

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 4.1. Riwayat Perusahaan

PT. Rahayu Medan Ceria didirikan tahun 1988 oleh Bapak Drs. Mont Gomery Munthe bersama keluarganya dengan jumlah kendaraan berkisar 375 unit pada awal mula merintis jasa tersebut. Rute yang dimiliki oleh PT. Rahayu Medan Ceria itu sendiri terdiri dari nomor 103, 104, 121 dan 120. Bidang usaha yang dijalankan oleh PT. Rahayu Medan Ceria adalah menyediakan sarana jasa transportasi untuk masyarakat Sumatera Utara.

Kantor pusat PT. Medan Rahayu Ceria berlokasi di Komplek Setiabudi Center blok. B No. 12, Jl. Setia budi, Medan Perjuangan, Tunggul, Tanjung Rejo, Medan Sunggal, Kota Medan. Sedangkan lokasi pekerja mandor PT. Rahayu Medan Ceria nomor 103 sebagai perantara para pengendara angkutan kota nomor 103 membayar karcis ke Perusahaan Rahayu Medan Ceria berlokasi dipinggir jalan HM. Yamin Medan.

Angkutan kota perusahaan Rahayu Medan Ceria atau biasa disingkat PT. RMC telah mengalami kemajuan dan peningkatan dari segi fisik angkutan kota, dapat dilihat dari: dahulu angkutan kota RMC dan lainnya menggunakan kendaraan mirip mini truk yang pintu penumpang berada dibelakang terpisah badan dengan tempat pengendara bekerja, lalu berganti menjadi angkutan kota mirip mini bus yang menampung lebih sedikit dari

saat ini, dan sekarang angkutan kota menggunakan kendaraan yang lebih baik dengan daya tampung lebih lega yaitu minibus pintu samping.

Sejauh ini PT. Rahayu Medan Ceria sudah memiliki beberapa angkutan kota dengan trayek yang berbeda-beda, antara lain:

Tabel 4.I  
Trayek angkutan kota PT. RMC

No.	Kode AngKot	Asal – Tujuan Trayek
1	41	Tembung / Bts Kota - Rsu. Adam Malik –PP
2	42	RSU Adam Malik - Komp.Unimed/M.Estate/Batas Kota – PP
3	43	P. Simalingkar / Bts Kota - P. Mandala / Bts Kota – PP
4	54	Desa Simalingkar/Bts Kota-Komp.Unimed/M.Estate – PP
5	58	Tj. Anom / Bts Kota - Tembung / Bts Kota – PP
6	103	Unimed / Medan Estate - Pancur Batu – PP
7	104	Padang Bulan – Pringgan – Aksara – UNIMED – PP
8	105	Terminal Amplas - Komplek Uka Terjun – PP
9	106	Terminal Amplas – Perumnas Mandala – PP
10	107	Pancur Batu - Perumnas Mandala – PP
11	120	T. Pinang Baris – Tembung / Bts Kota – PP
12	121	RS. Asrama Haji - Willem Iskandar – Aksara – AR. Hakim – Halat – Gedung Arca – Sisimangaraja – PP
13	125	Medan Amplas - Martubung – Medan Labuhan – PP

Sumber: Dinas Perhubungan kota Medan (2013)

#### 4.2. Jenis-Jenis Perilaku Sopir dalam Berkendara

Berkendara dengan kecepatan berbahaya yang dimaksudkan oleh penulis adalah sopir mengendarai angkutan kota melebihi batas kecepatan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah dalam Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 dan melakukan balapan dengan pengendara angkutan kota lain alasan sopir berkendara dengan kecepatan tinggi disebabkan pengendara merasa tertantang dan bercanda dengan angkutan kota lain dan berebut penumpang.

Mengendarai angkutan kota dengan kecepatan yang tinggi dan melanggar aturan lalu lintas adalah perbuatan yang tidak tepat. Beberapa faktor yang mempengaruhi sopir berkendara dengan kecepatan yang relatif tinggi antara lain: mendapatkan sewa atau penumpang, bersaing dengan angkutan kota lain, merasa bosan atau jenuh di jalan raya.

#### 4.3. Gambaran Umum Kota Medan

Kota Medan merupakan salah satu ibu kota dari 35 provinsi di Indonesia yang bernama Sumatera Utara. Kota Medan merupakan kota ketiga terbesar di Indonesia setelah kota Jakarta dan kota Surabaya. Wilayah kota Medan terbagi menjadi 21 kecamatan dan 151 kelurahan. Kota Medan dipimpin oleh Dzulmi Eldin yang telah menjabat sebagai walikota Medan sejak 17 Februari 2016.

Tabel 4.2.  
Daftar Kecamatan yang terdapat di Kota Medan:

Medan Tuntungan	Medan Denai
Medan Johor	Medan Polonia
Medan Amplas	Medan Selayang
Medan Area	Medan Helvetia
Medan Kota	Medan Baru
Medan Maimun	Medan Sunggal
Medan Petisah	Medan Barat
Medan Timur	Medan Perjuangan
Medan Tembung	Medan Deli
Medan Marelan	Medan Labuhan
Medan Belawan	

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Medan 2006

#### 4.4. Jalur PT. Rahayu Medan Ceria 103

Lokasi penelitian yang dilakukan oleh penulis menyesuaikan dengan jalur trayek yang ditempuh oleh angkutan kota nomor 103 yaitu dari Jalan Willem Iskandar sampai Pancur Batu, namun penulis membatasi area penelitian dari jalan Willem Iskandar sampai jalan Jamin Ginting. Berikut rute jalan yang dilewati oleh angkutan kota PT. Rahayu Medan Ceria nomor 103: Jalan Willem Iskandar – Jalan HM. Yamin – Jalan Guru Patimpus – Jalan Gatot Subroto – Jalan Gajah Mada – Jalan Jamin Ginting – Jalan Pancur Batu.

