

PEMAKNAAN PENGEMUDI BUS HARAPAN JAYA ATAS

DISIPLIN BERLALU LINTAS DI JALAN RAYA

1.1 Latar Belakang Masalah

Disiplin dalam berlalu lintas merupakan sikap yang harus dimiliki oleh setiap pengemudi bus Harapan Jaya demi terciptanya kelancaran dan keselamatan dalam berlalu lintas di jalan raya. Perusahaan Otobus Harapan Jaya yang berbasis di Kota Tulungagung Jawa Timur lebih mengutamakan kenyamanan serta keselamatan di jalan raya. Akan tetapi seringkali pengemudi bus tidak mentaati aturan lalu lintas. Seperti menerobos lampu *traffic light*, melanggar garis marka lurus, dan lain sebagainya terutama yang memiliki trayek Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) Tulungagung-Surabaya pergi pulang. Setiap pengemudi mempunyai sebuah dorongan ketika mengemudi di jalan raya yang disebut motivasi. Motivasi merupakan faktor penting di dalam penentuan aktifitas manusia. Untuk perjalanan tertentu, seorang pemakai jalan pada umumnya mempunyai objek pandangan yang mempengaruhi perilakunya (Hobbs, 1995:358). Pengkondisian berbagai situasi mengemudi dapat mendorong terjadinya kondisi terhipnotis pada pengemudi, tetapi perencanaan yang hati-hati dapat menghindarkan timbulnya kondisi seperti itu. Salah satu bentuk situasi, yang dikenal sebagai velositasi (*velocitation*), terjadi pada jalan yang monoton, lurus, datar, dan berkecepatan tinggi (Hobbs, 1995:359). Hal tersebut menjadi masalah bagi pihak PO Harapan Jaya, para penumpang, dan pengguna jalan lain, karena sangat membahayakan pengguna jalan lain dan akan berdampak pada

kecelakaan lalu lintas. Dewasa ini sering terjadi kecelakaan yang melibatkan bus Harapan Jaya dikarenakan pengemudi tidak disiplin dalam berlalu lintas di jalan raya. Akibatnya pengguna jalan lain yang terkena dampak buruk dari perilaku pengemudi bus yang tidak santun di jalan. Berdasarkan angka kecelakaan bus di Jawa Timur pada tahun 2014 sebanyak 13 kali kecelakaan maut, termasuk salah satunya yaitu bus Harapan Jaya (setia1heri.com, 2014)

Peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana pengemudi bus Harapan Jaya dalam disiplin berlalu lintas di jalan raya. Studi ini memilih PO Harapan Jaya, karena dewasa ini sering terjadi kasus kecelakaan yang melibatkan bus Harapan Jaya, karena kurangnya kesadaran pengemudi bus dalam mentaati dan disiplin dalam berlalu lintas di jalan raya.

Peneliti memilih Perusahaan Otobus Harapan Jaya dalam penelitian ini karena perusahaan ini merupakan salah satu perusahaan yang masih eksis dalam dunia transportasi bus di Jawa Timur. Perusahaan ini telah banyak membuat pesaing sesama perusahaan otobus lain yang mempunyai trayek yang sama menjadi gulung tikar. Namun masih ada satu perusahaan lain di Trenggalek yang masih bertahan sampai saat ini yaitu PO Pelita Indah. Karena persaingan di jalur yang sangat panas, menjadikan perusahaan ini terus berupaya melakukan peremajaan armada yang dapat menambah daya tarik masyarakat untuk menggunakan jasa dari bus Harapan Jaya. Tingkat kecelakaan lalu lintas terjadi yang melibatkan bus Harapan Jaya karena kurangnya kesadaran pengemudi dalam disiplin berlalu lintas meningkat secara signifikan daripada perusahaan otobus lain yang ada di Jawa Timur. Ini dibuktikan pada kecelakaan yang terjadi di desa

Bandar Kedung Mulyo, Perak, Jombang, Jawa Timur. Pada tanggal 26 Juli 2013 yang melibatkan bus Harapan Jaya jurusan Trenggalek-Surabaya karena saling kejar sesama bus Harapan Jaya, ketika bus berusaha mendahului sesama rekannya dari arah kanan yang memakan jalur berlawanan dengan kecepatan tinggi. Tiba-tiba dari arah berlawanan muncul sebuah sepeda motor, karena jarak sudah terlalu dekat tabrakan pun tak terhindarkan. Pengendara motor tewas tertabrak bus Harapan Jaya (beritajatim.com, 2013). Setelah itu kecelakaan juga terjadi menimpa bus Harapan Jaya yang menghantam pohon asam di Jombang, Jawa Timur, Kamis (27/6/2013). Sang sopir, Idham, warga kecamatan Ngantru, tulungagung mengalami luka serius. Menurut Kanit Laka Lantas Polres Jombang, Iptu Dasrul asifin, kecelakaan tersebut diduga lantaran bus melaju dengan kecepatan tinggi dan kejar-kejaran dengan bus lainnya. “Berdasarkan keterangan penumpang, sejak keluar dari terminal Jombang, bus ini melaju dengan kecepatan tinggi dan kejar-kejaran dengan bus lainnya,” jelas Iptu Dasrul Arifin. Karena kecepatan bus terlalu tinggi, sopir bus kebingungan untuk menghindari pengendara motor tersebut dan langsung menghantam pohon asam di tepi jalan, sambung Iptu Dasrul (Sindonews.com, 2013)

