BAB II. PEMBAHASAN & SOLUSI MASALAH PERANCANGAN KAMPANYE SOSIAL TERTIB MENAIKAN DAN MENURUNKAN PENUMPANG BAGI SOPIR ANGKOT DI KOTA BANDUNG

II.1 Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakan oleh manusia, hewan maupun mesin Secara garis besar transportasi dibagi menjadi 3, yakni transportasi darat, transportasi air dan transportasi udara. Pemiliihan penggunaan moda transportasi bisa disebabkan oleh beberapa faktor. Dalam bukunya, Djoko dan Frazila (2001), menyatakan bahwa masing-masing moda transportasi memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam hal:

a. Kecepatan, menunjukan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bergerak antar dua lokasi.
b. Tersedianya pelayanan *(availability of service),* menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antar dua lokasi.
c. Pengoperasian yang diandalkan (*dependability of operation),* menunjukan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan.
d. Kemampuan *(capability),* merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengankutan.
e. Frekuensi adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan.

II.1.1 Transportasi Angkot

Dikarenakan tidak semua masyarakat memiliki kendaraan pribadi, munculah konsep angkutan umum yang mana mengharuskan negara untuk menyediakan angkutan bagi masyarakat secara keseluruhan. Di Kota Bandung sendiri terdapat sebuah angkutan umum yang bernama Angkot, moda transportasi perkotaan yang merujuk kepada kendaraan umum dengan rute yang sudah ditentukan oleh Dinas Perhubungan. Untuk mengetahui rute tersebut dapat dilihat dari warna atau kode yang ada di badan angkot.

Angkot merupakan transportasi umum berupa mobil van berkapasitas 12 orang. Tidak seperti bus yang telah disediakn halte sebagai tempat pemberhentian, angkot dapat berhenti untuk menaikan dan menurunkan penumpang dimana saja. Tarif yang dibebankan kepada penumpang tergantung jauhnya jarak yang ditempuh.

II.1.2 Jumlah Armada Angkot di Kota Bandung

Dinas Perhubungan (Dishub) merupakan dinas yang berperan dalam nenetapkan trayek dan jumlah kendaraan angkot dalam setiap trayek yang beroperasi di Kota Bandung. Selain itu, Dishub juga memiliki kewenangan untuk menamai trayke, peta ruas jalan yang dilalui dan rute yang dilalui angkot. Dalam Salinan Keputusan Walikota Bandung no.551/Kep-055-Huk/2008 tentang Penetapan Trayek dan Jumlah Kendaraan Penumpang Umum Dalam Setiap Trayek Yang beroperasi di Wiliyaha Kota Bandung disebutkan bahwa ada 38 total trayek atau rute jalan yang dilalui oleh angkot. Ke-38 trayek tersebut memiliki armada angkot yang bervariasi.

Tabel 2.1 Trayek dan jumlah armada angkot setiap trayek yang ada di Kota Bandung
Sumber: Salinan Keputusan Walikota Bandung no.551/Kep-055-Huk/2008

No	Trayek	Jumlah
1	Abdul Muis – Cicaheum via Aceh	100
2	Abdul Muis – Cicaheum via Cibinong	355
3	Abdul Muis - Dago	271
4	Abdul Muis - Elang	101
5	Abdul Muis - Ledeng	245
6	Abdul Muis – Mengger	25
7	Antapani - Ciroyom	160
8	Bumi Panyileukan - Sekemirung	125
9	Cibaduyut – Karang Setra	125
10	Cibogo Atas – Halteu Andir	32
11	Cicadas – Cibiru – Panyileukan	200
12	Cicadas – Elang	300
13	Cicaheum – Cibaduyut	150