Jalur berbeda arah yaitu dari Jl. Pancur Batu – Simpang RSU Adam Malik – Simpang Selayang – Simpang Simalingkar – Padang Bulan – Jalan Iskandar Muda – Jalan Gajah Mada – Budaran Sekip – Jalan Kapten

Maulana Lubis – Merdeka Walk – Jalan HM. Yamin – Jalan Willem Iskandar.

Letak geografis Jalan Willem Iskandar termasuk kedalam kecamatan Percut Sei Tuan dan jalan Jamin Ginting termasuk kedalam kecamatan Medan Baru. Sehingga dapat dikatakan bahwa jalur trayek angkutan kota nomor 103 PT. Rahayu Medan Ceria meliputi wilayah kecamatan Percut Sei Tuan sampai Kecamatan Medan Baru.

Jalan raya yang merupakan rute trayek angkutan kota nomor 103 merupakan jalan raya yang dilewati oleh berbagai macam manusia dengan latar belakang, kesibukan, dan kepentingan yang berbeda-beda. Titik kemacetan yang biasa dilewati pengendara angkutan kota yaitu berada di Jalan Willem Iskandar, HM. Yamin, Jalan Balai Kota, Iskandar Muda, Gajah Mada, Jamin Ginting, Padang Bulan dan lain-lain.

Kemacetan kerap terjadi di jam sibuk seperti di pagi hari, siang hari, dan sore hari menjelang magrib, ditempat publik seperti sekolah, tempat perbelanjaan, universitas, tempat hiburan, rumah sakit, kantor dan lain-lain.

Saat terjadi kemacetan tidak jarang pengendara angkutan kota nomor 103 memilih jalan alternatif lain untuk menghindari kemacetan dengan sebelumnya bertanya kepada penumpang letak tujuan penumpang berhenti.

#### 4.4.1. Kecamatan Percut Sei Tuan



Gambar 4.1: Peta Kecamatan Percut Sei Tuan

Universitas Negeri Medan berlokasi di Jalan Willem Iskandar, Kelurahan Medan Estate, Kecamatan Percut Sei Tuan. Percut Sei Tuan merupakan salah satu dari 22 kecamatan yang ada di Kabupaten Deli Serdang, Provinsi Sumatera Utara. Wilayah Kecamatan Percut Sei Tuan mempunyai luas 190,79 Km<sup>2</sup> yang terdiri dari 18 Desa dan 2 Kelurahan.

Sebagai Kecamatan yang terletak di tengah Kabupaten Deli Serdang. Kecamatan Percut Sei Tuan termasuk Kecamatan yang memiliki jumlah penduduk sangat padat. Kecamatan Percut Sei Tuan terdiri dari berbagai macam suku dan agama antara lain bersuku Batak Mandailing, Melayu, Batak Simalungun dan Jawa, Padang, Sunda, dan Tionghoa dan beragama Islam.

Berikut batas wilayah Kecamatan Percut Sei Tuan dengan daerah lain, antara lain:

Tabel 4.3  
Batas Kecamatan Percut Sei Tuan

Sisi	Batas
Barat	Kecamatan Hamparan Perak dan Kota Medan
Timur	Kecamatan Tanjung Morawa, Batang Kuis dan Pantai Labu
Selatan	Kecamatan Medan Denai
Utara	Selat Malaka

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Medan 2016

#### 4.4.2. Kecamatan Medan Baru



Gambar 4.2: Peta Kecamatan Medan Baru

Kecamatan Medan Baru merupakan nama kecamatan di Jalan Jamin Ginting Medan. Kecamatan Medan Baru berbatasan dengan [Medan Sunggal](#) dan [Medan Selayang](#) di sebelah barat, [Medan Polonia](#) di timur, [Medan Johor](#) di selatan, dan [Medan Petisah](#) di utara. Pada

tahun [2016](#), kecamatan Medan Baru mempunyai penduduk sebesar 40.560 jiwa, dengan luas sebesar 5,84 km<sup>2</sup> dan kepadatan penduduknya adalah 7.497,22 jiwa/km<sup>2</sup>.

Kecamatan Medan Baru memiliki 6 kelurahan antara lain:

[Babura](#), [Darat](#), [Merdeka](#), [Padang Bulan](#), [Petisah Hulu](#) dan [Titi Rantai](#).

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik atau disingkat dengan BPS tentang keagamaan yang dianut oleh masyarakat Kecamatan Medan Baru pada tahun 2017 yaitu: Pemeluk agama Kristen sebanyak 50,09%; pemeluk agama Islam 43,48%; dan Budha sebanyak 50,07%.

