seseorang.

³⁴ Menurut Linton, peran manakala ia menjalankan hak dan kewajiban yang merupakan statusnya, akan tetapi menurut Merton, ciri dasar dari suatu struktur sosial ialah bahwa suatu status tidak hanya melibatkan satu peran melainkan sejumlah peran terkait. Dalam kasus supir ini mereka tidak hanya sebagai pengemudi bus, akan tetapi peran mereka ini terkait dengan bagaimana hubungannya dengan supir lain dan pihak-pihak terkait lainnya atau disebut perangkat peran (*role-set*)

jalan. Sehingga segala tindakan dari supir-supir dibenci oleh pengguna jalan. *Stereotip*³⁵ seperti ini yang membuat status dan peran supir Metromini ini di cap buruk dan segala tindakannya meresahkan masyarakat. Dalam sub sistem *societal community*, fungsi integrasi dilakukan oleh *societal community* dengan lingkungannya yang mengkoordinasikan berbagai komponen masyarakat. Sehingga apa yang terjadi di masyarakat mempengaruhi komponen sistem transportasi yaitu tindakan dari “ugal-ugalan” supir Metromini yang disintegrasikan dan tidak memenuhi kebutuhan masyarakat.

Masalah sosial ini sebenarnya tidak bisa dipisahkan dengan sistem *cultural*, karena bagaimana seseorang atau masyarakat itu terbentuk tidak lepas dari faktor kebudayaan yang membentuk individu itu sendiri, maka berbicara mengenai tindakan “ugal-ugalan” supir ini tidak terlepas dari sistem *cultural* kelompok/ komunitas/ kumpulan supir ini yang terus terjadi dan terus tertanam pola kehidupannya di jalan untuk selalu bertindak “ugal-ugalan” untuk mencapai kebutuhan individunya atau kebutuhan seluruh supir bus Metromini. Sedangkan proses integrasi yang terjadi baik itu dengan masyarakat umum, *local state*, pasar tidak berjalan sinergis, semuanya bertindak masing-masing dan mempunyai kepentingannya sendiri, maka proses sosialisasi yang terjadi oleh supir-supir inilah yang membuat mereka bertindak dengan sendirinya yang terus terinternalisasi pola kehidupannya selama bertahun-tahun dalam sistem transportasi.

V.6.4 Sub Sistem *Fiduciary*³⁶

Sistem *fiduciary* atau lebih umumnya disebut sebagai sistem kultur menangani fungsi sebagai pemeliharaan pola (latensi) dengan menyebarkan kultur (norma dan nilai) kepada aktor sehingga aktor menginternalisasikan kultur itu. Kultur menengahi interaksi antaraktor, menginteraksikan kepribadian, dan

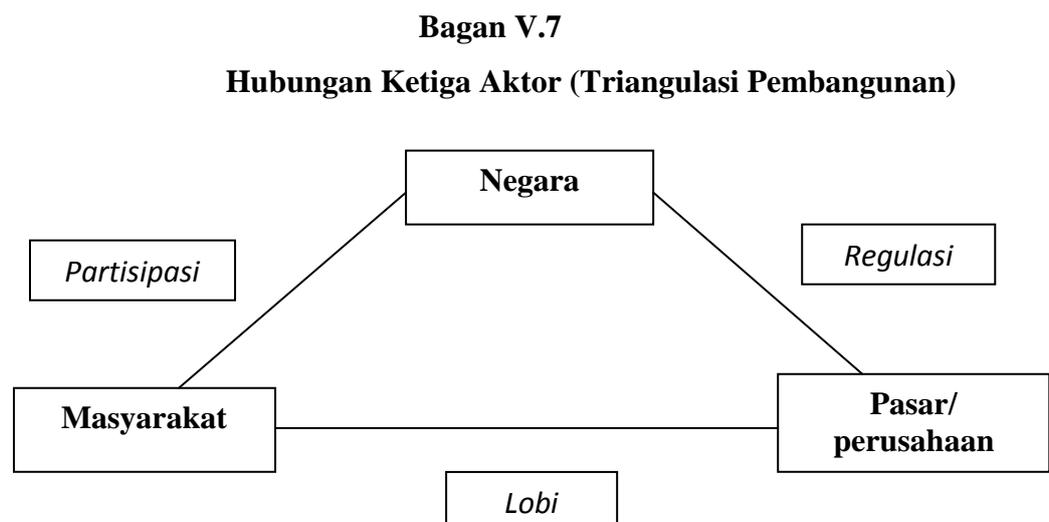
³⁵ Stereotip (*stereotype*) merupakan suatu konsep yang erat kaitannya dengan konsep prasangka. Menurut Kornblum (1988:303) stereotip merupakan citra yang kaku mengenai suatu kelompok ras atau budaya yang dianut tanpa memperhatikan kebenaran citra tersebut. Banyak stereotip yang bersifat negatif, dimana kecenderungan melihat suatu bersifat menyederhanakan dan tidak peka terhadap fakta objektifnya menurut Banton (1967: 299-303) (Kamanto, 2000:156)

³⁶ Pada awal tahun 70an pembahasan mengenai *fiduciary* masih sangat jarang dibahas, akan tetapi yang lebih dibahas disini adalah lebih kepada pemeliharaan pola (latensi) dengan menyebarkan kultur (norma dan nilai) dengan kata lain adalah sub sistem kultural yang sudah dibahas pada bagian sebelumnya di Action system Parsons.

menyatukan sistem sosial. Kultur dipandang sebagai sistem simbol yang terpola, teratur, yang menjadi sasaran orientasi aktor, aspek-aspek sistem kepribadian yang sudah terinternalisasikan, dan pola-pola yang sudah terlembagakan di dalam sistem sosial ((Parsons, 1990) dalam Ritzer, 2007).

Tetapi kultur supir-supir ini bukanlah kultur secara umum yang berada di masyarakat, tetapi mereka lebih memelihara kultur mereka sendiri yaitu *subculture* nya sebagai sekumpulan orang yang terbentuk karena identitasnya sebagai supir dan bertindak dengan cara serupa (ugal-ugalan) sebagai cara untuk dapat bertahan hidup didalam tatanan masyarakat yang lebih luas. Pemeliharaan *subculture* para supir ini yang dipertahankan polanya dan secara terus menerus terinternalisasikan oleh para supir untuk bertindak “ugal-ugalan” diluar kebudayaan yang dipercaya oleh masyarakat umum dan banyak dianggap sebagai penyimpangan. Tetapi budaya supir ini dapat bertahan sudah lebih dari bertahun-tahun didalam kebudayaan yang lebih umum dikarenakan terus dipertahankan dan dijaga oleh kebudayaan yang lebih besar, baik oleh masyarakat itu sendiri dan pemerintah yang seharusnya bertanggungjawab untuk merubah pola budaya para supir bus Metromini dan supir-supir angkutan umum lainnya.