PO Harapan Jaya boleh jadi menyaingi reputasi PO Sumber Kencono untuk urusan kecelakaan bus. Catatan yang dikumpulkan Tempo menunjukkan jumlah kasusnya lebih banyak lagi. Berikut beberapa kecelakaan maut bus Harapan Jaya diantaranya yaitu, ketika bus Harapan Jaya menabrak pengantin baru. Kecelakaan yang terjadi di Jombang pada 16 Maret 2014. Bus menabrak pasangan pengantin baru yang berboncengan menaiki sepeda motor kronologi kejadian menurut saksi

bahwa bus Harapan Jaya melaju kencang dari arah Surabaya kemudian sesampainya di lokasi kejadian terdapat pasutri yang berboncengan dengan mengendarai motor. Karena laju bus yang terlalu kencang, tabrakan pun tak terhindarkan. Warga yang merasa kesal langsung merusak bus. Pada kejadian selanjutnya yaitu bus Harapan Jaya melaju berlawanan arah tabrak sepeda motor. Kecelakaan terjadi di ruas jalan Jombang-Surabaya pada 25 Juli 2013. Bus yang ingin menyalip sesama bus lain yang melaju kencang. Sopir bus tidak menghiraukan antrean kendaraan memasuki perlintasan kereta. Bus menyeberangi marka jalan, sementara dari arah berlawanan sepeda motor juga melaju kencang. Kejadian selanjutnya yaitu bus Harapan Jaya menabrak motor, ditabrak truk. Bus melaju kencang menabrak sepeda motor. Hilang kendali, menabrak pembatas jalan, terguling, lalu ditabrak truk pengangkut batu bara yang melaju dari arah sebaliknya. Kecelakaan terjadi pada 7 Agustus 2012. Kejadian selanjutnya yaitu ketika bus Harapan Jaya melawan kereta api. Kecelakaan terjadi pintu perlintasan kereta di Jalan Brigjen Katamso, Kota Kediri, pada 23 Februari 2009. Gara-garanya bus nekat melintas, padahal pintu perlintasan sudah setengah tertutup. Badan bus terbelah (tempo.com,2014) Selanjutnya pada hari senin (25/5/2015) kecelakaan menimpa bus Harapan Jaya lagi saat menerobos lampu merah. Kejadian terjadi di simpang empat Kedunglurah, Pogalan, Trenggalek. sekitar pukul 20.30 WIB. Bus Harapan Jaya menerobos lampu merah dan menabrak 2 pengendara motor. (pertamax7.com,2015)

Bus Harapan Jaya Celaka Sesaat Setelah Keluar Terminal Bungurasih. Kecelakaan tragis kembali terjadi di Sidoarjo, tepatnya di depan Oditurat Militer

Tinggi III Surabaya atau Mahkamah Militer, Waru Senin (13/10/14). Kecelakaan fatal yang melibatkan bus Harapan Jaya bernopol AG 7900 UR itu merenggut tujuh nyawa penumpangnya. Bukan hanya itu, kecelakaan tragis tersebut juga mengakibatkan sebelas orang terluka. Peristiwa nahas tersebut terjadi sekitar pukul 04.00. Saat itu bus Harapan Jaya tujuan Tulungagung tersebut berangkat dari terminal Bungurasih. Bus itu mengangkut sebanyak 39 penumpang saat berangkat. Peristiwa nahas tersebut terjadi sekitar pukul 04.00. Saat itu bus Harapan Jaya tujuan Tulungagung tersebut berangkat dari terminal Bungurasih. Bus itu mengangkut sebanyak 39 penumpang saat berangkat. Menurut kesaksian penumpang yang selamat, pada kejadian, bus Harapan Jaya hendak mendahului bus lain. Berdasarkan olah TKP, bus diketahui melaju lurus ketika berada di belokan depan Mahkamah Militer. Sekitar 15 meter dari belokan itu, bus menabrak pembatas jalan dan terguling ke kanan menabrak pembatas jalan.

Selain itu juga terdapat pengakuan dari penumpang lain yang mengalami luka-luka, saat itu bus Harapan Jaya melaju dengan kecepatan tinggi, soalnya bus kejar-kejaran dengan bus lain yang ada di depannya, ujarnya. Nahasnya, beberapa penumpang yang duduk di bagian kanan, terutama yang duduk di dekat jendela kanan, tidak sempat bereaksi. Mereka terlempar ke luar, dan tertindih badan bus. Sopir bus Harapan Jaya selamat dari kecelakaan tragis tersebut. Namun, pada saat terjadi kepanikan, dia memilih melarikan diri. Kini dia menjadi buron Polres Sidoarjo dan Polres Kediri (Jawapos, 2014).

Fenomena yang terjadi seringkali sopir bus mengemudi secara tidak disiplin dikarenakan saling kejar dengan awak bus lain, sehingga pengemudi bus kurang

memperhitungkan tingkat bahaya keselamatan berlalu lintas di jalan raya. Dengan jarak waktu yang begitu singkat selisih keberangkatan antara 5 s/d 10 menit dari terminal dengan bus lain yang mempunyai trayek yang sama, tidak menutup kemungkinan pengemudi bus tersebut mengemudikan bus dengan kencang agar tidak didahului oleh bus yang ada dibelakangnya serta demi mendapat penumpang yang lebih banyak.

Perilaku kebut-kebutan dan tidak taat dalam tertib berlalu lintas tersebut tentu tidak muncul begitu saja. Adu cepat untuk menyisir penumpang di jalanan menjadi pendorong utama. Bagi mereka kalah cepat menyisir penumpang, sama saja bagi pengemudi bus Harapan Jaya membiarkan potensi uang diambil oleh bus lain. Irama kerja sehari-hari inilah yang membuat pengemudi bus Harapan Jaya lupa akan bahaya besar yang selalu mengiringi. Dari berita tersebut dapat dilihat bahwa fenomena pengemudi bus tidak disiplin dalam berlalu lintas di jalan raya disebabkan karena dorongan individu.

Berikut adalah data terkait kecelakaan bus Harapan Jaya disebabkan karena perilaku pengemudi yang tidak disiplin dalam berlalu lintas di jalan raya.