14	Cicaheum – Ciroyom	206
15	Cicaheum – Ciwastra – Derwati	200
16	Cijerah – Ciwastra – Derwati	200
17	Ciroyom – Bumi Asri	115
18	Ciroyom – Cikudapateh	140
19	Ciroyom – Sarijadi via Setra Sari mall	31
20	Ciroyom - Sarijadi via Sukajadi	88
21	Cisitu – Tegalega	82
22	Ciwastra – Ujung Berung	32
23	Dago – Riung Bandung	201
24	Elang – Gede Bage – Ujung Berung	115
25	Margahayu Raya – Ledeng	125
26	Panghegar Permai – Dipatiukur	155
27	Pasar Induk Caringin – Dago	140
28	Sadang Serang – Caringin	200
29	Sadang Serang – Ciroyom	150
30	Sederhana – Cijerah	63
31	Sederhana – Cimindi	55
32	Sederhana – Cipalago	276
33	St. Hall – Ciumbuleuit via CIhampelas	30
34	St. Hall – Ciumbuleuit via Eckyman	53
35	St. Hall – Gd. Bage	200
36	St. Hall – Gunung Batu	53
37	St. Hall – Sarijadi	80
38	St. Hall - Dago	55
Jumlah Trayek		38
Jumlah Armada		5310

Dari tabel di atas dapat disimpulkan bahwa jumlah armada tiap trayek pasti berbeda, dan semakin jauh jarak tempuh trayek tersebut semakin banyak pula armada angkotnya.

II.1.3 Peraturan Lalu Lintas Terkait Angkutan Umum

Terdapat beberapa peraturan yang sudah ditetapkan terkait angkutan umum di Indonesi, berdasarkan Undang-Undang no.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1, menyebutkan bahwa:

1. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
2. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
3. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
4. Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum
5. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.
6. Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan Awak Kendaraan.
7. Urusan Pemerintah Provinsi dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang salah satunya adalah pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi dan izin kepada perusahaan angkutan umum di provinsi.
8. Kendaraan Bermotor Umum yang telah diregistrasi dapat dihapus dari daftar registrasi dan idenfikasi Kendaraan Bermotor Umum atas dasar:
    a. Permintaan pemilik Kendaraan Bermotor Umum
    b. Usulan pejabat yang berwenan memberi izinangkutan umum
9. Setiap Kendaraan Bermotor Umum yang tidak lagi digunakan sebagai Kendaraan Bermotor Umum.
10. Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum, calon pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan umum.

II.2 Sopir Angkot di Kota Bandung

Untuk mendapatkan data mengenai sopir angkot di Kota Bandung, maka dilakukanlah sebuah wawancara terstruktur kepada 20 orang sopir angkot di Kota Bandung. Adapun hasil penelitiannya adalah sebagai berikut:

- Umur
    a. 17 – 25 : 3 orang
    b. 26 – 35 : 2 orang
    c. 36 – 45 : 10 orang
    d. 46 – 55 : 5 orang
    e. 56 – 65 : -
- Status
    a. Sudah Menikah : 16 orang
    b. Belum Menikah : 4 orang
- Pendidikan
    a. SD : 2 orang
    b. SMP : 8 orang
    c. SMA : 10 orang
    d. S1 : -
- Asal
    a. Bandung : 11 orang
    b. Luar Bandung : 9 orang
- Pendapatan per hari
    a. < Rp 75.000 : 18 orang
    b. Rp 75.000 – 150.000 : 2 orang
    c. > Rp 150.000 : -

Dari data diatas dapat diketahui bahwa rata-rata umur sopir angkot di Kota Bandung adalah 46 – 65 tahun, statusnya sudah menikah, pendidikan terakhir yang di ambil

adalah SMP atau SMA, jumlah sopir angkot dari luar Bandung dengan asal Bandung seimbang, serta pendapatan per hari kurang dari 75 ribu rupiah.

II.3 Analisa

Angkot di Kota Bandung dioperasikan dengan sistem makelar, dimana sopir yang bertugas mengoperasikan mobil angkot yang harus memberikan setoran perhari pada pemilik angkot. Terdapat dua macam biaya dalam pengoperasian angkutan kota di Bandung, yaitu biaya teta (*fixed cost)* dan biaya variable (*variable cost*). Biata tetap yang ditanggung oleh supir adalah setoran yang harus diberikan pada pemilik angkutan kota, sedangkan retribusi selama perjalan dan biaya bahan bakar adalah bagian dari biaya variabelnya.

Biaya yang menjadi tanggungan pemilik angkutan kota yaitu biaya tetap, antara lain: biaya pembelian kendaraan (baru atau bekas), pembelian trayek, pengujian kondisi teknis kendaraan, retribusi izin usaha dan lainnya, sedangkan untuk biaya variable biasanya berupa biaya yang dikeluarkan untuk perawatan kendaraan seperti biaya penggantian suku cadang.