V.7 Peran Negara, Pengusaha/Supir, dan Masyarakat dalam Sistem Transportasi Kota



Memakai istilah triangulasi pembangunan untuk melihat ketiga pilar pembangunan (*state, market, dan society*) ini yang merupakan aktor utama dalam transportasi kota, antara lain Negara, Perusahaan Jasa, dan Masyarakat. *State* berperan penting dalam proses pembangunan dengan kebijakan-kebijakan yang dibuatnya (Marthinussen, 1995:220-223). Dimana *state* sering disebut sebagai katalis dan inisiator dalam pembangunan. Negara dalam kasus ini adalah Pemerintah Provinsi yang mempunyai kuasa untuk menyediakan segala kebijakan transportasi yang dibutuhkan oleh masyarakat untuk bermobilitas. Kebijakan Pemerintah dalam sistem transportasi kota ada dua, berkaitan dengan masalah kebijakan transportasi kota di Indonesia, mengenai fungsi transportasi kota dalam pembangunan nasional, dan fungsi transportasi kota dalam pembangunan kota itu sendiri (Dimitriou, 1995). Sedangkan untuk pembangunan kota, fungsi transportasi berhubungan dengan fungsi keterhubungan (*link function*). Fungsi transportasi kota adalah menghubungkan tempat permukiman dan tempat kerja, serta antara tempat tujuan (*destination*) dari tempat awal (*origin*). Dalam pembuatan keputusan transportasi kota justru menjadi masalah kota itu sendiri yang kurang memperhatikan keterkaitannya dengan kebutuhan wilayah yang lebih luas (Dimitriou, 1995). Dalam pembuatan keputusan harus ada keterlibatan lembaga-lembaga pemerintah tertentu dalam pembangunan infrastruktur dan manajemen kota ikut mempengaruhi kondisi sistem transportasi kota. Seperti Kementerian Dalam Negeri, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPENAS), Kementerian Koordinator Perekonomian, Kementerian Pekerjaan Umum, dll yang masing-masing Kementerian mempunyai “buku pedoman” guna merealisasikan pembangunan kota.

Pemerintah mampu memberlakukan moda transportasi umum nonformal menjadi transportasi umum formal dengan melihat dari kelayakan sarana jalan yang ada guna dijadikan sebuah trayek, oleh karena itu, untuk pembukaan suatu trayek transportasi formal pemerintah membutuhkan dana besar untuk menyiapkan segala kelayakan jalan dan segala sarana prasarannya. Pemerintah lebih memilih memprioritaskan pembangunan sarana jalan yang layak untuk jaringan sarana transportasi umum dikarenakan kekurangan dana dalam alokasi pembuatan sarana jalan yang layak, proyek pembangunan jalan non tol yang heboh terjadi di Jakarta

dan menyebabkan kemacetan seperti pembuatan jalan layang non tol sepanjang Cipete hingga Blok M, dan pembuatan jalan layang dari Kampung Melayu hingga Tanah Abang. Semuanya lebih kepada tuntutan kebutuhan masyarakat yang terlihat dari arus mobilitasnya masyarakat kesuatu tempat, hal ini menunjukkan bahwa perkembangan jaringan jalan lebih merupakan upaya pemecahan masalah kepadatan lalu lintas daripada suatu perencanaan untuk jangka panjang. Pembangunan dan kebijakan yang dilakukan oleh Pemerintah lebih kepada keterbentukan sebuah kota melalui pola alamiah yang mengutamakan menyelesaikan masalah kepadatan sesaat dibandingkan untuk membangun suatu perencanaan kota jangka panjang.³⁷ Permasalahan tata ruang dan jalan juga menjadi masalah untuk beroperasinya angkutan umum dimana kebijakan pemerintah lebih mengutamakan akses kendaraan pribadi dibandingkan angkutan umum, keadaan jalan seperti dilarang kendaraan umum melintas atau lalui padahal itu adalah akses publik seharusnya angkutan umum yang lebih diutamakan bukan kendaraan pribadi.

Market berperan dalam masalah-masalah ekonomi yang ada dalam suatu masyarakat (Marthinussen, 1995:264-265). Dimana konsep market terkait erat dengan *economic corporate* beserta mekanisme yang diterapkannya untuk mendapatkan keuntungan. Penyedia jasa angkutan umum sebagai mitra pemerintah dalam penyediaan sarana transportasi di kota mempunyai peran penting dalam memenuhi kebutuhan masyarakat kota dalam bidang transportasi kota. PT Metromini yang berdiri pada mulanya diprakarsai oleh Ali Sadikin (pada waktu menjadi Gubernur Jakarta) sebagai penyedia jasa angkutan umum perkotaan untuk daerah Jakarta adalah hasil kerjasama dari pihak-pihak seperti DLLAJ, Direktur Bank, dan dari Mabes Polri. Pihak-pihak ini sudah mencerminkan perwakilan yang mereka bawa kedepannya seperti dari DLLAJ yang mengatur

³⁷ Hal ini terjadi pula pada masa pemerintahan Presiden Soekarno dengan penghapusan sarana transportasi umum di Jakarta berupa tram listrik pada masa Walikota Sudiro (1953-1960) hanya didasarkan pada pandangan Presiden Soekarno bahwa tram-tram tersebut tidak cocok dengan kesan kota modern, karena tram tersebut tidak berada di bawah tanah (Peter J.M. dan Manase Malo, 2007, hal. 246-248). Presiden Soekarno pada saat itu melihat sarana transportasi tersebut tidak dari fungsinya, tapi dari aspek estetika belaka. Apabila fungsi tram sebagai moda transportasi kota yang efisien, tidak berpolusi, dan tidak menggunakan BBM dikembangkan hingga sekarang maka menjadi moda transportasi publik di Jakarta yang sangat handal karena mampu mengangkut jumlah penumpang cukup besar. (Membangun Infrastruktur Transport, Membangun Peradaban Bangsa, oleh Darmaningtyas)

permasalahan izin angkutan umum, Direktur Bank sebagai yang menyediakan Kendaraan, dan dari Polri sebagai keamanan dan izin surat-suratnya. Tetapi sekarang orang-orang yang berada di PT adalah orang-orang sipil meskipun beberapa orang lamanya adalah orang-orang mantan Polri atau TNI, dan juga karena armadanya yang banyak dan tidak sebanding dengan orang yang berada di PT, maka kepemilikannya banyak dilemparkan kepada publik seperti bagan diatas (bagan V.1).