No.	Tahun	Kasus Pelanggaran	Jumlah Korban
1.	2009	Melawan Kereta Api. Kecelakaan terjadi pintu perlintasan kereta di Jalan Brigjen Katamso, Kota Kediri, pada 23 Februari 2009. Karena bus nekat melintas, padahal pintu perlintasan sudah setengah tertutup. Badan bus terbelah.	7 orang penumpang meninggal dunia
2.	2012	Bus melaju kencang menabrak sepeda motor. Hilang kendali, menabrak pembatas jalan, terguling, lalu ditabrak truk pengangkut batu bara yang melaju dari arah sebaliknya. Kecelakaan terjadi pada 7 Agustus 2012.	8 orang penumpang meninggal dunia, 27 orang luka-luka
3.	2013	- Melaju Berlawanan Arah, Tabrak Sepeda Motor Kecelakaan terjadi di ruas jalan Jombang-Surabaya pada 25 Juli 2013. Bus yang ingin menyalip bus lain melaju kencang. Sopir bus tidak menghiraukan antrean kendaraan memasuki perlintasan kereta. Bus menyeberangi marka jalan. - Bus Harapan Jaya yang megphantam pohon asam di Jombang, Jawa Timur, Kamis	1 pengendara motor meninggal dunia 3 penumpang luka-luka

		(27/6/2013). kecelakaan tersebut diduga lantaran bus melaju dengan kecepatan tinggi dan kejar-kejaran dengan bus lainnya.	
4.	2014	Menabrak Pengantin Baru. Kecelakaan yang terjadi di Jombang pada 16 Maret 2014. Bus menabrak pasangan pengantin baru yang berboncengan menaiki sepeda motor. Warga langsung merusak bus. Kecelakaan tragis kembali terjadi di Sidoarjo, tepatnya di depan Oditurat Militer Tinggi III Surabaya atau Mahkamah Militer, Waru Senin (13/10/14). Bus Harapan Jaya melaju dengan kecepatan tinggi, bus kejar-kejaran dengan bus lain yang ada di depannya.	Istri meninggal dunia di lokasi kejadian dan suami hanya mengalami luka-luka 7 orang penumpang meninggal dunia dan 11 orang penumpang luka-luka
5.	2015	- Menerobos lampu merah, bus Harapan jaya menabrak 2 pengendara motor, kejadian di simpang empat Kedunglurah, Pogalan Trenggalek, Senin (25/5/2015) sekitar pukul 20.30 WIB.	2 orang meninggal dunia

(google.com, Kamis 10 September 2015)

Pada pekan pertama operasi simpatik semeru 2015, polisi bukan hanya memberikan penyuluhan, sosialisasi, atau mengeluarkan tilang pelanggar lalu lintas. Polda Jatim juga mengevaluasi angka kecelakaan yang terjadi. Dan ternyata kecelakaan tertinggi terjadi di Sidoarjo. Untuk pelanggaran lalu lintas, data di Polda Jatim menyebutkan, selama sepekan operasi ada 33.592 pengguna kendaraan di seluruh Jatim yang melanggar dan ditindak polisi. “Dari jumlah itu, hanya 10.278 pelanggaran yang ditilang. Sedangkan sisanya sebanyak 23.314 pelanggaran hanya diberi teguran”, ungkap Kabis Humas Polda Jatim, Kombes Pol Awi Setiyono, Rabu (8/4/2015). Akibat banyaknya pelanggaran, angka kecelakaan pun cukup tinggi. Terhitung selama sepekan terakhir ini ada 286 kecelakaan di seluruh Jawa Timur. Dari jumlah itu, korban yang meninggal dunia sebanyak 45 orang, korban luka berat 42 orang, dan luka ringan sebanyak 355 orang.

Dan ternyata, angka kecelakaan tertinggi terjadi di Sidoarjo. Jumlahnya mencapai 27 peristiwa kecelakaan lalu lintas. Termasuk korban tewas, terbanyak juga di Sidoarjo. Dalam kecelakaan, mengakibatkan 11 orang tewas, 3 luka berat dan 34 luka ringan. Peringkat kedua diduduki Bojonegoro dengan jumlah kecelakaan mencapai 19 peristiwa. Namun, untuk korban tewas terbanyak kedua adalah Gresik. Meski hanya terjadi 12 kecelakaan namun mengakibatkan 4 korban tewas dan 8 luka ringan. “Bojonegoro memang jumlah kecelakaannya 27 peristiwa, namun korban meninggal dunia ada 3 orang, luka berat 3 orang, dan luka ringan sebanyak 27 orang,” papar Awi. Wilayah lain yang angka kecelakaannya tinggi ada di Nganjuk dengan jumlah kecelakaan sebanyak 26

peristiwa yang mengakibatkan korban tewas sebanyak 3 orang, luka berat 1, dan 22 luka ringan. Lainnya, di Nganjuk ada 19 kecelakaan mengakibatkan 3 tewas, 1 luka berat, dan 22 luka ringan. Serta di Jember yang terjadi 18 kecelakaan lalu lintas dan mengakibatkan 1 korban tewas, 1 luka berat, 16 korban luka ringan (tribunnews.com,2015).

Kesadaran pengemudi bus Harapan Jaya dalam tertib berlalu lintas di jalan raya, yaitu dengan mengemudi bus secara ugal-ugalan, kurangnya akan kesadaran hukum terhadap peraturan lalu lintas serta dorongan perilaku yang kurang baik dalam mengemudikan bus, misalnya tidak mengindahkan tanda-tanda maupun rambu-rambu lalu lintas di jalan, selain itu juga kurangnya perhatian terhadap petunjuk-petunjuk yang telah ada di jalan raya yang bertujuan untuk berlalu lintas dengan tertib. Rambu-rambu lalu lintas maupun marka jalan yang dipasang untuk memberikan informasi dan perintah, tujuannya agar tercipta keamanan, ketertiban, kelancaran para pengguna jalan, dan untuk keselamatan bersama. Banyak pengemudi bus Harapan Jaya yang melakukan pelanggaran, seperti contohnya melanggar lampu traffic light, melanggar garis marka lurus, dan mendahului kendaraan lain pada jalan yang menikung atau jembatan. Keselamatan bertransportasi di Indonesia merupakan salah satu tujuan dan upaya untuk menciptakan rasa aman, tertib, lancar, nyaman dan selamat dalam berkendara. Kebiasaan tidak disiplin khususnya berlalu lintas di jalan perlu melihat tradisi masyarakat yang kurang disiplin dalam berlalu lintas. Mereka biasa mengabaikan keselamatan mereka disebabkan kurangnya kesadaran terhadap manfaat keselamatan berlalu lintas.