#### **4.5. Gambaran Umum Wilayah Willem Iskandar – Jamin Ginting**

Jalur trayek yang dilalui oleh angkutan kota PT. Rahayu Medan Ceria nomor 103 rute Jalan Willem Iskandar sampai Jamin Ginting merupakan perkotaan yang selalu dipadati oleh aktivitas dan mobilitas masyarakat yang padat, terutama masyarakat yang berstatus pelajar, pekerja, dan masyarakat umum lainnya. Wilayah Willem Iskandar sampai Jamin Ginting melewati banyak jalan dan bangunan yang merupakan tempat tujuan para penumpang angkutan kota nomor 103 Medan.

Jalur trayek yang dilewati angkutan kota no 103 meliputi tempat perdagangan dan hiburan, tempat pendidikan, tempat kesehatan, tempat pemukiman dan tempat tersebut merupakan jalur yang rawan terjadi macet. Kemacetan biasa terjadi di jalan-jalan besar dimana tempat bertemunya penumpang dan angkutan kota, serta segala jenis transportasi.

## 4.6. Data Singkat Informan

### 4.6.1. Robi Sinaga

Bapak Robi Sinaga adalah seorang pengendara angkutan kota berusia 38 tahun, yang telah menggeluti pekerjaan sebagai pengendara angkutan kota sekitar 5 tahun. Beliau tinggal di Jalan Bhayangkara Medan. Beliau telah berkeluarga berstatus seorang suami dan ayah. Sebelum bekerja sebagai pengendara angkutan kota, pekerjaan terakhir beliau adalah pengendara konsultan yang rutin keluar kota dan turun ke lapangan untuk survei masyarakat.

Alasan Bapak Robi berhenti dari pekerjaan sebelumnya karena beliau letih harus bepergian jauh dan jarang memiliki waktu yang berkualitas dengan keluarga. Bapak Robi belum memiliki rencana untuk beralih pekerjaan dari pengendara angkutan kota nomor 103 Medan ke pekerjaan lain setelah bekerja selama 5 tahun.

Bapak Robi mengaku sudah nyaman dengan pekerjaan sebagai pengendara angkutan kota walau penghasilan terbilang pas-pasan dan tidak tetap. Kendaraan yang digunakan oleh Bapak Robi adalah kendaraan pribadi dan beliau bekerja secara sendiri. Beliau biasa beristirahat di pangkalan dekat Universitas Negeri Medan.

## 2. Abang Edi

Informan kedua bernama Bang Edi berusia 34 tahun dan beretnis Karo. Beliau sudah bekerja sebagai pengendara angkutan kota selama 16 tahun. Abang Edi telah memiliki 1 orang anak yang masih kecil. beliau mengaku telah mengganti Surat Izin Mengemudi beliau sebanyak 3 kali selama menjadi pengendara. Sudah 3 kali ganti membawa angkutan kota dengan nomor trayek berbeda-beda. Dengan alasan ganti suasana.

Sebelum bekerja sebagai pengendara angkutan kota, profesi beliau yaitu pekerja serabutan. Abang Edi mengaku sudah menjadi pengendara sejak beliau masih muda dulu. Menurut beliau setiap pengendara angkutan kota saat sedang bekerja mencari penumpang di jalan raya, mereka saling bersaing tanpa mengistimewakan status pertemanan dan persaudaraan.

Hal demikian dilakukan demi mendapatkan nafkah dan penghasilan untuk keluarga. Pangkalan Bang Edi berada di Pancur Batu dan beliau tidak pernah main-main atau istirahat di pangkalan sekitar Universitas Negeri Medan karena beliau tidak mengenal para pengendara yang beristirahat disana.

Menurut Bang Edi untuk menjadi pengendara angkutan kota cukup mudah dan tidak terdapat syarat khusus yang diberikan oleh PT. Rahayu Medan Ceria maupun pemilik angkutan kota atau *tokeh* tetapi untuk

berjaga-jaga beliau selalu taat kepada peraturan berlalu-lintas dan memiliki Surat Izin Mengemudi A Umum.

### 3. Bapak Kinem

Informan ketiga bernama Bapak Kinem, usia beliau kini menginjak 64 tahun. Alamat beliau di Pancur Batu. Dilihat dari segi wajah beliau telah terlihat cukup berusia namun tetap prima dan berwibawa. Beliau sudah berkeluarga dan memiliki 4 cucu. Beliau mengaku masih tetap bekerja sebagai pengendara walau telah berusia lanjut karena beliau masih memiliki tanggungan berupa anak bungsu beliau yang masih sekolah dan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari.

Beliau bekerja sebagai pengendara angkutan kota selama 13 tahun. Beliau membawa angkutan kota sendiri. Kendaraan angkutan kota yang beliau pakai untuk bekerja adalah kendaraan angkutan kota sewa. Beliau enggan bekerja berdua atau mencari *partner* berdua karena beliau rasa lebih mudah dan tidak dikejar-kejar dalam bekerja.

### 4. Abang Rambo Martin

Informan ke empat bernama Abang Martin Rambo. Berusia 34 tahun.. Beliau lulusan S1 jurusan Hukum di salah satu universitas swasta di kota Medan. Sebelum berprofesi sebagai pengendara angkutan kota beliau telah banyak menggeluti berbagai pekerjaan. Sampai dimana posisi dan kehidupan beliau berubah. Beliau berkata bahwa beliau sempat dilanda frustrasi akibat ditinggal mati istri beliau dan

menghabiskan banyak uang. Tetapi kini beliau telah bangkit dan menikmati pekerjaannya sekarang.