PT Metromini sebagai aktor pasar dalam sistem transportasi kota mempunyai “turunan”nya sendiri atau hirarkinya sehingga pemerintah kesulitan untuk melakukan pengawasan selain harus berhubungan dengan PT nya langsung, seperti kepemilikan bus yang begitu banyak ke masyarakat luas dan supir-supirnya yang tidak kedata oleh PT nya sendiri yang menyulitkan pemerintah. PT sebagai aktor yang berperan sendiri di transportasi terlihat begitu “menguasai” dilapangannya karena tidak terjangkau oleh pemerintah selain supir-supir yang di “executed” oleh Dishub dan Polisi. Semuanya menjadi tanggung Jawab dari supir dan pemilik busnya langsung, sedangkan dari PT nya sendiri hanya menaungi dari pembelian nama Metromini dan izinnya. Semakin banyak pemilik dan supir-supir yang bervariasi menjadi kesulitan sendiri untuk melakukan koordinasi dan menyamakan visi pelayanan angkutan umum perkotaan yang baik karena semuanya mempunyai tujuan dan kepentingannya sendiri. Meskipun persamaannya adalah satu mencari keuntungan maka *regulasi* pemerintah tidak berjalan baik oleh supir-supirnya langsung.

Society merupakan bagian yang berada di luar state dan market (Marthinussen, 1995:18). *Society*, dalam proses pembangunan, selalu menjadi pihak yang memiliki posisi tawar yang lemah sehingga *Society* selalu menjadi korban dalam suatu sistem masyarakat. Masyarakat sebagai pengguna baik itu karena kebutuhannya atau karena menjadi target pasar dari kegiatan transportasi umum kota yang paling banyak dirugikan dalam sistem transportasi kota karena masyarakat sebagai pihak yang tidak mempunyai *power* untuk bersuara atau *lobi* dan melakukan perubahan sistem, semuanya kembali kepada pasar (PT Metromini) dan kebijakan yang dilakukan oleh Pemerintah. Karena kebutuhan akan mobilitas masyarakat perkotaan tinggi maka mau tidak mau pilihan

masyarakat adalah “terpaksa” menggunakan angkutan umum atau menggunakan kendaraan pribadi. Seharusnya peran dari masyarakat adalah *partisipasi* dalam kegiatan perekonomian karena mobilitasnya, tetapi pemerintah kurang memperhatikan kebutuhan transportasi masyarakatnya, pemerintah lebih mengutamakan penyelesaian masalah kemacetan meskipun itu penting juga menjadi penunjang tetapi tidak disesuaikan dengan perbaikan dari angkutan umumnya maka usaha pemerintah tidak akan bertahan lama dan kembali lagi menjadi masalah baru.

BAB VI

PENUTUP

VI.1 Kesimpulan

Pencapaian keberhasilan dari suatu negara dilihat dari besarnya arus informasi dan besarnya mobilitas penduduk tiap harinya untuk melakukan kegiatan ekonomi, sehingga untuk membantu mobilitas penduduk dari asal (origin) menuju suatu titik (destination) dibutuhkan transportasi sebagai penunjang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Transportasi menjadi penting untuk seluruh negara karena secara makro-ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal, baik di perkotaan seperti DKI Jakarta maupun di desa. Trend yang terjadi saat ini adalah pergeseran penggunaan akan angkutan massal menjadi kendaraan pribadi baik itu sepeda motor atau mobil. Penyedia jasa yang mempunyai tanggung Jawab melayani kebutuhan masyarakat untuk *speed, safety, economic* dan menjadi sistem transportasi umum secara makro, tetapi dari supir-supir ini pekerjaan mereka ini menjadi mata pencahariannya, sehingga keadaan ini yang mendesak supir-supir untuk bisa mendapatkan penumpang bagaimanapun caranya.

Traffic behaviour atau perilaku berlalu lintas, secara sosiologis perilaku penumpang dan supir dipandang sebagai *Role Behaviour. Traffic as social System*, yaitu *traffic* merupakan sebuah sistem sosial dengan standarisasi perilaku dan minimnya integrasi dari para partisipannya. Ada tiga kriteria rasionalitas yang mempengaruhi perilaku dalam perjalanan yaitu kecepatan, keamanan, dan ekonomi. Apa yang dilakukan oleh supir-supir bus Metromini tentu bertolak belakang dengan apa yang diharapkan oleh penumpangnya seperti seorang penumpang yang mau cepat mencapai tujuan, akan tetapi perilaku supir yang banyak “ngetem” telah menghabiskan waktu penumpangnya di jalan dan dengan kondisi macet di jalan. Lalu keamanan, supir tidak menjamin akan keamanan dan kenyamanan apalagi PT Metromini, semuanya lebih dibebankan kepada penumpangnya masing-masing. Dan ekonomi, meskipun biaya yang harus

dikeluarkan oleh penumpang untuk menggunakan angkutan ini terbilang cukup murah yaitu Rp 2000, tetapi beban yang harus diterima oleh supir adalah harus mendapatkan penghasilan sebesar-besarnya dari biaya penumpang tersebut.

Semua perilaku supir ini yang terbentuk karena satu tujuan dan kesamaan profesi sebagai supir ini membentuk suatu identitasnya sendiri dengan simbolnya sendiri dan membentuk *subculture* didalam kebudayaan masyarakat meskipun bukan merupakan tandingan atau perlawanan tetapi *subculture* ini mempunyai cara hidupnya sendiri didalam masyarakat. Proses ini terjadi secara terus menerus di berbagai supir tidak melihat umur, kelas, etnisitas, tetapi semuanya sudah terinternalisasikan dari budaya supir-supir ini untuk bertindak demikian.

