

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Warpani 2002 dalam Prihatno, 2023 mendeskripsikan perangkutan atau transportasi merupakan sebuah kegiatan perpindahan yang dilakukan dari tempat asal ke suatu tujuan dengan menggunakan sarana transportasi. Transportasi merupakan bagian penting dalam kehidupan masyarakat. Transportasi berasal dari kata Latin *trans* yang berarti seberang atau sebelah dan *portare* yang berarti mengangkut atau membawa. Sedangkan menurut Salim 2000 dalam Sugianto dan Kurniawan (2020) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan). Transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari satu tempat ke tempat lainnya. Pada zaman dahulu transportasi hanya menggunakan sepeda motor, sepeda, becak dan lain-lain. Dapat kita ketahui bahwa dalam perkembangannya, transportasi telah mengalami perubahan yang semakin modern, salah satunya yang terjadi pada angkutan umum.

Pada umumnya angkutan umum ialah salah satu moda transportasi guna membantu perpindahan manusia selain angkutan pribadi. Angkutan umum dijadikan sarana yang sangat dibutuhkan oleh sebagian besar masyarakat untuk mendukung mobilitas serta aktivitas masyarakat pada umumnya. Peningkatan jumlah pergerakan yang terjadi menimbulkan perkembangan aktivitas masyarakat perkotaan menuntut penambahan prasarana perkotaan (Sugianto, 2020).

Sarana angkutan umum yang dipilih oleh pengguna jalan salah satunya ialah angkot atau angkutan kota. Angkutan kota merupakan sebuah moda transportasi perkotaan yang merujuk kepada kendaraan umum dengan rute atau trayek yang sudah ditentukan. Berbeda halnya dengan bus yang mempunyai halte sebagai tempat perhentian yang sudah ditentukan, angkutan kota dapat berhenti untuk menaikkan penumpang ataupun menurunkan penumpang di mana saja (Adi dalam Litimi 2001).

Pelanggaran marka yang dilakukan pengemudi angkutan umum dilakukan karena ketidaktahuan terhadap arti peraturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang berlaku atau pura-pura tidak tahu. Selain itu pengguna jalan raya sering sekali lalai dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk dan mudah terpancing oleh pengguna jalan lainnya.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Deslida & Mustika (2017) mendapatkan hasil dan pembahasan menunjukkan pelanggaran yang dilakukan supir angkutan umum yang berhenti menunggu ataupun menurunkan penumpang menyebabkan kemacetan sepanjang 2-3 kilometer, dari *fly over* Stasiun Kranji, dan di sekitar Pasar Pondok Gede.

Menurut Laporan Polres Metro Bekasi pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara roda dua maupun roda empat masih sering terjadi. Hal ini membuat kebijakan tilang manual akan diberlakukan kembali, karena kebijakan e-tilang masih belum di berlakukan di Kota Bekasi sebab masih dipertimbangkan. Dengan banyaknya pelanggaran berlalu lintas Satlantas Polres Metro Bekasi terus melakukan puluyuhan serta sosialisasi kepada masyarakat tentang aturan berlalu lintas yang dilakukan di wilayah-wilayah hukum Polres Metro Bekasi Kota untuk menjaga keamanan, ketertiban serta kelancaran lalu lintas (Indonesiareports.com).

Kota Bekasi berada di peringkat ke enam berdasarkan kota dengan lalu lintas termacet di Indonesia (detikfinance.com). Terdapat beberapa titik rawan kemacetan di Kota Bekasi berdasarkan pra riset yang dilakukan kemacetan terdapat di tengah kota maupun jalan akses di pinggir Kota terutama menjelang jam berangkat kantor (pagi hari) serta jam pulang kantor (sore hari). Kemacetan juga terlihat di mal Bekasi *Trade Center* (BTC) hingga ke pintu tol timur, dan pintu-pintu keluar tol Bekasi Barat serta Jatibening terlihat antrian kendaraan juga terjadi. Lalu, dari persimpangan Rawa Panjang, Kemang Pratama Bekasi Selatan-*Cyber Mall*, persimpangan Jalan K.H Noer Ali, perempatan lampu merah perumahan Jakapermai dan Stasiun Kereta Api Bekasi.

Kemacetan yang terjadi di Stasiun Kota Bekasi berada pada jalan Ir. H. Juanda yang mengalami peningkatan, kemacetan terjadi pada area *lay bay* atau

tempat pemberhentian sementara khusus angkutan umum maupun transportasi *online* ditutup. Hal ini membuat para supir angkutan umum parkir di bahu jalan (Sindonews, 2019). Setidaknya terdapat sepuluh jalur trayek angkutan umum yang melewati stasiun Kota Bekasi, yang di mana membuat para supir angkutan mangkal atau berhenti menunggu penumpang di daerah stasiun Kota Bekasi. Hal ini sering menyebabkan arus lalu lintas menjadi terhambat karena para angkutan umum berhenti di bahu jalan (Dishub.Jabarprov.co.id).