Prinsip bagi pengemudi adalah S.A.B.A.R. Singkatan kelima pokok kata yang dapat dijadikan prinsip bagi pengemudi kendaraan bermotor di bawah ini sengaja dibentuk menjadi S.A.B.A.R, agar anda dapat mengingatnya dengan mudah. Yang paling utama memang harus sabar dalam mengemudi, sehingga pikiran jadi tenang dan dapat melakukan pekerjaan itu dengan baik. Kalau tidak sabar, mata jadi gelap, sifat-sifat buruk jadi muncul semua, sehingga yang tidak berbahaya malah dapat menjadi berbahaya (Suryajana,1994:13). Kelimapiokok dari kata S.A.B.A.R. singkatan yang pertama adalah SABAR yang berarti kalem, tenang, bersikap wajar, tidak tegang, bersedia mengalah, bertenggang rasa, berhati lapang, hati selalu dikendalikan, sehingga pikiran menjadi jernih, penglihatan, pendengaran, perasaan dapat bekerja dengan baik. Yang kedua adalah AWAS yang bermakna suatu sikap hati-hati, waspada, memperhatikan keadaan sekeliling. Sebagai pengemudi bukan saja harus awas terhadap apa yang dapat nyata terlihat atau terdengar, tetapi juga harus dapat menggunakan perasaan untuk melihat gelagat, memperkirakan adanya bahaya tersembunyi, memperhitungkan keadaan paling buruk yang mungkin terjadi. Selanjutnya adalah BERDISIPLIN yaitu menjaga sopan santun dan tata tertib lalu lintas, memahami dan mematuhi segala peraturan, petunjuk, peringatan, lampu, tanda, rambu, pembatas, marka, garis lalu lintas, yang diadakan/dibuat justru untuk keselamatan, kelancaran dan kenyamanan anda sendiri. Yang keempat adalah ANTRI yaitu berjalan pada lajur yang semestinya. Banyak kecelakaan terjadi karena ada pengemudi yang tidak mau antri, mendahului/pindah lajur/memotong jalan/ menyerobot semaunya. Tidak antri lalu lintas akan menjadi kacau dan mudah terjadi kecelakaan. Dengan

antri lalu lintas akan menjadi kacau dan mudah terjadi kecelakaan. Dengan antri lalu lintas jadi lancar. Anda pun akan lebih cepat dan selamat sampai tujuan. Dan yang terakhir adalah RAWAT yaitu pelihara, periksa, dan perhatikan kendaraan anda dengan baik, servis secara berkala dan teratur dapat mengurangi kerusakan/gangguan di jalan. Kerusakan/gangguan terjadi di tengah jalan dapat menjadi penyebab kecelakaan. Maka rawatlah kendaraan dengan baik sehingga anda dapat mengemudikannya dengan selamat dan dapat menikmati segala kemudahan kendaraan itu (Suryajana,1994:13).

Mengemudi kendaraan adalah pekerjaan serius yang harus dilakukan dengan sangat hati-hati, karena kelengahan atau kelalaian sedikit saja, sudah dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Oleh karena itu, seorang pengemudi sejak mulai duduk dibelakang kemudi sudah harus mempunyai persiapan mental, merasakan diri sebagai manusia yang penuh tanggung jawab dan membuang jauh-jauh segala sifat buruk yang dapat membahayakan keselamatan lalu lintas (Suryajana,1994:16)

Sopan santun dan tata tertib lalu lintas merupakan hal yang harus diperhatikan dan dijadikan pedoman bagi pengemudi agar dapat disiplin dalam berlalu lintas. Sopan santun dan tata tertib berlalu lintas meliputi berbagai aspek, antara lain :

1. Setiap pengemudi harus memahami dan mematuhi peraturan perundang-undangan lalu lintas.

2. Sebagai pengemudi harus mempunyai kondisi mental yang baik, sabar, hati-hati, berdisiplin, memiliki rasa tanggung jawab, mempunyai tenggang rasa, menghargai orang lain, berlapang dada, suka mengalah, dapat mengendalikan diri, mengutamakan keselamatan lalu lintas dan bukan kepentingannya sendiri.
3. Tidak mengemudi dengan ugal-ugalan, mengebut, menyeruduk, menyerobot, memotong jalan, atau berjalan semaunya.
4. Tidak mengemudikan kendaraan bila sedang dalam keadaan mabuk, mengantuk, sangat lelah, emosi, tegang, tergesa-gesa, terkena pengaruh obat atau narkotik dan sebagainya.
5. Tidak menerjang lampu merah, berhenti dulu bila lampu kuning sudah menyala dan tetap harus berhati-hati walaupun lampu sudah hijau sudah menyala.
6. Tidak mengobrol atau berbicara dengan penumpang selama mengemudi sehingga kehilangan konsentrasi.
7. Naik turun kendaraan, sebelum membuka pintu harus memperhatikan keadaan dulu terutama dari arah belakang. Penumpang sebaiknya turun dan naik kendaraan dari sebelah kiri bila kendaraan berhenti di sebelah kiri atau dari sebelah kanan bila berhenti di sebelah kanan.

Faktor utama yang menjadikan pengemudi bus tersebut kurang disiplin dalam berlalu lintas di jalan raya adalah sikap egois yang tidak terkontrol atau tidak dapat terkendali yang berubah menjadi sikap emosional. Maka timbul keinginan mengejar dan mendahului kendaraan lain yang ada di depannya, segala

akal sehat dan pertimbangan keselamatan bersama sudah tidak diperhitungkan lagi. Kedisiplinan pengemudi bus Harapan Jaya dalam berlalu lintas sangatlah penting bagi keselamatan kita bersama, diperlukan juga kesadaran pada diri individu pengemudi tersebut agar dapat mentaati rambu-rambu atau peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan demi terciptanya keamanan dan kelancaran dalam berlalu lintas di jalan raya.