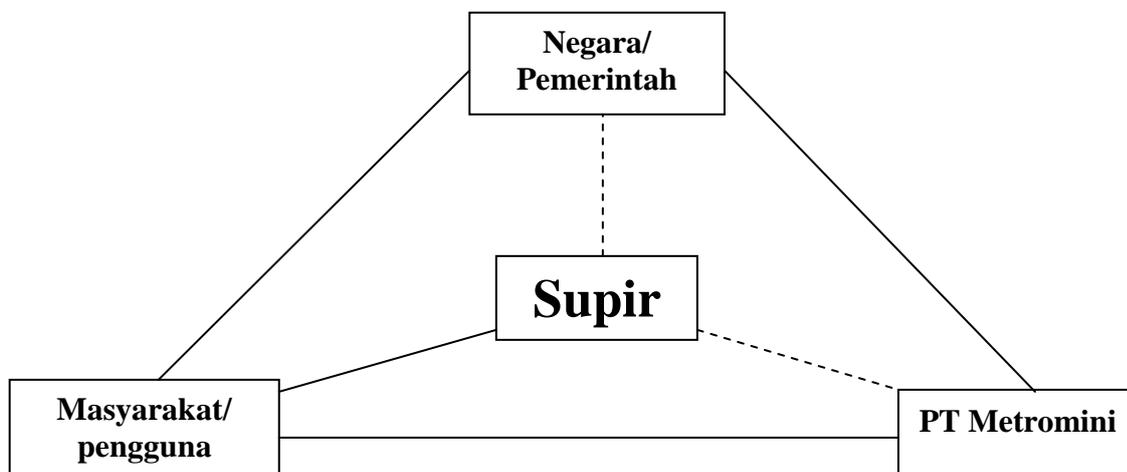
Ada tiga faktor yang membentuk tindakan “ugal-ugalan” supir yaitu ekonomi. Desakan kebutuhan akan ekonomi yang memaksa supir-supir untuk bertindak “ugal-ugalan” baik karena tekanan dari pemilik bus atau dari kebijakan pemerintah provinsi yang dirasa merugikan para supir di jalan, hal ini terjadi karena disfungsi secara ekonomi yang terjadi oleh supir yang hidup dalam kelas menengah kebawah sehingga memaksa supir “kejar setoran” untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Faktor Politik atau *local state* yaitu Kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah kebanyakan adalah untuk menyelesaikan permasalahan lalu lintas yaitu macet sesaat tetapi tidak memikirkan untuk jangka panjangnya yaitu pembenahan transportasi publik. Yang seharusnya bisa menjadi solusi dari kemacetan yang terjadi karena penambahan jumlah kendaraan motor dan mobil yang justru merugikan banyak pihak, bisa itu pemerintah yang menghambat pembangunan dan pemborosan bahan bakar, penyedia jasa yang semakin lama merugi pendapatannya, dan tentu masyarakat yang terbuang waktu, uang, dan bisa menyebabkan stress sosial. Keterbatasan-keterbatasan secara fisik dan sosial tersebut yang membebani supir-supir bus Metromini.

Terakhir adalah faktor sosial yang merupakan kombinasi faktor-faktor didalam masyarakat untuk bisa berinteraksi dan terintegrasi, seperti yang dialami oleh kumpulan supir atau masyarakat ini yang menyebabkan *traffic jam* karena konsekuensi dari terlalu banyak dari mereka (supir bus, masyarakat) mencoba untuk menggunakan sistem jalan yang sama pada waktu yang sama, meskipun sangat jarang setiap orang di jalan berniat untuk membuat macet, semua ini terjadi

karena kurangnya integrasi yang baik atau dengan kata lain integrasi negatif (Parsons, 1973:347). Begitupula dengan tidak berjalannya integrasi yang baik dari pihak-pihak seperti masyarakat, *local state*, *provider* bus Metromini untuk memperbaiki sistem transportasi, sehingga hal ini yang membuat supir dengan budayanya sendiri (*subculture*) yang tidak sesuai dengan kebudayaan masyarakat pada umumnya yang membuat budaya supir ini terinternalisasi terus menerus sesama supir untuk melakukan tindakan “ugal-ugalan” di jalan.

Idealnya masyarakat dalam suatu sistem menurut Parsons adalah keseimbangan (*equilibrium*). Akan tetapi apa yang diperbuat atau tindakan dari supir-supir ini telah membuat keseimbangan baru didalam sistem yang ada dengan patologi yang diyakini karena sistem idealnya tidak dapat berjalan dan tidak dapat memenuhi sistem-sistem dasar lainnya sehingga tindakan supir ini dapat dikatakan bertentangan dengan idealnya sistem menurut Parsons. Meskipun menurut Parsons patologi, yaitu dalam suatu sistem ada penyimpangan atau pertentangan di dalamnya tetapi itu tetap diseimbangkan sehingga menjadi fungsi-fungsinya masing-masing di dalam sistem. Parsons percaya bahwa empat prasyarat ini (AGIL) harus ada agar masyarakat bisa berfungsi, akan tetapi ketika harus menjalankan fungsi-fungsi ini ke dalam sistem maka terjadi konflik di dalamnya yang membuat sistem tidak berjalan searah tetapi hanya memenuhi beberapa kebutuhannya saja.

Bagan VI.1
Hubungan Aktor-aktor dalam Sistem Transportasi



Melihat dari tiga pilar pembangunan (*state, market, dan society*), dimana posisi masyarakat (*Society*) yang dirugikan karena tidak memiliki *power* atau *lobi* untuk melakukan perubahan sistem. Tetapi posisi dari supir-supir bus ini yang lebih dirugikan meskipun mereka menjadi bagian dari triangulasi yang “mendominasi” yaitu pasar (*Market*) dan aspek yang menentukan jalannya transportasi. Mereka dirugikan karena banyak faktor/ pihak yang menekannya seperti pemerintah, PT, pemilik bus, dan terkadang masyarakat. *State* dalam hal ini pemerintah provinsi yang menentukan segala kebijakan sistem transportasi karena *state* sebagai katalis dan inisiator dalam pembangunan sehingga semua berpusat kepada kebijakan pemerintah provinsi dalam pembangunan transportasi. Lalu PT berperan dalam penyediaan jasa dan berperan dalam masalah ekonomi di dalam masyarakat sehingga *Market* (baik itu PT dan pemilik bus pribadi) terkait erat dengan *economic corporate* beserta mekanisme yang diterapkannya untuk mendapatkan keuntungan. Semua tekanan mereka (supir) tanggung dan menjadi “kecacatan” sistem transportasi kota. Keberadaan transportasi publik adalah sebagai solusi untuk menyelesaikan masalah kemacetan dan mempermudah mobilitas, tetapi sekarang keberadaan mereka (angkutan umum) justru meresahkan masyarakat, menambah polusi dan kemacetan secara jumlah armadanya yang banyak dan kurangnya kelayakan angkutan umum.

Fenomena ini yang memperlihatkan kurang peran dari masyarakat sebagai pengguna dan membutuhkan transportasi maka, masyarakat harus mempunyai kesadaran tinggi untuk mau menggunakan angkutan umum, dan juga harus membatasi mobilitasnya dengan menggunakan kendaraan pribadi apabila tujuannya dapat dicapai dengan angkutan umum dalam kata lain dibutuhkan partisipasi dari masyarakat. Selain dapat mengurangi jumlah mobil di jalanan, dapat mengurangi tingkat kemacetan yang terjadi. Masyarakat juga harus mempunyai kesadaran tinggi untuk dapat patuh terhadap aturan seperti naik dan turun pada tempatnya dan merasa memiliki angkutan umum bersama-sama sehingga dapat menjaganya. Meskipun supir merupakan bagian dari masyarakat secara umum, secara status mereka sama akan tetapi dari perannya mereka mempunyai tujuan lain untuk melayani penumpang dan untuk mencari penghasilan di jasa transportasi.