Beliau telah menjadi pengendara angkutan kota selama 2 tahun. Beliau berkata bahwa bekerja sebagai pengendara memiliki sisi positif atau enak dan sisi tidak enaknya. Keuntungan bekerja sebagai pengendara angkutan kota menurut Abang Rambo yaitu tidak bekerja dalam aturan orang dan sisi tidak enaknya yaitu pendapatan yang tidak tetap seperti kerja kantoran. Beliau telah dikaruniai seorang anak, dimana beliau harus pandai mengatur diri, keuangan, dan memiliki peran ganda bagi anaknya yaitu sebagai bapak dan ibu.

Pada saat penulis berkeliling dengan bang rambo jam 11.00 pagi di sekitar jalan Guru Patimpus sedang terjadi razia besar-besaran, disekitar kiri jalan sudah banyak pengendara sepeda motor dan mobil serta angkutan kota yang terkena razia oleh polisi, angkutan kota Bang Rambopun diminta pinggir oleh polisi untuk menunjukkan surat-surat beliau. Dengan percaya diri beliau menunjukkan surat-surat beliau, dan kami melanjutkan perjalanan kami.

##### 5. Pak Kinoi

Seorang bapak berusia 53 tahun dengan nama asli Suhaimi telah menjalani kehidupan sebagai seorang pengendara angkutan kota no 103 selama 14 tahun. Beliau tinggal di Mandala dengan seorang istri dan

anak bungsunya yang masih kelas 3 SMA, 2 kakaknya telah berkeluarga dan memilih untuk tinggal berpisah dengan pak Kinoi.

Kendaraan angkutan kota nomor 103 yang selama ini beliau gunakan untuk bekerja adalah milik beliau pribadi, hasil membeli barang bekas dari seorang teman yang dahulu kendaraanya beliau sewa. Kini beliau tidak terlalu aktif menjalani pekerjaannya sebagai pengendara angkutan kota karena kendaraan beliau sudah tua dan sering berulah serta kondisi kesehatan beliau yang tidak stabil, beliau terkena sakit gula yang cukup mengurangi bobot tubuh dan kekuatan beliau.

Hambatan kerja yang dialami Pak Kinoi tidak hanya masalah kesehatan fisik, tetapi juga kondisi mesin kendaraan angkutan kota beliau yang sering rusak. Beliau lebih memilih untuk memperbaiki kendaraan beliau sendiri dengan cara manual daripada membawanya ke bengkel dengan alasan dahulu beliau bekerja sebagai montir sehingga masalah mesin beliau cukup paham dan mahir.

Selain menjadi pengendara angkutan kota, beliau juga cukup aktif di mesjid tempat beliau tinggal, walau beliau bilang banyak anak juga yang takut sama saya canda beliau. Pak Kinoi beserta istri mendapatkan uang kiriman dari anaknya yang telah bekerja dan membangun rumah tangga, dapat menambah dan mencukupi kebutuhan dan tabungan.

#### 6. Bang Fernando Sinuraya

Bang Fernando adalah pengendara angkutan kota nomor 103 Medan yang kini berusia 28 tahun. Beliau sudah bekerja sebagai pengendara angkutan kota selama 3 tahun. Pendidikan terakhir Bang Fernando adalah SMA atau Sekolah Menengah Atas. Status bang Fernando adalah lajang atau belum berkeluarga.

Sebelum menjadi pengendara angkutan kota, pekerjaan Beliau adalah pedagang di pasar Pancur batu. Bang Fernando membawa angkutan kota nomor 103 secara sendiri dengan menyewa ke tokeh sebesar Rp. 180.000/hari. Pangkalan bang Fernando berada di Pancur Batu, karena beliau adalah penduduk Pancur batu.

#### 7. Bapak Tri Eko

Bapak Tri Eko seorang polisi berusia 43 tahun. Beliau adalah seorang polisi yang bekerja di Unit Lantas Polisi Sektor Percut Sei Tuan. Penampilan beliau tetap terlihat gagah dan terlihat jiwa humoris saat mengobrol. Beliau bekerja di lapangan merazia para pengendara motor baik roda dua, tiga, empat dan lebih, saat tidak sedang dilapangan beliau bekerja kantor mengurus aktivitas kepolisian lainnya.

Beliau mengatakan bahwa setiap pengendara baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum selalu terjerat razia karena tidak mentaati aturan lalu-lintas. Beliau berkata bahwa menaati aturan lalu

lintas adalah untuk kebaikan bersama juga mencerminkan diri, kota dan budaya masyarakat kota Medan dan Indonesia.

#### 8. Fauza Nala

Fauza Nala berusia 18 tahun seorang mahasiwi semester 1 jurusan Bahasa Inggris di Universitas Islam Negeri Sumatera Utara yang dan pengguna jasa angkut di bangku sekolah. Nala tetap menggunakan angkutan kota karena harga yang murah, mudah, tidak terkena hujan dan panas, dapat beristirahat, membaca buku dan rileks selama berada di angkutan kota.

Nala mengaku sesekali beliau resah saat berada di angkutan kota bila pengendara berkendara secara semena-mena dan tidak tertib tetapi lama-kelamaan beliau sudah terbiasa dan menganggap wajar perilaku berkendara pengendara angkutan kota seperti hal tersebut, dan beliau yakin akan sampai ke tempat tujuan.