Tertib lalu lintas dan menekan angka lakalantas bukan hanya menjadi tugas pihak kepolisian saja, tetapi menjadi kewajiban kita semua. Disiplin berlalu lintas harus menjadi budaya dan agenda penting sehari-hari. Bekerjanya hukum dimasyarakat, termasuk dipatuhinya aturan berlalu lintas tidak cukup hanya dengan aturan yang bagus, menambah personil polisi atau rambu lalu lintas. Namun dibutuhkan juga kesadaran hukum masyarakat agar berdisiplin berlalu lintas. Kesadaran hukum yang selama ini terbangun disebagian masyarakat hanya terkesan kesadaran semu, dimana masyarakat patuh ketika ada polisi. Namun ketika polisi tidak ada, maka lampu merah pun tanpa ragu diterobos. Jadi kesadaran muncul bukannya karena pengetahuannya akan aturan, menjaga tertib lalu lintas, adanya rasa disiplin atau menjaga keselamatan dia dan pengendara lain, namun lebih karena takut ditilang polisi.

Penelitian Indra M. (2011/2012) yang berjudul “Konstruksi Pemuda Mengenai Sumber Kencono (Studi Deskriptif Mengenai Terhadap Bagaimana Konstruksi Pemuda Terhadap Alat Transportasi Bus Sumber Kencono Pasca Terjadinya Kecelakaan yang Menimpa Perusahaan Otobus Tersebut)”. dalam skripsi ini menjelaskan bahwa alat transportasi semacam bus di Indonesia

memang sangat diminati, selain murah dari harga transportasi lainnya bus juga mudah untuk ditemui. Selain di terminal, bus juga diberhentikan di pinggir jalan besar. Inilah kemudahan menggunakan model transportasi bus, sebagian orang menganggapnya praktis, murah, dan cepat. Dengan esensi cepat dan murah ini, terkadang penumpang bus mengabaikan keselamatannya. Banyak sekali kita lihat bus-bus antarkota antarprovinsi (AKAP) melaju dengan sangat cepat dan bahkan terkesan ugal-ugalan di jalan raya. Alasannya tentu mengejar waktu, agar penumpang cepat sampai dan tidak kecewa dengan pelayanan bus tersebut. tapi saat ini banyak kecelakaan bus AKAP termasuk juga bus Sumber Kencono yang disebabkan oleh *human error*, misalnya sopir ugal-ugalan, ngantuk, atau bahkan sopir mabuk. Ada juga sopir yang belum memiliki ijin mengemudi tetapi tetap saja dipaksakan untuk mengendarai bus. Hal ini tentunya sangat merugikan penumpang karena mereka ikut terkena musibah.

Berdasarkan data Dirlantas Polda Jatim tercatat selama tahun 2011 terjadi kecelakaan yang melibatkan bus sebanyak 246 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 146 orang, luka berat 78 orang dan luka ringan 227 orang. Sedangkan PO yang mengalami kecelakaan tertinggi sepanjang tahun 2011 ditempati oleh PO Sumber Kencono sebanyak 21 kasus dengan korban meninggal dunia 36 orang. (<http://www.mydiskon.com/news-2635-tim-ahli-transportasi-audit-po-sumber-kencono.html>)

Namun anehnya, animo masyarakat yang naik bus jurusan Surabaya-Yogyakarta di Terminal Bungurasih sama sekali tidak terpengaruh. Dari data yang dihimpun detiksurabaya.com di Terminal Purabaya, jumlah penumpang tujuan

Yogyakarta dengan menggunakan bus Sumber Kencono sama sekali tidak menurun. Jadi, dari studi terdahulu menjelaskan bahwa konstruksi pemuda mengenai Sumber Kencono pasca terjadinya kecelakaan maut yang menimpa PO Sumber Kencono. Dari kejadian tersebut PO Sumber Kencono tetap menjadi pilihan masyarakat untuk keperluan mobilitas sebagai sarana transportasi yang aman, cepat, nyaman.

Berbeda dengan penelitian yang terdahulu, penelitian ini menjadi menarik karena PO Harapan Jaya merupakan PO yang selalu memberikan kenyamanan serta keselamatan, akan tetapi dewasa ini PO Harapan Jaya menjadi sorotan media dan banyak diperbincangkan di kalangan masyarakat karena perilaku yang tidak disiplin dalam berlalu lintas di jalan raya serta sering terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Urgensi dalam penelitian yang akan peneliti lakukan adalah ingin mengetahui bagaimana pengemudi bus memaknai disiplin berlalu lintas di jalan raya. Karena hal tersebut merupakan salah satu penentu keselamatan serta keamanan dalam perjalanan bus Harapan Jaya. Studi ini ingin mengetahui bagaimana tanggapan serta tindakan dari pihak PO Harapan Jaya terhadap perilaku pengemudi bus yang mengemudikan bus dengan tidak mentaati rambu-rambu lalu lintas, apakah ada hukuman maupun imbalan terhadap kedisiplinan pengemudi bus dalam berlalu lintas di jalan raya. Serta mengapa pengemudi bus yang tidak santun dan ugal-ugalan di jalan masih tetap beroperasi melintasi jalanan antar kota, apakah memang pihak perusahaan memberi kebebasan bagi pengemudi untuk mengemudikan bus secara ugal-ugalan dan kencang agar

okupansi penumpang bertambah sehingga dapat meningkatkan pendapatan dari perusahaan otobus Harapan Jaya. Selain itu peneliti melakukan analisis serta mengidentifikasi faktor apa saja yang menyebabkan pengemudi bus tersebut mengemudikan bus dengan tidak disiplin di jalan raya.

Bagi pengemudi bus yang melanggar aturan dapat dikenai sanksi sebagaimana diatur dan diancam dalam Pasal 287 ayat (1) Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ancaman hukumannya dapat berupa kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Adapun bunyi dari Pasal 287 ayat (1) Undang – Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 yang berbunyi “ Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

1.2 Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang di atas, maka fokus dalam penelitian ini adalah bagaimana pengemudi bus Harapan Jaya memaknaidisiplin berlalu lintas di jalan raya

1.3 Manfaat Penelitian

1.3.1 Manfaat Praktis

Manfaat praktis dalam penelitian ini diharapkan dapat memberikan kesadaran bagi pengemudi bus Harapan Jaya dalam disiplin berlalu lintas agar terciptanya kelancaran serta keselamatan di jalan.