Dari skema operasi di atas, jelas bahwa angkot merupakan badan usaha yang bertujuan mendapatkan keuntungan bagi swasta, yakni makelar maupun sopir angkot. Untuk mendapatkan usaha yang menguntungkan, baik sopir maupun pemilik harus memiliki pemasukan yang jumlahnya lebih besar dari pengeluaran. Untuk supir, pemasukan yang diperoleh berasal dari ongkos yang dibayarkan oleh penumpang setelah dikurangi setoran. Sedangkan pemasukan pemilik berasal dari setoran harian yang diberikan oleh sopir.

Karenaadanya skema tersebut, sopir angkot seringkali mengabaikan peraturan lalu lintas demi mendapatkan banyak penumpang dengan seenaknya mengentikan kendaraan untuk menunggu ataupun menaikan penumpang di tempat yang rawan

macet atau bahkan tepat dibawah rambu lalu lintas dilarang berhenti. Hal tersebut tentunya dapat menghambat arus lalu lintas dan juga melanggar peraturan.

II.3.1. Hasil Oberservasi Partisipasif

Untuk mendapat data yang mendalam mengenai prilaku pengguna angkot di Kota Bandung, dilakukan observasi partisipasif dengan menaiki 15 transportasi angkot . Hal tersebut dilakukan untuk mengobservasi perilaku sopir ketika sedang menggunakan transportasi angkot. Dari 15 sopir yang diobservasi, 15 sopir terbukti melakukan pelanggaran lalu lintas paling sedikit 2 jenis pelanggaran dan paling banyak 5 jenis pelanggaran. Pelanggaran yang paling banyak dilakukan adalah sopir tidak memakai sabuk pengaman saat mengendarai kendaraan angkot dan yang terbanyak kedua adalah ngetem di area padat lalu lintas. Adapun data lengkapnya adalah sebagai berikut:

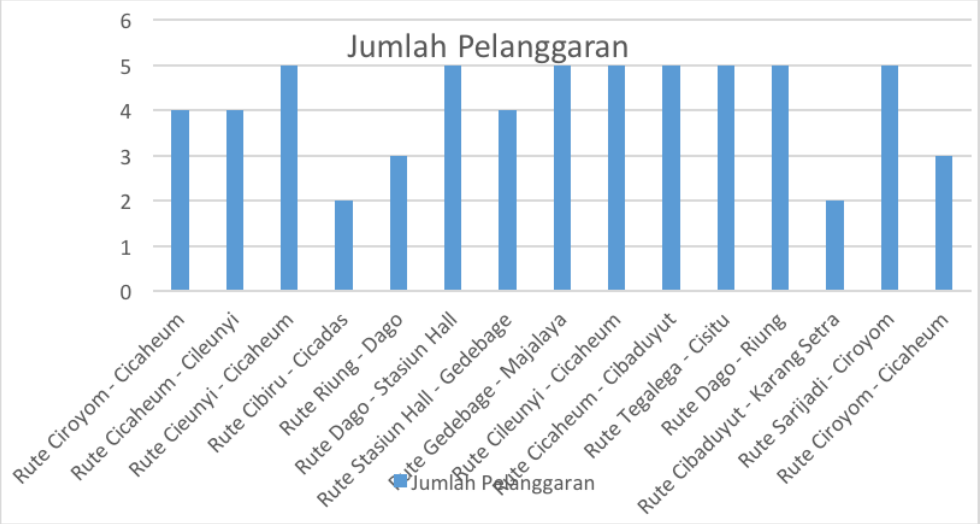
1. Angkot Ciroyom – Cicaheum
    a. Sopir angkot tidak memakai sabuk pengaman.
    b. Menurunkan penumpang di area rambu lalu lintas dilarang berhenti sebanyak 2 kali.
    c. Menurunkan penumpang di perempatan saat lalu lintas berwarna hijau 2 kali.
    d. Ngetem di area rambu lalu lintas dilarang berhenti.
2. Angkot Cicaheum – Cileunyi
    a. Sopir angkot tidak memakai sabuk pengaman.
    b. Ngetem di perempatan saat lampu lalu lintas berwarna hijau sebanyak satu kali
    c. Tidak ada sabuk pengaman pada mobil.
    d. Tidak menepi kesisi jalan saat menurunkan penumpang
3. Angkot Cileunyi – Cicaheum
    a. Sopir angkot tidak memakai sabuk pengaman.
    b. Ngetem di jalur padat lalu lintas.
    c. Menunggu lampu merah di area *zebra cross.*
    d. Ngetem di area rambu lalu lintas dilarang berhenti.