#### 9. Ridha Nurfamila

Ridha Nurfamila adalah seorang remaja serta siswi Madrasah Aliyah Negeri 1 Medan kelas 12. Beliau adalah pengguna jasa angkutan kota termasuk salah satunya angkutan kota no 103. Beliau menjadi pengguna angkutan kota sejak memasuki masa SMA atau MAN. Ridha senang dengan keberadaan angkutan kota yang mempermudah aktivitas beliau diluar rumah, belum lagi harga angkutan kota terjangkau bagi anak seusia dan seluruh usia.

## 4.7. Pembahasan

### 4.7.1. Perilaku Pengendara Angkutan Kota di Jalan Raya

Perilaku pengendara angkutan kota nomor 103 dalam berkendara sangat beragam dan dinamis. Hal ini tergantung kepada kesehatan, keadaan mental atau perasaan pengendara dan kesadaran pengendara. Sebagian besar pengendara angkutan kota mengeluh bahwa penumpang dan pendapatan mereka sebagai pengendara angkutan kota menurun drastis semenjak adanya ojek daring. Penurunan omset sebagai pengendara angkutan kota sangat dirasakan oleh semua pekerja pengendara angkutan kota.

Hal ini tentu saja berdampak besar kepada kebutuhan, tanggungan dan kehidupan para pengendara angkutan kota. Tidak jarang akibat dari penurunan pendapatan tersebut mempengaruhi kenyamanan dan perasaan pengendara dalam berkendara. Kondisi tersebut membuat pengendara harus lebih giat, jeli dan kreatif dalam menarik penumpang dengan cara memperbaiki pelayanan angkutan kota seperti kondisi bangku, kebersihan, dan keramah-tamahan seperti pengendara membujuk calon penumpang untuk masuk serta tidak berkata kasar.

Penulis menemukan beberapa pengendara angkutan kota nomor 103 Medan yang bersikap sangat tidak ramah kepada para penumpang dan berkendara secara ceroboh dalam berkendara, namun tidak semua

pengendara angkutan kota nomor 103 Medan bersikap tidak disiplin. Penulis dapati juga pengendara yang berkendara dengan mematuhi rambu lalu lintas, tidak ugal-ugalan, tidak berkata kasar dan lain-lain.

Hal ini dijawab oleh Ridha Nurfamila mengenai kekurangan yang ia rasakan saat menggunakan transportasi angkutan kota nomor 103 pada penulis saat wawancara tanggal 15 Agustus 2018 yaitu:

“sebenarnya nyaman-nyaman aja kak naik angkot, cuma menurutku sisi kurang baiknya dari angkot itu mereka kadang ga sabaran, baru kadang dari mulutnya keluar makian, kadang mau ugal-ugalan karena merasa tersaingi sama angkot lain, melanggar aturan, ngetem, kaya-kaya gitulah kak, tapi sisi baiknya angkot itu murah kak, baru bisa istirahat juga di dalam”.

Ridha berharap angkutan kota kedepannya yaitu semakin baiknya kualitas angkutan kota dan kualitas pengendara angkutan kota yang lebih taat aturan lalu lintas, dan lebih sabar dalam berkendara, seperti berikut:

“sarannya untuk pengendara mereka mengemudi sebaiknya jangan ugal-ugalan walaupun tujuannya untuk ngejar sewa tapi demi keamanan lebih baik mengemudi dengan tenang tanpa ada yang resah dibelakang karena ulah si sopir begitu kak”.

Sebagai penumpang, Ridha merasa tertanggung atas kerja sama yang dilakukan pengendara angkutan kota nomor 103 Medan dengan sesama kolega untuk *mengoper* penumpang, yang mana hal ini dianggap menguntungkan atau meminimalisir kerugian oleh

pengendara angkutan kota. Berikut ungkapan Ridha terkait kegiatan oper mengoper penumpang pada wawancara tanggal 15 Agustus 2018, yaitu:

“pernah kak, itu sering sih. Apalagi kalo udah didaerah *carrefour* kalo kaya gitu gamasalah sih kak, tapi kadang kesel aja kalo udah *pewe*, yang kasihannya kalo orang lain udah tidur kak, atau bawaan lagi banyak asal ada angkotnya gamasalah kali sih kak.”

Oper-mengoper penumpang adalah salah satu bentuk kerja sama antara pengendara angkutan kota yang memiliki nomor trayek yang sama, yang nantinya ongkos dari penumpang akan dibagi dua, atau minimal Rp. 1.000,- sampai Rp. 2.000,- per-penumpang. Hal ini dianggap menguntungkan karena pengendara cukup mengendarai angkutan kota dengan rute jalan yang tidak penuh dan lebih hemat bahan bakar, tidak sulit mencari penumpang dan tidak terlalu capek.

Pemaparan Ridha diatas tersebut kurang lebih menggambarkan apa yang diharapkan dan di idam-idamkan oleh seluruh pengguna jasa transportasi umum termasuk angkutan kota. Jawaban yang sama juga diungkapkan oleh Fauza nala mahasiswi UINSU yang juga sebagai pengguna jasa angkutan kota nomor 103 Medan sebagai transportasi sehari-hari.