1.3.2 Manfaat Akademis

Sementara itu manfaat akademis dari hasil penelitian ini adalah untuk meningkatkan kreatifitas mahasiswa dalam berpikir kritis dalam menganalisa ketaatan pengemudi bus Harapan Jaya dalam berlalu lintas di jalan raya. Selain itu, dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pada pengembangan ilmu pengetahuan khususnya sosiologi yang berhubungan dengan sosiologi perkotaan dan sosiologi hukum dan pengetahuan terhadap teori sosiologi yang berkaitan dengan pilihan rasional dan konstruksi sosial.

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Secara umum penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan memperoleh jawaban dari fokus penelitian yang telah disusun oleh peneliti yakni bagaimana pengemudi bus Harapan Jaya memaknai disiplin dalam berlalu lintas.

1.4.2 Tujuan Khusus

Secara khusus penelitian ini bertujuan untuk :

1. Memperoleh informasi seluas-luasnya mengenai pemaknaan pengemudi bus Harapan Jaya dalam disiplin berlalu lintas di jalan raya.
2. Mengetahui respon masyarakat mengenai perilaku pengemudi bus Harapan Jaya dalam mengemudikan bus di jalan raya.

1.5 Kerangka Teori

1.5.1 Teori Pilihan Rasional (James Coleman)

Teori pilihan rasional yang digagas oleh James Coleman tentang tindakan perseorangan yang menuju kepada sesuatu tujuan dan tujuan yang berupa tindakan ditentukan nilai atau pilihan (preferensi) (1900:13 dalam Ritzer 2004:394)

Keinginan (preference) adalah tujuan dari seorang individu dalam kaitannya dengan lingkungan sekitarnya. Keinginan-keinginan atau tujuan-tujuan ini harus disusun dalam peringkat secara efektif agar bisa konsisten satu sama lain. Selanjutnya adalah keyakinan (belief). Individu yang akan memilih dari sekian banyak keinginan atau tujuan yang ingin dicapainya itu harus memiliki informasi mengenai berbagai alternatif tujuan yang ada, misalnya seberapa besar kemungkinan untuk mendapatkannya, bagaimana tindakan dan dampak, dan berapa biaya yang ditanggung dalam bentuk pengeluaran sumber daya yang ketersediaannya akan menentukan apa peluang dan hambatan yang akan dihadapi individu.

Namun masih diperlukan konsep yang tepat mengenai aktor rasional yang berasal dari ilmu ekonomi yang mengamati aktor memilih tindakan yang dapat memaksimalkan kegunaan atau yang memuaskan keinginan dan kebutuhan mereka. Terdapat dua unsur dalam teori Coleman yakni aktor dan sumber daya merupakan yang dapat dikontrol oleh aktor. Coleman menjelaskan interaksi antara aktor dan sumber daya secara rinci menuju ke tingkat sistem sosial. (Ritzer 2004:394)

Basis minimal untuk sistem sosial tindakan adalah dua orang aktor, masing-masing dari kedua aktor tersebut mengendalikan sumber daya yang menarik pihak lain. Perhatian satu orang terhadap sumber daya yang dikendalikan orang lain itulah yang menyebabkan keduanya terlibat dalam tindakan yang saling membutuhkan satu sama lain terlibat dalam sistem tindakan selaku aktor yang mempunyai tujuan, masing-masing bertujuan untuk memaksimalkan perwujudan kepentingannya yang memberikan ciri saling tergantung atau ciri sistematis terhadap tindakan mereka (Coleman,1990:29 dalam Ritzer 2004:394).

Coleman dalam teori rasionalnya menerangkan dan menganalisa masalah tingkat makro dan mikro maupun peran yang dimainkan oleh faktor tingkat mikro dalam pembentukan fenomena tingkat makro dipengaruhi oleh faktor individual sedangkan tingkat mikro dipengaruhi oleh perilaku kolektif. Coleman menyatakan teori pilihan rasional dapat menjelaskan semua fenomena makro, tidak hanya yang teratur dan stabil saja. Coleman dalam teorinya memusatkan pada sistem sosial yaitu fenomena makro yang dipengaruhi oleh faktor individual. Alasan dalam pemilihan teori ini karena dalam penelitian ini juga menyertakan alasan

individu melakukan tindakan itu dan pilihan itu dinilai rasional oleh tiap-tiap aktor. Teori pilihan rasional tidak pernah menghiraukan apa yang menjadi pilihan seorang aktor dalam mencapai tujuannya aktor akan menemui berbagai pilihan dan yang dipilih aktor adalah yang memiliki kesesuaian tingkatan dimana aktor dapat melakukan tindakan tersebut.

1.5.2 Teori Konstruksi Sosial (Peter L. Berger & Thomas Luckmann)

Dalam buku tafsir sosial atas kenyataan (Peter L. Berger & Thomas Luckmann, 1990: 31) menyatakan bahwa kenyataan hidup sehari-hari, tampaknya sudah diobyektifikasi. Artinya, sudah dibentuk oleh suatu tatanan obyek-obyek yang sudah diberi nama sejak sebelum individu hadir. Bahasa yang digunakan dalam kehidupan sehari-hari secara terus menerus memberikan kepada individu berbagai obyektifasi yang diperlukan dan menetapkan tatanan di mana obyektifasi itu bermakna dan di mana kehidupan sehari-hari mempunyai makna bagi individu sendiri. Pengetahuan manusia mengenai akal sehat *common sense knowledge* adalah pengetahuan yang dimiliki oleh individu bersama-sama dengan orang-orang lain dalam kegiatan rutin yang normal dan sudah jelas dengan sendirinya, dalam kehidupan sehari-hari.