4. Angkot Cibiru – Cicadas
    a. Sopir angkot tidak memai sabuk pengaman.
    b. Ngetem di tengah jalan.
5. Angkot Riung – Dago
    a. Sopir angkot tidak memakai sabuk pengaman.
    b. Ngetem di area rambu lalu lintas dilarang berhenti.
    c. Menunggu lampu merah di area *zebra cross*.
6. Angkot Dago – Stasiun Hall
    a. Sopir angkot tidak menggunakan sabuk pengaman.
    b. Ngetem di jalur padat lalu lintas.
    c. Merokok di dalam angkot
    d. Ngetem di tengah jalan.
    e. Menunrunkan penumpang di tengah jalan, tidak menepi.
7. Angkot Stasiun Hall – Gedebage
    a. Sopir angkot tidak menggunakan sabuk pengaman.
    b. Merokok di dalam angkot.
    c. Menunggu lampu merah di area *zebra cross*.
    d. Tidak ada sabuk pengaman pada kendaraan.
8. Angkot Gedebage – Majalaya
    a. Sopir angkot tidak menggunakan sabuk pengaman.
    b. Menurunkan penumpang di area rambu dilarang berhenti.
    c. Ngetem di jalur padat lalu lintas sebanyak dua kali.
    d. Menurunkan penumpang di tengah jalan.
9. Angkot Cileunyi – Cicaheum
    a. Tidak memakai sabuk pengaman.
    b. Ngetem di area rambu lalu lintas dilarang berhenti.
    c. Menunggu lampu merah di area *zebra cross*.
    d. Ngetem di jalur padat lalu lintas sebanyak 2 kali.
10. Angkot Cicaheum – Cibaduyut
    a. Sopir tidak memakai sabuk pengaman.

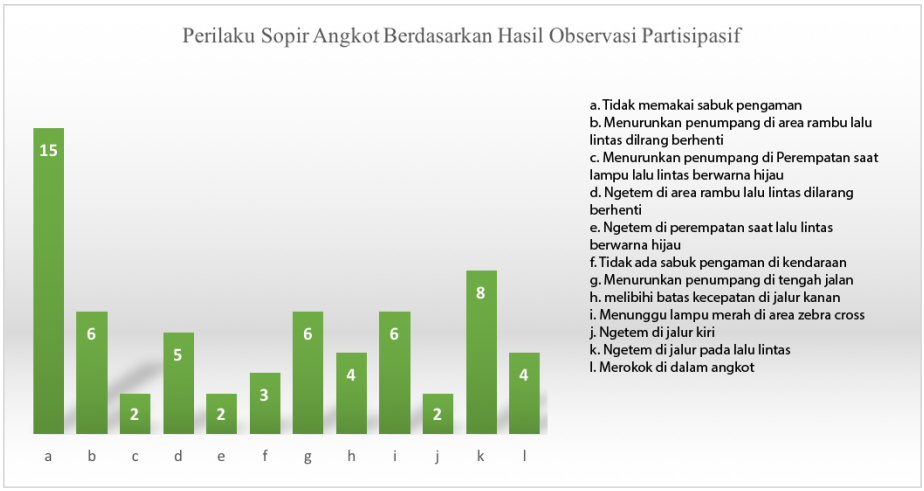
b. Ngetem di jalur padat lalu lintas.
c. Menurunkan penumpang di tengah jalan sebanyak 2 kali.