Berikut jawaban Fauza Nala pada penulis saat wawancara tanggal 15 Agustus 2018, yaitu:

“kalo naek angkot itu supirnya suka ngetem kak, kadang gapeduli penumpangnya lagi terburu-buru atau engga. Tapi maklum aja sih kak namanya cari rezeki, baru kedatangan angkot itu gapasti jadi kalo apa-apa harus cepat gerak biar gaterburu-buru, yang lainnya itulah kak ga hati-hati suka nyalip, baru asal aja gitu bawanya”

Informasi yang diberikan oleh Ridha maupun Fauza Nala merupakan gambaran mengemudi angkutan kota nomor 103 Medan saat berkendara. Perilaku berkendara ini sudah dianggap lazim oleh masyarakat walaupun perilaku berkendara ini termasuk tidak aman bagi siapa saja yang berada di jalan raya dan menjadi faktor utama ketidak tertiban dan keresahan masyarakat.

Perilaku pengendara angkutan kota yang tidak layak dapat disimpulkan sebagai berikut: membentak, berhenti jauh dari tempat sesuai perintah penumpang, marah saat uang bayaran penumpang tidak pas seperti kurang dan terlalu besar, merokok saat berkendara, keugal-ugalan yang mengakibatkan penumpang merasa tidak nyaman karena khawatir akan keselamatan, serta pengendara angkutan kota yang tidak mematuhi rambu dan aturan berlalu-lintas yang benar seperti melewati lampu merah, menyalip dari sebelah kanan, berhenti di lampu merah bagian khusus kendaraan roda dua atau sepeda motor, melewati trotoar jalan, tidak menggunakan *seifty belt*, menelepon saat sedang berkendara, *ngetem* atau berhenti sejenak menunggu dan menurunkan penumpang saat lampu lalu lintas sedang hijau, dan lain-lain.

Bentuk perilaku berkendara yang dilakukan oleh pengendara angkutan kota tidak hanya berkendara dari satu titik awal sampai titik pangkal terakhir saja, seperti Jalan Willem Iskandar sampai Jalan Jamin Ginting atau sebaliknya. Pengendara angkutan kota dapat memulai menarik penumpang dari titik tengah dan titik lainnya.

Hampir seluruh pengendara angkutan kota termasuk angkutan kota nomor 103 memahami jam sibuk atau ramai masyarakat yang membutuhkan alat transportasi termasuk angkutan kota. Hal ini dibuktikan oleh pemaparan Bang Fernando Sinuraya pada wawancara tanggal 19 Agustus yaitu:

“tergantung jam sewa, karena sewa itu memiliki jam-jam tertentu, diibaratkan jam anak kuliah pulang, anak kuliah masuk sama jam-jam sekolah. Kalo pagi ramelah, siangpun rame anak sekolah, sore rame anak kuliah pulang”.

Beliau membawa angkutan kota berdasarkan jam yang beliau anggap lebih menguntungkan. Kebiasaan dan strategi pengendara angkutan kota nomor 103 bekerja mengendarai angkutan kota agar tidak terlalu rugi dan menguntungkan adalah mengoper penumpang dengan angkutan kota nomor 103 lain, dan *ngetem* di beberapa tempat umum yang dianggap ramai penumpang sampai angkutan kota dirasa cukup berisi untuk melanjutkan perjalanan.

Fenomena *ngetem* (berhenti menunggu penumpang diinggir jalan) dan *ngoper* (memindahkan penumpang ke angkutan kota lain)

penumpang merupakan hal yang lazim dan dianggap wajar oleh pengendara, penumpang dan masyarakat umum kota Medan walau sebenarnya kegiatan ini merupakan tindakan yang salah dan melanggar lalu lintas.

Kegiatan mengoper penumpang juga dibuktikan oleh Bapak Robi Sinaga saat wawancara tanggal 02 Agustus 2018 mengenai fenomena *ngetem* dan *ngoper*, sebagai berikut:

“yang putar-putar dan terima operan ini sebenarnya karena gada yang dibawa ke ujung, sebenarnya lebih enak langsung kesana, tapi untung jugalah sikit”.

Maksud beliau ialah tidak masalah menerima penumpang lain dari pengendara angkutan yang lain karena penumpang yang ditransfer biasanya lebih dari 3 dan tinggal melanjutkan sisa perjalanan sesuai tujuan pengendara dan mendapatkan keuntungan. Begitunya *mengoper* penumpang karena dirasa perjalanan penumpang lumayan jauh dan hanya sedikit yang penumpang yang dibawa lebih baik mengoper penumpang dan putar arah tujuan atau istirahat.

*Oper* penumpang (menurunkan penumpang dan telah menyediakan angkutan kota pengganti) menurut Bapak Robi dikategorikan menguntungkan tidak menguntungkan alias setengah-setengah, karena bayaran dari penumpang hanya dihargai Rp. 2000,- perorang kadang juga Rp.1000,- karena sudah dibagi pada pengendara angkutan kota yang diajak bekerja sama.

Bagaimanapun juga keuntungan tetap dibagi. Penumpang yang dioper sebenarnya juga tidak keberatan karena biaya angkutan kota dapat jauh turun dari harga yang seharusnya dibayar. Jarang sekali pengendara angkutan kota menurunkan penumpang tanpa mencari operan karena sama-sama merugikan bagi kedua belah pihak.