Sebagai penyedia jasa angkutan umum, orientasinya yang harus diubah dari mencari keuntungan menjadi orientasi yang mengutamakan kepentingan orang banyak seperti PT harus mempertanggungjawabkan kepada pemerintah sehingga ada integrasi dan kerjasama dari keduanya baik itu Dishub atau Polisi. Menghapus sistem kepemilikan pribadi akan bus, karena hanya akan menciptakan “pengusaha kecil” dalam transportasi. Tidak ada lagi sistem setoran, supir-supir sudah dengan sistem gaji dan ada pelatihan sehingga memiliki standar operasinya. Begitupula kejelasan status supir didalam PT, dimana mereka tidak terdaftar sebagai supir sehingga banyak supir tembak yang berada dilapangan dan kurangnya integrasi yang terjadi antara PT dengan pemilik bus, membuat posisi supir menjadi orang yang paling rendah atau “buruh” secara struktur dari PT Metromini.

Sedangkan pemerintah kurang memperhatikan kepada permasalahan transportasi ini masih banyak kekurangannya seperti tidak adanya perbaikan sarana dan pra-sarana transportasi massal yang manusiawi dan yang mengakomodir kebutuhan untuk bermobilitas. Tidak adanya tindakan keras dari aparat di lapangan baik itu Dishub atau polisi bahkan hingga uji kelayakan kendaraannya banyak yang tidak diperhatikan, semuanya dihitung oleh uang. Berhubungan dengan penyedia jasa angkutan umum, peran dari pemerintah diperlukan sebagai usaha untuk subsidi atau mempertahankan sistem angkutan formal yang dapat beroperasi optimal. Sedangkan untuk melayani kebutuhan masyarakat, pemerintah harus mempunyai wadah atau mau menampung segala keluhan dan aduan masyarakat sehingga masyarakat merasa diperhatikan dan ada rasa saling memiliki. Jakarta sebagai kota besar, sudah saatnya diperlukan pembangunan *mass rapid transport* lain seperti monorail atau subway yang terpadu dan terintegrasi untuk alternatif transportasi masyarakat karena intensitas pergerakan masyarakat yang tinggi.

VI.2 Saran

Permasalahan lalu lintas yang terjadi karena angkutan umum Metromini dan lainnya adalah bukan hal yang baru, tetapi permasalahan ini tidak pernah diselesaikan oleh pihak-pihak terkait, seperti pemerintah, penyedia jasa, bahkan

perilaku dari penggunaannya. Ketika sudah memakan korban atau membuat resah masyarakat, maka permasalahan ini diangkat dan dibesar-besarkan. Untuk transportasi kota yang baik, banyak pihak yang harus dibenahi tidak untuk kepentingan pribadinya tetapi untuk kepentingan orang banyak dan tentu saja untuk keteraturan berlalu lintas. Untuk menindak perilaku seorang supir tidak semudah membalik telapak tangan, tetapi harus dilihat secara struktural semua yang terlibat untuk pembenahan ada pemerintah pusat dan daerah baik itu Dishub, Polisi, DPU, BAPENAS, dll, penyedia jasa, dan penggunaannya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

Chadwick, Bruce A, Howard M. Bahr, Stan L. Albrecht. (1991). *Metode Penelitian Ilmu Pengetahuan Sosial* diterjemahkan oleh Dr. Sulitstia, ML, dkk. Semarang : IKIP Semarang Press.

Dimitriou, Harry T. (1995). *A Developmental Approach to Urban Transport Planning: An Indonesian Illustration*. Singapore : Avebury.

Hariyono, Paulus. (2007). *Sosiologi Kota Untuk Arsitek*. Jakarta : PT Bumi Aksara

Hebdige, Dick. (2002). *Subculture. The Meaning of Style*. London & New York : Taylor & Francis Group.

Koutspoulos, K.C. and C.G. Schmidt. (1975). "Mobility Constraint of the Carless" dalam E. de Boer. (1986). *Transport Sociology : Social Aspects of Transport Planning*. Oxford : Pergamon Press.

Malkhamah, S. (2007). *Keuntungan Penyediaan dan Penggunaan Angkutan Umum untuk Masyarakat Perkotaan*. Yogyakarta : Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada.

Marthinussen, John. (1995). *Society, Market, & State*. Copenhagen : Mellempfolkeligt Samvirke

Merton, Robert K and Robert A. Nisbet. (1961). *Contemporary Social Problems*. New York : Harcourt, Brace & World, Inc.

Moleong, Lexi. (2002). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Morlok, Edward K. (1991). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta : Penerbit Erlangga.

Nasution. (1996). *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia.

Parsons, Talcott. (1973). *Knowledge and Society*. Washington : States Information Agency.

Parsons, Talcott. (1977). *The Evolution of Societies*. New Jersey : Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs

Poloma, Margaret M. (1994). *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada.

Raho, Bernard (2007). *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta : Prestasi Pustaka

Ritzer, George. and Douglas j. Goodman. (2007) *Teori Sosiologi Modern Edisi Keenam*. Jakarta : Kencana.

Schmidt-Relenberg, Norbert. (1968). “On The Sociology of Car Traffic in Towns” dalam E. de Boer. (1986). *Transport Sociology : Social Aspects of Transport Planning*. Oxford: Pergamon Press.

Sunarto, Kamanto. (2000). *Pengantar Sosiologi*. Jakarta : FEUI

Susantono, Bambang. (2009). *1001 Wajah Tranportasi Kita*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama

Ensiklopedia Nasional Indonesia. (1997). Jakarta: PT Delta Pamungkas

Karya Ilmiah:

Boisnier, Alicia & Jennifer A. Chatman. (2002). “The Role of Subcultures in Agile Organizations”. Haas School of Business, Berkeley: University of California.

Delfirman. (2010). *Pola Perilaku dan Bentuk Relasi Sosial Penduduk Komuter (Penglaju) Daerah Suburban Jakarta : Studi Pada Penduduk Komuter dari Kota Tangerang*. Skripsi Sosiologi. FISIP UI

Hadiwinoto, Ayu H. (2010). *Adaptasi Pedagang-Pedagang Lama Terhadap Eksklusi Sosial Akibat Peremejaan Pasar (Studi Kasus Peremajaan Pasar Melawai - Blok M)*. Skripsi Sosiologi. FISIP UI

Jordan, James W. (1978). "Role Segregation For Fun and Profit The Daily Behavior Of The West African Lorry Driver". *Journal of the International African Institute* vol 41, No 1. Cambridge university Press

Ruswanto, Wawan. (2003). *Dilema Transportasi Kota: tinjauan Sosiologis Terhadap Fenomena Angkutan Kota (Angkot) di Kota Bogor*. Tesis Pasca Sosiologi. FISIP UI

Syafruddin. (2002). *Strategi Perusahaan Tranportasi Darat Dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Bus Kota (Studi Kasus: Perum Pengangkutan Penumpang Djakarta/ PPD di Jakarta)*. Tesis Pasca Perencanaan dan Kebijakan Publik. FEUI

Herman, Ferry, Bambang Riyanto, dan Kami Hari Basuki. (2009). "Pengembangan Angkutan Umum di Daerah Suburban Kota Semarang Berbasis Sistem Informasi Geografi". *Jurnal Transportasi (Forum Studi Transportasi antar-Perguruan Tinggi)* Volume 9 No 1 Juni 2009

Sukarto, Haryono. (2006). "Pemilihan Model Tranportasi di DKI Jakarta dengan Analisis Kebijakan 'Proses Hirarki Analitik'". *Jurnal Teknik Sipil*, vol 3, No 1 Tangerang.