11. Angkot Tegalega – Cisitu
    a. Sopir angkot tidak memakai sabuk pengaman.
    b. Tidak terdapat sabuk pengaman pada angkot.
    c. Ngetem di area rambu lalu lintas dilarang berhenti.
    d. Menurunkan penumpang di area rambu lalu lintas dilarang berhenti.
12. Angkot Dago – Riung
    a. Sopir angkot tidak memakai sabuk pengaman.
    b. Ngetem di perempatan saat lampu lali lintas berwarna hijau.
    c. Menurunkan penumpang di tengah jalan.
    d. Meorok di dalam angkot.
    e. Menunggu lampu merah di area *zebra cross*.
13. Angkot Cibaduyut – Karang Setra
    a. Sopir angkot tidak memakai sabuk pengaman.
    b. Menurunkan penumpang di tengah jalan.
14. Angkot Sarijadi – Ciroyom
    a. Sopir angkot tidak memakai sabuk pengaman.
    b. Merokok di dalam kendaraan.
    c. Ngetem di jalur padat lalu lintas.
    d. Ngetem di area rambu lalu lintas berwarna hijau.
15. Angkot Ciroyom – Cicaheum
    a. Sopir angkot tidak memakai sabuk pengaman.
    b. Ngetem di jalur padat lalu lintas.
    c. Menurunkan penumpang di area dilarang berhenti

Dari data diatas, mengidentifikasikan bahwa kesadaran sopir angkot untuk tertib dalam berlalu lintas masih sangatlah kurang.



Gambar 2.1 Jumlah jenis pelanggaran yang dilakukan sopir angkot saat diobservasi
Sumber: Hasil Analisis. 2017



Gambar 2.2 Jumlah dari setiap jenis pelanggaran yang dilakukan sopir angkot
Sumber: Hasil Analisis. 2017

Dari 30 penumpang yang berhasil di observasi selama menaiki angkot, terdapat 5 orang penumpang yang menunggu untuk naik angkot di area rambu lalu lintas dilarang

berhenti, 7 orang menuggu untuk naik angkot di area pada lalu lintas, 8 orang meminta turun di area padat lalu lintas. Hal tersebut mengidetinfikasi bahwa masih banyak penumpang yang tidak peduli akan dampak perilaku mereka terhadap arus lalu lintas.

Tabel 2.2 Penumpang yang diobservasi saat menaiki angkot
Sumber: Hasil Analisis. 2017

No.	Penumpang	Jumlah
1	Yang melanggar	20 Orang
2	Yang tidak melanggar	10 Orang
	Jumlah	30 Orang



Gambar 2.3 Calon penumpang angkot yang menunggu menaiki angkot di area rambu lalu lintas dilarang berhenti
Sumber: Data pribadi

II.3.2 Hasil Observasi dari Jarak Jauh Terhadap Masalah Menaikan dan Menurunkan Penumpang

Dari hasil observasi jarak jauh yang dilakukan dibeberapa tempat yang ramai, didapatkanlah data sebagai berikut:

Tabel 2.3 Hasil observasi jarak jauh terkait masalah menaikan dan menurunkan penumpang di area rambu lalu lintas dilarang berhenti
Sumber: Hasil analisa,2017

No	Pelanggaran	Jumlah
1	Calon penumpang yang menunggu angkot di area rambu lalu lintas	30
2	Sopir yang menaikan penumpang yang menunggu di area rambu lalu lintas	30
3	Sopir yang menurunkan penumpang di area rambu lalu lintas dilarang berhenti selama dilakukannya observasi jarak jauh	40

Dari ke-30 calon penumpang yang menunggu angkot di area rambu lalu lintas dilarang berhenti, semuanya berhasil menaiki angkot di area terse5but. Dan selama berlangsungnya proses observasi dari jarak jauh yang dilakukan selama 1 jam di beberapa tempat tedapat 40 angkot yang menurunkan penumpang di area rambu lalu lintas dilarang berhenti. Dengan begitu, dapat diidentifikasikan bahwasannya sopir angkot masih tidak disiplin akan tertib berlalu lintas terkait menaikan dan menurunkan penumpang, mereka juga terbukti tidak tegas terhadap peraturan yang berlaku untuk penumpang dengan masih berhenti menaikan penumpang yang menunggu di tempat yang dilarang.