Bapak Robi telah bekerja sebagai pengendara angkutan kota dari zaman sebelum eksisnya ojek daring sampai ojek daring sangat populer di masyarakat kota Medan dan dampak yang beliau rasakan yaitu penurunan omset. Ojek daring merupakan saingan terberat dibidang jasa transportasi umum oleh para pengendara angkutan kota menurut bapak Robi. Bila angkutan kota lain, beliau menganggap angkutan kota nomor 104 adalah saingan nomor 103.

Para pengendara angkutan kota nomor 103 memiliki jadwal bekerja menarik angkutan kota yang berbeda-beda dalam setiap harinya. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Robi Sinaga pada wawancara tanggal 02 Agustus 2018:

“aku kalo sehari bisa 4 kali putarla dek. Itu mulainya dari jam tengah 7 sampe jam 5 sorean ga lama-lama bapak kalo narek, kalo pendapatan itu yang bisa dipastikan dek, gatetap soalnya.”

Sedangkan berbeda halnya dengan Abang Edi mengenai jadwal dan urusan terkait angkutan kota nomor 103, berikut penuturan Abang Edi saat wawancara pada tanggal 02 Agustus 2018:

“akukan kerjanya berdua dek, rokeran sama temanku. Dalam sehari biasa bawa 3 sampai 4 kali paling sedikit 2 kalilah itu jarang tapi, kalo masalah berapa dapat duitpun itu gabisa dibilang dk kadang banyak kadang sikit kali, giulah.”

Abang Edi menyewa angkutan kota dari tokeh untuk dibawa bekerja dengan seorang temannya. Beliau mengaku bahwa teman gantian beliau dalam berkendara angkutan kota adalah temannya yang sudah sangat lama sejak awal beliau bekerja sebagai pengendara angkutan kota bahkan sebelum bekerja membawa angkutan kota nomor 103. Sistem membawanya adalah berganti-gantian. Saat seorang rekan membawa maka salah satunya harus menunggu di pangkalan sampai putaran yang ditentukan selesai.

Pak Kinem dalam wawancara bersama penulis pada tanggal 02 Agustus 2018 mengatakan jadwal dan pendapatan beliau dalam sehari sebagai berikut:

“bapak kerja dari jam 7 pagi sampai jam 6 atau 7 magrib. Bapakpun bawanya ini gaterburu-buru kaya yang lain. Sehari bapak 3 kali putar dan bawanya sendiri ga gantian. Kalo penghasilan 50 ribulah sehari dek kira-kira. Kalo tahun-tahun lalu bisa 40 ribu sampai 100 ribu dek. Bedalah kalo dibandingkan.”

Pak Kinem mengaku tidak terburu-buru dalam membawa angkutan kota. Beliau mengaku bahwa angkutan kota yang beliau pakai bekerja adalah milik beliau sendiri. Beliau membawa angkutan kota 6 hari dalam seminggu. Beliau istirahat total atau tidak membawa angkutan kota nomor 103 pada hari Minggu, namun terkadang dapat

lebih lama tidak bekerja bila kendaraan beliau sedang rusak atau sedang berada di tempat servis.

Hal yang berbeda juga diungkapkan oleh Abang Rambo selaku pengendara angkutan kota nomor 103 dalam wawancara dengan penulis tanggal 02 Agustus 2018, yaitu:

“Abang bawanya gantian sama teman dek, kalo kerja abang dari jam 8 sampai jam 9 malam. Sehari abang narek 2-4 kali. Pendapatan abang 50ribu sampai 100ribulah kisarnya.”

Sedangkan penuturan yang berbeda atas pertanyaan yang sama dijawab oleh Pak Kinoi pada penulis saat wawancara tanggal 02 Agustus 2018, antara lain:

“Uwak kerja sendiri, angkotpun milik sendiri, tapi kadang mau rusak, uwak juga kadang yang perbaikinya tunggu rusak kali baru dibawa kebengkel. Uwak kerjanya 2 sampai 4 kali putaran dalam sehari dari jam 7 sampek jam 7 juga. Kalo pendapatan sekitaran 60-90lah tapi ini gadapat dipastikan juga ya dek tergantung rezekilah.”

Pak Kinoi mengaku memiliki 2 angkutan kota, yang mana angkutan yang lainnya beliau sewakan kepada seorang teman untuk dibawa. Angkutan kota tersebut bernomor 120. Beliau sudah lumayan lama bekerja sebagai pengendara angkutan kota nomor 103 Medan. Terakhir adalah jawaban Abang Fernando terkait jadwal dan pendapatan sebagai pengendara angkutan kota nomor 103 pada tanggal 19 Agustus 2018, yaitu:

“Sehari 4 putaran, abang bareng teman kerjanya. Kerja dari jam 7 sampe jam 10 malam. Kalo pendapatan itu 200ribu dek bisa abang”.

Bang Fernando adalah pengendara angkutan kota termuda yang penulis wawancarai, dalam berkendara beliau masih sangat bersemangat dan berenergi dalam membawa angkutan kota. Sistem bergantian dalam membawa angkutan kota juga dianggap menguntungkan karena biaya sewa kendaraan angkutan kota, biaya servis dan perawatan kendaraan dibagi 2 dengan rekan kerja.