Menurut Berger ketika seorang individu setelah mencapai taraf internalisasi, maka individu tersebut menjadi anggota masyarakat. Proses ontogenetik untuk mencapai taraf itu adalah sosialisasi, yang dengan demikian dapat didefinisikan sebagai pengimbasan individu secara komprehensif dan konsisten ke dalam dunia obyektif suatu masyarakat atau salah satu sektornya. Dalam proses sosialisasi

yang membentuk suatu tatanan nilai dan norma pada diri individu sebelum hadir pada kehidupan masyarakat yaitu yang pertama adalah sosialisasi primer. Sosialisasi primer merupakan sosialisasi yang pertama yang dialami oleh individu sejak kecil pada masa kanak-kanak, yang dengan itu ia menjadi anggota masyarakat. Yang kedua adalah sosialisasi sekunder yaitu setiap proses berikutnya yang mengimbas individu yang sudah disosialisasikan itu ke dalam sektor-sektor baru dunia obyektif masyarakatnya. Dengan segera nampak dengan jelas, bahwa sosialisasi primer biasanya merupakan sosialisasi yang paling penting bagi individu, dan bahwa struktur dasar dari semua sosialisasi sekunder harus mempunyai kemiripan dengan struktur dasar yaitu sosialisasi primer. Tiap individu dilahirkan ke dalam suatu struktur sosial yang obyektif di mana ia menjumpai orang-orang yang berpengaruh itu ditentukan begitu saja (Berger & Luckmann, 1990: 178-179). Berhubungan dalam penelitian pemaknaan pengemudi bus harapan jaya tentang disiplin berlalu lintas di jalan raya ini, bahwa setiap pengemudi yang taat akan kesadaran hukum maupun yang mematuhi akan rambu-rambu lalu lintas atau yang tidak mematuhi merupakan suatu nilai sikap yang tertanam pada diri pengemudi tersebut yang dipengaruhi lingkungan maupun keluarga. Proses pembentukan nilai-nilai pada diri individu adalah dimulai dari proses sosialisasi diri di dalam keluarga atau sosialisasi primer yang pada awal individu sebelum memasuki kehidupan masyarakat.

1.6 Metodologi Penelitian

1.6.1 Tipe Penelitian

Di dalam sebuah penelitian, penentuan tipe penelitian menjadi aspek yang tak kalah penting. Karena dari aspek tersebut, maka selanjutnya akan menentukan bagaimana mekanisme proses pengumpulan data, pengolahan data, dan penyajian data seperti yang telah diketahui ada 2 jenis metode penelitian, yaitu metode penelitian kualitatif dan metode penelitian kuantitatif. Oleh karena itu dalam penelitian ini peneliti menggunakan tipe penelitian deskriptif, yaitu menurut peneliti memilih tipe penelitian deskriptif yaitu bagaimana peneliti menjelaskan sebuah isu, fenomena, maupun fakta sosial yang telah terjadi dengan mencari data-data dari media massa maupun berupa gambaran umum mengenai bus Harapan Jaya.

Oleh karena itu, dalam penelitian ini peneliti berupaya untuk memberikan gambaran mengenai suatu fenomena secara terperinci dan memusatkan perhatian pada masalah yang bersifat aktual, yang pada akhirnya memberikan pemahaman yang lebih jelas mengenai fenomena yang diteliti, yaitu dengan memberikan gambaran dan fakta-fakta yang terjadi. Di dalam penelitian ini mengurai sejauh mana pengemudi bus Harapan Jaya memaknai disiplin berlalu lintas di jalan raya.

Penelitian ini menggunakan pendekatan secara fenomenologis dengan paradigma interpretatif. Paradigma interpretatif atau konstruksionisme memandang ilmu sosial sebagai analisis sistematis terhadap makna atau arti tindakan sosial. Pendekatan secara fenomenologis dipilih karena peneliti memandang bahwa subjek secara aktif membentuk makna melalui kehidupan

sehari-harinya. Fenomenologi menggunakan alat yang disebut metode verstehen yang dijelaskan oleh Weber, sebagai bentuk untuk menggambarkan secara detail tentang bagaimana kesadaran itu berjalan dengan sendirinya. Weber dalam memperkenalkan konsep verstehen untuk memahami makna tindakan seseorang, berasumsi bahwa seseorang dalam bertindak tidak hanya sekedar melaksanakan, tetapi juga menempatkan diri dalam lingkungan berfikir dan perilaku orang lain. Menurut Husserl, dengan fenomenologi kita dapat mempelajari bentuk-bentuk pengalaman dari sudut pandang orang yang mengalaminya secara langsung, seolah-olah kita mengalaminya sendiri. Fenomenologi tidak saja mengklasifikasikan setiap tindakan di masa yang akan datang, dilihat dari aspek-aspek yang terkait dengannya (Kuswarno, 2009:10)

Namun menurut pemikiran Heidegger pada dasarnya adalah penjelasan yang lebih komprehensif dari pemikiran Husserl yang dirasakan masih sangat abstrak. Heidegger melalui konsep “destruksi fenomenologis”, menyerukan agar kembali pada realitas yang sesungguhnya atau “gejala pertama yang sebenarnya”. Heidegger menamakan metodenya ini sebagai fenomenologi hermeneutik, yakni suatu metode yang bisa digunakan untuk mengungkap makna yang tersembunyi. Interpretasi terhadap tindakan dan makna, adalah dengan melihat hubungan kontekstualnya pada dunia. Fenomenologi pada dasarnya akan menghasilkan ontologi yang fundamental. Pada dasarnya harus membedakan “menjadi” (becoming) dari “berada” (being), dan ini dimulai dari investigasi terhadap makna menjadi. Misalnya mempertanyakan kembali eksistensi dalam aktivitas yang senyatanya. Dengan demikian Heidegger menentang pendapat Husserl mengenai

kesadaran dan subjektivitas, termasuk persepsi. Menurutnya cara kita terhubung dengan sesuatu itu, seperti palu yang memasukkan paku. Fenomenologi berfungsi sebagai alat pembuka berkenaan dengan situasi yang kita hadapi, tentu saja dalam konteks sosial (Kuswarno,2009:12-13).