Gambar 2.4 Sopir angkot yang menurunkan penumpang di area rambu lalu lintas dilarang berhenti
Sumber : Data pribadi

II.4 Resume

Angkot merupakan angkutan umum yang sudah tidak bisa dipisahkan dari masyarakat Kota Bandung. Kelebihannya yang bebas menurunkan dan menaikan penumpang dimana saja membuat transportasi angkot menjadi suatu kebutuhan bagi mereka yang tidak memiliki transportasi pribadi. Selain itu, angkot juga bisa menjadi solusi untuk mengurangi kemacetan layaknya angkutan umum yang lain. Namun kendati demikian, sistem angkot yang dapat menaikan dan menurunkan penumpang dimana saja juga membuat angkot menjadi angkutan umum yang dapat menimbulkan potensi kemacetan. Hal tersebut bisa terjadi karena sopir angkot yang masih tidak disiplin terhadap peraturan lalu lintas yang ada, banyak dari sopir angkot yang masih menurunkan penumpang di tempat-tempat yang dilarang dan kurang tegasnya sopir

angkot yang masih menaikan penumpang yang menunggu untuk naik angkot di area yang seharusnya angkot tidak boleh berhenti.Selain itu faktor ekonomi yang mengharuskan sopir angkot untuk mendapatkan penumpang yang banyak juga menjadi salah satu faktor terjadinya pelanggaran-pelanggaran tersebut. Karenanya diperlukannya kesadaran sopir angkot untuk menjadi pelaku penyedia jasa transportasi umum yang baik sehingga tertib dalam menaikan dan menurunkan penumpang, dengan harapan secara tidak langsung penumpang juga terdidik secara tidak langsung dari kedisiplinan dan ketegesan sopir yang tidak mau menaikan penumpang yang tidak taat peraturan dan menurunkan penumpang di tempat-tempat yang memang dibolehkan untuk berhenti. Jika sudah terjadi kejadian seperti tersebut, citra angkot sebagai angkutan umum yang tertib akan tercipta dan terbenam dalam benak masyarakat.

II.5 Solusi Perancangan

Melihat perilaku angkot yang masih jauh dari sikap penyedia jasa transportasi yang baik, dibutuhkan lah sebuah solusi yang dapat merubah perilaku mereka untuk menjadi penyedia jasa transportasi yang lebih baik. Dari data yang ada, penyebab utama dari perilaku mereka tersebut adalah faktor ekonomi. Kewajiban mereka untuk menyetorkan uang kepada pihak makelar serta kewajiban menghidupi keluarga menjadi penyebab utama kenapa sopir angkot rela berlaku tidak senonoh dan melanggar peraturan yang ada demi mendapatkan penumpang. Padahal, dengan perilaku yang tidak baik tersebut penumpang akan merasa tidak nyaman dan bisa menyebabkan pindahnya konsumen atau penumpang ke jasa transportasi umum lain. Maka dari itu, solusi yang tepat pada permasalahan ini adalah dengan mengajak sopir angkot untuk merubah perilakunya saat bekerja untuk menjadi penyedia jasa transportasi umum yang lebih baik. Karena salah satu aspek penting dalam usaha penyedia jasa adalah aspek *people,* yang mana dalam kasus ini adalah penumpang. Jika sopir angkot saat bekerja berlaku ramah dan rapih, dapat dipastikan penumpang akan merasa puas dengan pelayanan yang diberikan. Dengan begitu, penumpang diharapkan akan setia menggunakan transportasi umum angkot dan bahkan akan mengajak kerabat atau kenalan lainnya untuk ikut menggunakan jasa transportasi angkot. Dengan begitu

permasalahan utama sopir angkot terkait hal faktor ekonomi akan terselesaikan karena dengan bertambahnya calon penumpang, maka pemasukan sehari-hari sopir angkot pun ikut bertambah. Dari penjabaran diatas, solusi perancangan yang tepat untuk permasalahan ini adalah dengan diadakannya kampanye sosial “Angkot Ramah tur Rapih” yang bertujuan untuk mengubah perilaku sopir angkot yang semua tidak peduli dengan perilakunya saat bekerja menjadi lebih memilih untuk lebih ramah dan lebih rapih demi memberikan pelayanan jasa transportasi yang baik.