Darmanintyas. (2010). "Membangun Infrastruktur Tranport, Membangun Peradaban Bangsa". *Makalah The Indonesian Forum* Seri 4 - Labirin Tranportasi Publik.

Artikel :

Koran Kompas, Kamis 17 Februari 2011

Koran Kompas, Senin 30 Mei 2011

Koran Kompas, Selasa 28 Juni 2011

Kompas.com, Senin, 17 Januari 2011

Internet:

<http://prov.jakarta.go.id/jakv1/item/halaman/0/0/59/1/1/2/18/3/1/4/3/5/18>

[http://organisasi.org/trayek bis dan angkutan umum dalam kota dki jakarta dan sekitarnya jakarta depok bogor tangerang bekasi cikarang](http://organisasi.org/trayek_bis_dan_angkutan_umum_dalam_kota_dki_jakarta_dan_sekitarnya_jakarta_depok_bogor_tangerang_bekasi_cikarang)

<http://www.poskota.co.id/berita-terkini/2010/06/26/spm-dipenuhi-Metromini-ber-ac>

<http://www.detiknews.com/read/2011/01/13/163737/1545958/10/trayek-bus-umum-dicabut-pemprov-dki-harus-pikirkan-nasib-sopir>

<http://www.detiknews.com/read/2011/01/13/113346/1545552/10/benahi-transportasi-dki-harus-berani-hilangkan-budaya--nguber-setoran->

<http://www.bataviase.co.id/node/400442>

<http://www.theindonesianinstitute.com/index.php/berita-tii/349-tekanan-publik-lemah-kemacetan-menggila>

<http://www.metrotvnews.com/read/newsvideo/2011/03/08/123835/Lagi-Metromini-Ugal-Ugalan-Memakan-Korban/387>

LAMPIRAN¹

¹ Lampiran berikut adalah sedikit kutipan wawancara yang akan dipergunakan untuk analisis, karena pengambilan data berupa *field note* maka tidak banyak kutipan wawancara yang dimasukkan. Catatan lapangan yang menggantikan transkrip wawancara.

PEDOMAN PERTANYAAN PENELITIAN

Pengemudi/ pengendara Metromini:

1. Sudah berapa lama membawa bus?
2. Mengapa tertarik membawa bus dibandingkan angkutan lain?
3. Bagaimana caranya bisa membawa bus Metromini? Diajak? Atau minta sendiri?
4. Apakah saudara sudah memiliki surat-surat mengemudi? Seperti SIM, STNK busnya
5. Apakah ada perbedaan pada sekarang ini dibandingkan 5 atau 10 tahun yang lalu? Seperti keadaan jalan, penumpangnya, dll
6. Bagaimana sistem pengelolaan bus Metromininya sehari-hari?
7. Bagaimana sistem “nyetor” yang harus saudara lakukan kepada pemilik bus?
8. Berapakah pendapatan bersih yang saudara dapatkan dari sekali “narik” bus?
9. Apa yang saudara lakukan apabila bus mengalami kerusakan di jalan? Bagaimana tanggung jawabnya dengan pemilik bus?
10. Sudah berapa kali melanggar peraturan lalu lintas? Baik melanggar lampu merah atau tanda-tanda jalan yang lain?
11. Mengapa saudara melakukan pelanggaran?
12. Bentuk pelanggaran apa yang sering dilakukan?
13. Karena “sewa”. Apakah pelanggaran yang dilakukan bisa memberikan pendapatan yang lebih dibandingkan saudara menaati peraturan?
14. Karena “kebiasan”. Mengapa sering dilakukan, bukankah berbahaya untuk keselamatan saudara ataupun penumpang lainnya?
15. Bagaimana peran dari aparat-aparat sekitar, seperti polisi dan dishub?
16. Apakah banyak pungutan-pungutan liar? Siapakah yang sering melakukan? Apa yang terjadi apabila tidak membayar?

Pemilik Metromini*:

1. Sudah berapa lama memiliki bus Metromini?
2. Sudah memiliki berapa bus Metromini?
3. Mengapa tertarik memiliki bus Metromini?
4. Bagaimanakah awalnya mendapatkan bus?
5. Bagaimana caranya untuk mengurus surat-surat izin dari PT. Metromini? Berapa bayarannya?
6. Apakah saudara bekerja? Apakah pekerjaannya?
7. Bagaimana saudara merekrut orang-orang untuk mengendarai bus? Apakah saudara terlibat dilapangan juga?
8. Bagaimana dengan kesejahteraan supir dan kenek bus?
9. Berapakah pendapatan bersih yang saudara dapatkan seharinya?
10. Bagaimana cara perawatan bus Metromininya dari kerusakan ataupun apabila kerusakan terjadi di jalan?

11. Bagaimana hubungan saudara dengan orang-orang di PT Metromini?
12. Apakah ada kerjasama atau berhubungan dengan Dishub?

PT Metromini*:

1. Bagaimana sejarahnya PT Metromini ini berdiri?
2. Apakah perbedaan Metromini dengan armada bus lainnya? Seperti Kopaja, Koantas Bima, dll
3. Bagaimana sistem pengelolaan PT. Metromini terkait dengan kepemilikan bus ataupun dengan hal-hal yang terkait dengan lapangan?
4. Bagaimana hubungan PT. Metromini dengan pemilik Metromini ataupun dengan pengendara Metromini secara langsung?
5. Bagaimana hubungan PT dengan Pemerintah DKI khususnya Dishub?

Pemerintah DKI Jakarta, Dishub:**

1. Sejauh mana peran dari Dishub untuk mengurus sistem transportasi angkutan umum?
2. Dimana saja daerah kekuasaan dari dishub?
3. Bagaimana cara berkomunikasi dishub dengan pengusaha angkutan umum lainnya terkait permasalahan kebijakan atau lainnya?

*tentatif : lebih kepada mencari data sekunder mengenai Metromini

**tentatif: mencari data mengenai jumlah angkutan di DKI Jakarta

PEDOMAN OBSERVASI

- **Perilaku Mengemudi**

- Cara mengemudi

- Kegiatan yang dilakukan ketika mengemudi

- interaksi ketika sedang mengemudi baik dengan penumpang, “kenek”, sesama supir, “timer”, aparat.