Gambar 1.1 Angkutan umum yang sedang menunggu penumpang

Stasiun Bekasi melayani penumpang hingga 16.318 orang pada jam sibuk sore hari. Hal ini membuat Stasiun Bekasi menjadi lokasi dengan tarikan perjalanan yang tinggi dan akhirnya akan mempengaruhi kinerja lalu lintas di sekitaran Stasiun Bekasi (PT. KCI 2021). Jl. H. Juanda dan Jalan Perjuangan merupakan jalan yang terdampak dari kinerja lalu lintas di sekitar Stasiun Bekasi.

Beberapa faktor yang mempengaruhi kinerja ruas jalan di daerah Stasiun Bekasi antara lain tingginya aktivitas hambatan yang terjadi pada ruas jalan maupun simpang seperti angkutan umum yang menunggu penumpang di badan jalan, ojek *online* yang menunggu penumpang di bahu jalan dan pedagang yang memanfaatkan trotoar sehingga membuat banyak pejalan kaki yang sampai menggunakan badan jalan yang menyebabkan pengurangan lebar efektif ruas jalan dan penurunan kapasitas ruas jalan. Pejalan kaki yang menyeberang juga

menjadi salah satu yang menghambat lalu lintas ruas jalan di daerah Stasiun Bekasi.

Faktor lain yang menyebabkan kemacetan di daerah Stasiun Bekasi ialah adanya perlintasan sebidang yang berada di kawasan tersebut. Berdasarkan Grafik Perjalanan Kereta Api (Gapeka) yang berlaku dari tanggal 20 Januari 2021 terdapat 14 kereta yang melintas pada jam sibuk pagi hari dan 12 kereta yang melintas pada jam sibuk sore hari di lintas Bekasi-Bekasi Timur.

Menurut hasil dari penelitian Deslida & Mustika (2017) penyebab kemacetan di Bekasi masih tinggi terjadi karena beberapa hal ialah; a) arus yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan, b) terjadinya perbaikan jalan, c) parkir liar dari sebuah kegiatan, d) pengaturan lampu lalu lintas yang bersifat kaku yang tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas.

Di dalam UU No. 22 Tahun 2009, manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka membantu, mewujudkan, mendukung dan memelihara serta kelancaran lalu lintas. Dinas Perhubungan Kota Bekasi juga melakukan pemasangan serta pemeliharaan terhadap rambu-rambu lalu lintas, lampu merah serta pembuatan marka jalan. Hal ini dilakukan untuk membantu masyarakat dalam berlalu lintas di Kota Bekasi.

Pemasangan rambu lalu lintas diharapkan dapat membantu pengguna jalan agar terciptanya lalu lintas yang teratur dan aman. Tetapi, masih banyak ditemukan pelanggar-pelanggar rambu lalu lintas tersebut. Salah satunya yakni pengemudi angkutan umum, yang di mana masih seringkali terlihat bahwa pengemudi angkutan umum tidak peduli dengan aturan rambu lalu lintas yang ada.

Pada dasarnya rambu lalu lintas merupakan alat untuk menyampaikan pesan kepada pengguna jalan di mana hal ini harus dipahami oleh pengguna jalan. Namun, kenyataannya hal ini masih kurang di pahami oleh pengemudi angkutan umum di Kota Bekasi, pengetahuan serta pemahaman tentang aturan berlalu lintas yang dimiliki pengemudi angkutan umum di Kota Bekasi di nilai masih sangat

kurang. Kurangnya pengetahuan pengemudi angkutan umum disebabkan oleh beberapa faktor yang terjadi pada diri mereka.

Komunikasi intrapersonal berperan dalam diri seseorang untuk memahami suatu pesan, dalam hal ini rambu lalu lintas memiliki peran sebagai pemberi pesan kepada pengguna jalan. Di sekitaran Stasiun Kota Bekasi terdapat rambu-rambu lalu lintas seperti dilarang parkir dan dilarang berhenti, hal tersebut seringkali diabaikan oleh pengemudi angkutan umum di stasiun Kota Bekasi sehingga hal tersebut mengakibatkan penumpukan atau kemacetan pada waktu tertentu.

Berdasarkan uraian permasalahan di atas maka peneliti tertarik melakukan penelitian mengenai **“Pendapat Pengemudi Angkutan Umum Kota Bekasi Tentang Kepatuhan Berlalu Lintas”**.

1.2 Fokus Penelitian

Sesuai latar belakang masalah di atas fokus penelitian pada penelitian ini adalah mengetahui pemahaman yang didapati oleh pengemudi angkutan umum Kota Bekasi tentang kepatuhan berlalu lintas.

1.3 Pertanyaan penelitian

Pertanyaan penelitian dalam penelitian ini, yakni:

Bagaimanakah pendapat pengemudi angkutan umum Kota Bekasi tentang kepatuhan berlalu lintas?

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini yakni untuk mendeskripsikan pendapat pengemudi angkutan umum Kota Bekasi tentang kepatuhan berlalu lintas

1.5 Kegunaan Penelitian

1.5.1 Kegunaan Teoritis

Penelitian ini diharapkan mampu menambah kontribusi ilmu komunikasi khususnya komunikasi intrapersonal.

1.5.2 Kegunaan Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu menjadi bahan evaluasi dalam sosialisasi kepatuhan berlalu lintas dan mendorong pengemudi angkutan umum untuk mematuhi aturan lalu lintas.