1.6.2 Batasan Konsep

Dalam penelitian ini peneliti memberikan batasan konsep yang akan dijadikan sebuah fokus pada penelitian ini. Karena hal tersebut merupakan konsep dari sejumlah gejala atau fakta yang sedang diamati dalam sebuah penelitian. Konsep dalam sebuah penelitian harus diberi suatu batasan dan diarahkan kepada pokok masalah agar lebih fokus. Konsep utama dalam penelitian ini yaitu :

1) Masyarakat

Masyarakat dalam hal ini adalah sebagai pengguna jasa bus Harapan Jaya, baik yang sedang menaiki maupun yang sudah turun dari bus tersebut.

2) Bus

Bus adalah salah satu sarana transportasi darat antar kota yang banyak digunakan oleh masyarakat sebagai sarana untuk bepergian. Dalam hal ini warna dominan dari bus Harapan Jaya adalah warna putih dengan motif garis oranye dan kuning.

3) Pengemudi bus Harapan Jaya

Pengemudi adalah orang yang bertugas mengemudikan bus dengan tujuan tertentu sesuai dengan trayek yang sudah ditentukan oleh pihak dinas perhubungan maupun pihak perusahaan otobus. Pengemudi tersebut sebagai penentu jalannya bus ketika di jalan raya.

1.6.3 Teknik Pemilihan Informan

Dalam penelitian ini merupakan penelitian kualitatif, karena itu banyak sedikitnya jumlah subyek penelitian bukan menjadi prioritas utama dalam upaya penggalan data tetapi yang lebih penting adalah kualitas subyek penelitian dalam memberikan data secara jelas dan aktual sesuai dengan kebutuhan penelitian. Adapun yang menjadi subyek penelitian ini adalah sopir bus Harapan Jaya dan para pengguna jasa bus Harapan Jaya sebagai informan pendukung. Teknik penentuan subjek penelitian dalam penelitian ini menggunakan metode *snowball*.

1.6.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggali dan mengumpulkan data primer melalui metode wawancara mendalam. Informan merupakan kunci terpenting dalam penelitian ini, karena informan sebagai instrumen yang berperan penting dalam penelitian ini. Selain data primer juga mengumpulkan data sekunder dengan melakukan penelitian secara langsung kepada objek yang dituju.

1.6.5 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini terletak di terminal Bungurasih kota Surabaya karena lokasi tersebut mudah untuk mendapatkan segala informasi yang diharapkan, yaitu dengan melakukan interaksi secara langsung dengan pengemudi dan crew bus yang bertugas serta penilaian masyarakat sebagai pengguna jasa bus Harapan Jaya. Sebagaimana yang berhubungan dengan inti dari penelitian ini, yaitu bagaimana masyarakat sebagai pengguna bus memaknai pengemudi bus Harapan Jaya dalam tertib berlalu lintas di jalan raya.

1.6.6 Teknik Analisis Data

Teknik dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan pendekatan kualitatif, karena data kualitatif yang berupa kata-kata yang disusun menjadi sebuah teks yang diperluas. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, pembacaan buku, dan media lain yang dapat mendukung dalam penelitian ini. Dalam melakukan penelitian tersebut, maka data-data yang diperoleh direduksi, disajikan, dan kemudian disimpulkan.

Reduksi Data

Reduksi data adalah suatu langkah awal analisis kualitatif dengan melakukan pemilihan data, pemusatan perhatian, pengabstrakan dan transformasi data yang muncul dari catatan-catatan yang ada di lapangan. Data yang direduksi adalah seluruh data yang digolongkan menjadi beberapa bagian. Dari masing-masing bagian ini dikelompokkan ke dalam sistematisnya yang dapat memudahkan dalam melakukan analisis. Untuk data yang dianggap tidak relevan dan tidak memiliki hubungan dengan masalah penelitian, tidak akan disajikan dalam penyajian hasil. Dalam penelitian ini reduksi data yang akan dilakukan dengan penelitian adalah dengan mengumpulkan seluruh data yang di dapat dari lapangan maupun di dalam perpustakaan. Selain itu data-data yang diperoleh akan dipilih yang mana data yang berhubungan dengan permasalahan penelitian yang kemudian akan dipusatkan pada masalah penelitian. Hal tersebut bertujuan untuk memudahkan dalam melakukan analisis sehingga dapat membedakan mana data yang memusatkan pada perhatian dan yang tidak memusatkan pada masalah penelitian.

Penyajian Data

Setelah data direduksi, langkah selanjutnya adalah penyajian (display) data yaitu sejumlah informasi data yang sudah disusun guna untuk dapat dilakukannya simpulan – simpulan. Penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk naratif, bagan, hubungan antar kategori diagram alur (flow chart), dan lain sejenisnya. Penyajian data – data tersebut akan memudahkan peneliti memahami apa yang terjadi dan meencanakan kegiatan selanjutnya. Pada langkah ini, bentuk penyajian data yang digunakan pada penelitian kualitatif ini adalah dalam bentuk narasi dalam bentuk teks. Peneliti menyusun data yang relevan agar dapat mudah dipahami serta dapat menjadi informasi yang dapat disimpulkan. Pada prosesnya dilakukan dengan cara menampilkan dan membuat hubungan antar fenomena apa yang sebenarnya terjadi dan apa yang perlu ditindaklanjuti untuk mencapai sebuah tujuan penelitian. Display data yang baik merupakan satu langkah yang penting untuk menuju sebuah analisis yang valid.

Simpulan

Sejak awal penelitian telah dilakukan pencatatan hal yang dinilai memiliki hubungan dengan masalah penelitian, mencatat fenomena, perilaku, keteraturan penjelasan, alur, sebab akibat, hubungan antar fenomena dan preposisi serta asumsi dari informan. Pencatatan ini akan merujuk pada kesimpulan sebuah penelitian untuk menjawab sebuah pertanyaan yang telah dirumuskan sebelumnya. Dari beberapa data yang berhasil dikumpulkan maka akan dilakukan analisis untuk menarik kesimpulan dari penelitian tersebut