- **Kondisi Kendaraan baik dari Luar dan Dalam Bus**

- **Fasilitas Fisik Penunjang Beroperasi Angkutan Umum**

- Jumlah halte

- Rambu-rambu jalan

- keadaan lampu merah

- Terminal

- Pool

- **Keadaan Jalan/ Rute yang dilalui**

- Jam ramai penumpang (peak hour)

- Tempat berhenti

- Tempat berputar balik

- Titik ramai penumpang

Lampiran Wawancara

Informan LB

P : udah sejak kapan pak “narik” bus?

LB : pertama kali datang ke jakarta tahun 80an, yaa pertama datang udah ikut-ikut “narik” bus jadi “kenek” dulu baru sekitar tahun 88 jadi supirnya..

P : belajar dari mana pak bisa bawa bus?

LB : awalnya coba-coba ditawarkan sama supirnya, terus sebelumnya pernah juga bawa-bawa angkot, biasa serabutan jadi yaa coba-coba aja sama bawanya.

P : kenapa tertarik bawa bus pak?

LB : pernah ditawarkan bawa Taksi Blue Bird trus jadi supir pribadi dibayar Rp700.000, tapi jadi supir bus itu lebih enak karena dapatnya lumayan, rata-rata 100.000lah sehari bisa buat kebutuhan dirumah

P : sering ngumpul-ngumpul sama supir-supir yang lain pak?

LB : kadang-kadang aja di Lapo

P : ngapain aja tuh pak? Judi? Hehe

LB : yaaa ada yg main judi juga, dulu saya main tp sekarang udah ga, ngumpul2 aja.. rame di Lapo ada orang Medan, Makassar, Dll... mereka itu ada yg supir tetap ada juga yang supir tembak ikut ngumpul semua.... lumayan bisa kenal kadang-kadang bisa bantu-bantu keuangan atau bantu-bantu apa aja misalnya ada masalah.

P : kenapa ga pake “kenek” pak?

LB : susah sekarang pake “kenek”, pendapatan ga seberapa dikit dapatnya, meningan kerja sendiri ajaa....

P : punya SIM pak?

LB :.... sekarang udah punya, dulu ga punya..

P : lah, kenapa dulu ga punya SIM? Bikinnya gimana?

LB : yaaaa, dulu soalnya mahal aja bikin SIM terus aman-aman aja saat bawa bus.. yaaa kadang-kadang ada razia, STNK ditahan tapi ntar bisa ditebus lagi.. sekarang udah punya SIM bertahap kemarin bikinnya, pertama SIM A, trus A umum, terakhir B1.. ga rugilah bayar Rp 200.000 jaga-jaga selama 5 tahun.... tapi banyak kok temen-temen yang lain pada ga punya SIM, cuma bwa STNK bus aja.. ada juga yang ga bawa apa-apa karena STNKnya lagi ditahan.

P : Bapak lengkap surat-suratnya sekarang?

LB : hehehe... SIM doang saya bawa,, STNKnya lagi ditahan gara-gara supir yang pagi.. ntar aja ditebusnya terakhir saya narik, ada orang yang sudah ngambilnya tinggal bayar ke “calo” nya aja sekitar Rp13.000

P : Sekarang-sekarang ini penumpang rame pak?

LB : yaahh.. orang-orang udah pada naik motor semua sekarang, jd sepi “Sewa”.. saat dulu penumpang yang butuh mobil (bus), sekarang kita (supir) yang cari penumpang

Informan SM

P : Pertama kali datang ke Jakarta tahun berapa Pak?

SM : Pertama kali datang ke Jakarta saya pada tahun 1982 pertengahan.

P : terus di Jakarta ada saudara atau yang dikenal ga Pak?

SM : saya ga punya siapa-siapa di Jakarta... yasuw ikut-ikutan orang aja kerja sana sini.. sambil ngumpulin uang buat biaya sekolah sendiri. Karena saya waktu ke Jakarta masih SMP...

P : pendidikan terakhirnya apa Pak?

SM : saya kuliah di Trisakti ambil jurusan Teknik... yang jadi supir itu macem-macam ga semuanya lulusan SD ato SMP tapi ada juga yang bekas guru pada masa Soeharto karena gajinya kecil jadi lebih milih untuk jadi supir.... terus ada juga mantan dari militer yang sudah bintang dua....

P : kenapa ga coba kerjaan lain Pak?

SM : pernah saya coba pada tahun 1996 sebelum krisis moneter, saya ngelamar kerja di Telkom tapi karena disuruh bayar-bayar uang sebesar 2juta.. saya tidak punya apa-apaa... masa mau kerja harus bayar uang segala... terus saya juga coba ngelamar kerja di PLN, sama juga minta-minta uang.. yasuw lah saya ga ingin kerja lagi... saya lebih milih untuk menjadi supir bus aja.. lebih halal.. kerja sekarang klo ga ada uang susah dapatnya...

P : “narik” udah brapa lama Pak?

SM : saya sebelumnya jadi “kenek” dulu kira-kira selama 7 tahun.. dari tahun 1983... terus abis itu jadi supir sampe sekarang...

P : bus punya siapa Pak yang dibawa?

SM : sekarang? Ini punya orang betawi,, dia punya 36 bus, klo ga salah 18 bus 610, sisanya 75 sama 72...

P : udah berapa lama kerja sama tuh orang? Poolnya dimana Pak?

SM : waih udah lama.. udah 12 tahun kali... sebelumnya saya kerja juga sama pemilik bus yang lain... polnya dibelakang pasar Cipete...

P : maaf pak.. gpp kerja sama orang betawi? Biasanya orang batak sama orang batak juga?

SM : hahah.. buat saya mah siapa aja sama.. yang penting halal terus enak ajaa... sebelumnya saya sama orang batak juga.. tp abis itu pindah sama orang betawi.. semua mah tergantung

orangya aja yang penting halal.. yang kerja sama ni bapak aja ga ada betawinya banyak jawa.. batak ada beberapa...

P : ga pake “kenek” Pak?

SM : “kenek” sekarang ga ada yang bener... saya ga percaya sama orang lain... belum tentu “kenek-kenek”nya jujur.. bisa aja uang “sewa” masuk kekantongnya terus pake “kenek” malah beban... Supirkan sebenarnya bos.. tapi masa kita dibayar terima uang dari “kenek”.. belum lagi disuruh-suruh sama “kenek” kayak disuruh “ngetem” ato kebut-kebutan sama bus lain..

P : “ngetem” dapat banyak penumpang pak? Ntar keburu disalip sama bus lain?

SM : saya enakan “ngetem”, tunggu bentar pasti ada “sewa” 1, 2 orang... Apalagi tempat-tempat yang rame, daripada jalan belum tentu dapat “sewa” keburu diambil yang lain (supir)..

Informan HS

P : udah biasa Pak kebut-kebut dijalan?

HS : klo ga kebut gini mana bisa dapat penumpang.. keburu disalip sama bus-bus lain..

P : klo ngebut malah susah “sewa” dong.. bukannya lebih gampang “ngetem”?

HS : klo kelamaan “ngetem” rugi.. klo didalam udah ada penumpang lebih dari 10 orang ato mobil penuh enak jalannya... kalem ajaa... klo kosong harus cepet-cepetan....

P : emng boleh Pak lewat sini? Bukannya bis harus muter yaa?

HS : gpp.. ga ada polisi ini biar cepet nyampe terminal.. cari “sewa” disanaa..

P : kenal Pak sama tuh orang? Bayar apaan Pak?

HS : ahh biasa.. beli handuk.. saya utang.. udah biasa disini.. seminggu bisa beli 2 handuk kali.. butuh juga saya tp udah numpuk juga handuk drmh... yaaa buat bantu-bantu orang lah... klo ga kenal sama orang-orang sini susah klo ada apa-apa..

P : rame gini Pak bus-busnya pada “ngetem” semua di terminal?

HS : ini mah biasa... ga ada polisi aja yang ngatur.. klo ada palingan udah diusir-usir...

P : penumpangnya dioper Pak? Belum nyampe Pondok Labu?

HS : macet jalanan.. beberapa orang doang.. meningan dioper terus cari “sewa” ke Blok Mnya.. biar ga rugi...

P : dikasih berapa tuh Pak biasanya klo ngoper?

HS : yaaa kira-kira ajaa... klo dikit palingan 2000-5000..

P : ga pake “kenek” Pak?

HS : udah ga pake lagi saya sekarang.. udah 5-6 terakhir ini.. pertama kali saya ga pake “kenek” sekarang banyak supir-supir pada ga pake “kenek” juga... ga percaya saya sama “kenek”.. uangnya juga jadi dikit yang didapat, karena harus bagi dua.. pernah istri saya yang saya jadiin “kenek”nya.. meningan istri saya jangan sampe anak-anak saya yang harus kerja kyk gini.. ga cerah masa depannya kyk bapaknya.. heheh.. pokoknya anak-anak sekolah aja minimal lulus SMA lah terus kerja tempat lain..

Lampiran

5 Wilayah Operasi bus Metromini

Wilayah	Jumlah Trayek	Unit
Jakarta Pusat	8 Trayek	417 Unit
Jakarta Barat	7 Trayek	337 Unit
Jakarta Utara	4 Trayek	217 Unit
Jakarta Timur	16 Trayek	886 Unit
Jakarta Selatan	18 Trayek	1243 Unit
Total	53 Trayek	3100 Unit

Sumber Data : PT Metromini hingga Januari 2011

Data Trayek Jakarta Pusat

No. Metromini	Trayek	Unit
Metromini P 01	Senen - Taman Solo	21 Unit
Metromini P 03	Senen - Rawamangun	72 Unit
Metromini P 05	Senen - Mardani	22 Unit
Metromini P 07	Senen - Semper	91 Unit
Metromini P 10	Senen - Sunter	74 Unit
Metromini P 11	Senen - Bendungan Jago	29 Unit
Metromini P 15	Senen - Setia Budi	43 Unit
Metromini P 17	Senen - Manggarai	65 Unit
	Total	417 Unit

Data Trayek Jakarta Barat

No. Metromini	Trayek	Unit
Metromini B 80		57 Unit
Metromini B 82	Kalideres - Grogol	16 Unit
Metromini B 83		23 Unit
Metromini B 84	Kalideres - Kota	37 Unit
Metromini B 85	Kalideres - Lebak Bulus	29 Unit
Metromini B 91	Batusari - Tanah Abang	105 Unit
Metromini B 92	Joglo - Grogol	70 Unit
	Total	337 Unit

Data Trayek Jakarta Utara

No. Metromini	Trayek	Unit
Metromini U 23	Tanjung Priok - Cilincing	57 Unit
Metromini U 24	Tanjung Priok - Senen	16 Unit
Metromini U 29	Kota - Sunter	23 Unit
Metromini U 30	Kota - Muara Angke	37 Unit
	Total	217 Unit

Data Trayek Jakarta Timur

No. Metromini	Trayek	Unit
Metromini T 40		2 Unit
Metromini T 41	Pulo Gadung - Tanjung Priok	177 Unit
Metromini T 42		76 Unit
Metromini T 43	Pulo Gadung - Seroja	24 Unit
Metromini T 44	Pulo Gadung - Pulo Gebang	35 Unit
Metromini T 45	Pulo Gadung - Pondok Gede	60 Unit
Metromini T 46	Pulo Gadung - Kampung Melayu	48 Unit
Metromini T 47	Senen - Pondok Kopi	96 Unit
Metromini T 49	Pulo Gadung - Manggarai	53 Unit
Metromini T 50	Kampung Melayu - Perumnas Klender	52 Unit
Metromini T 51		1 Unit
Metromini T 52	Kampung Melayu - Stasiun Cakung	46 Unit
Metromini T 53	Kampung Melayu - Kampung Rambutan	48 Unit
Metromini T 54	Kampung Melayu - Pondok Kelapa	35 Unit
Metromini T 58	Cililitan - Perumnas Klender	37 Unit
Metromini T 506	Kampung Melayu - Pondok Kopi	96 Unit
	Total	886 Unit

Data Trayek Jakarta Selatan

No. Metromini	Trayek	Unit
Metromini S 60	Manggarai - Kampung Melayu	34 Unit
Metromini S 61	Manggarai - Kampung Melayu	35 Unit
Metromini S 62	Manggarai - Pasar Minggu	114 Unit
Metromini S 64	Pasar Minggu - Cililitan	26 Unit
Metromini S 69	Blok M - Ciledug	174 Unit
Metromini S 70	Blok M - Joglo	35 Unit
Metromini S 71	Blok M - Kodam Bintaro	57 Unit
Metromini S 72	Blok M - Lebak Bulus	45 Unit
Metromini S 74	Blok M - Rempoa	66 Unit
Metromini S 75	Blok M - Pasar Minggu	174 Unit
Metromini S 76	Blok M - Kampung Rambutan	37 Unit
Metromini S 77	Blok M - Ragunan Depan	37 Unit
Metromini S 78	Blok M - Cidodol	8 Unit
Metromini S 79	Blok M - Lebak Bulus	48 Unit
Metromini S 610	Blok M - Pondok Labu	125 Unit
Metromini S 611	Blok M - Lebak Bulus	48 Unit
Metromini S 619	Blok M - Cinere	47 Unit
Metromini S 640	Pasar Minggu - Tanah Abang	133 Unit
	Total	1243 Unit