Jumlah pengendara angkutan kota PT. Rahayu Medan Ceria mencapai 350 unit, dengan jumlah sebanyak itu tidak semua pengendara angkutan kota saling mengenal satu dengan lain tetapi ikatan pertemanan antara para pengendara angkutan kota yang saling mengenal sangat dekat sesekali. Mereka saling bertegur sapa dan bercanda saat masing-masing angkutan kota berjumpa atau berdekatan saat terjadi lampu merah di jalan raya.

Para pengendara angkutan kota nomor 103 biasanya berbicara dalam bahasa Karo atau Batak secara spontan kepada temannya yang beretnis sama atau paham bahasa Karo atau Batak tersebut, dan menggunakan bahasa Indonesia dengan aksen Medan yang kuat bila berjumpa dengan teman diluar etnis Karo dan Batak seperti Etnis Jawa, Melayu, Minang, dan lain-lain.

Saat waktu istirahat atau ganti pengendara (terjadi pada satu angkutan, dua pengendara) para pengendara melepas penat dan lelah di pangkalan angkutan kota. Titik pangkalan angkutan kota tersebar di Jalan Pancur Batu sampai Jalan Willem Iskandar sebelah Universitas Negeri Medan. Para pengendara angkutan kota biasanya makan, minum, main catur, judi, bersenda gurau atau sekedar istirahat.

Di pangkalan tersebut kedekatan dan keakraban antara pengendara angkutan kota nomor 103 terjalin. Hal ini diungkapkan oleh Pak Kinem pada wawancara tanggal 02 Agustus 2018:

“Semua kami dekat dek kaya saudara, tapi gaklah semua kenal gitu banyaknya sopir angkot inikan. Paling yang dipangkalan, atau cakap-cakap biasa dijalan, enak kalo berteman banyak”.

Pak Kinem mengungkapkan bahwa antara pengendara angkutan kota nomor 103 hubungan pertemanan terjalin dengan baik, hal ini dapat dilihat dari saat sedang *ngetem* (menunggu penumpang) di jalan beberapa penumpang saling berinteraksi dengan ramah dan saling melempar canda, kerja sama berupa mengoper atau mengalihkan penumpang ke angkutan kota lain, dan keakraban lainnya antar pengendara angkutan kota nomor 103 kota Medan.

Hal yang sama juga diucapkan oleh Bang Martin saat wawancara dengan penulis pada tanggal 02 Agustus 2018:

“iya dek kami akrab apalagi satu tempat pangkal, tapi jalan bedalah namanya juga cari duit ada bersaingnya. Untuk jadi sopir angkutpun ada kenalan udah bisa itu bawa tapi ada SIM juga ya”.

Bekerja sebagai pengendara angkutan kota nomor 103 memerlukan profesionalisme dan rasa persaudaraan yang kuat. Para pengendara angkutan kota nomor 103 tetap memiliki hubungan yang baik satu dengan yang lain tetapi juga tetap memperhatikan etika, keakraban dan kepedulian antar sesama pengendara angkutan kota.

Walau tidak semua pengendara saling mengenal satu dengan yang lainnya, karena pengendara angkutan kota nomor 103 sangat banyak. Berdasarkan informasi dari beberapa pengendara angkutan kota nomor 103, jumlah unit angkutan kota nomor 103 mencapai 350 unit. Dan masing-masing angkutan kota memiliki sistem membawa angkutan yang berbeda-beda, seperti sistem bawa pribadi dan berganti-gantian untuk menekan biaya sewa, servis, dan lain-lain.

#### **4.7.2. Pengetahuan Pengendara Angkutan Kota tentang Keselamatan di Jalan Raya**

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa terdapat kaitan antara pengetahuan pengendara angkutan kota dengan perilaku berkendara sopir. Hal ini dapat penulis ukur dari pertanyaan-

pertanyaan yang telah penulis rangkum dan tanyakan kepada informan yaitu pengendara angkutan kota nomor 103 itu sendiri. Faktor yang mempengaruhi antara pengetahuan dan perilaku berkendara pengendara antara lain faktor pengalaman, faktor pengetahuan dan faktor lingkungan kerja.

Faktor pengalaman yaitu pengendara yang memiliki banyak pengalaman dalam mengendarai kendaraan roda 4 seperti mobil, minibus maupun angkutan kota akan lebih mampu dan terbiasa memahami kondisi mobil, jalan, dan tidak kikuk atau lebih sigap dalam berkendara pada lalu lintas kota Medan. Berbeda dengan pengendara baru yang dalam mengendarai suatu alat transportasi.

Faktor pengetahuan memiliki korelasi dengan sikap dan perilaku pengendara angkutan kota dalam berkendara. Pengetahuan memiliki makna yang luas, antara lain: pengetahuan pengendara kepada rambu-rambu lalu lintas, alat dan mesin kendaraan angkutan kota, trayek dan jalan yang boleh dilewati, sehingga meminimalisir ketidak disiplin dan dampak lainnya dalam berkendara.

Sedangkan faktor lingkungan kerja memiliki pengaruh yang juga penting kepada perilaku pengendara angkutan kota, karena lingkungan kerja merupakan tempat sehari-hari sopir bersosialisasi, seperti berteman dengan teman-teman sesama pengendara angkutan kota, pembahasan, kegiatan saat berada dipangkalan, menanggapi

suatu permasalahan dan solusi-solusi yang diberikan sesama pengendara. Mereka telah terbiasa dan secara tidak langsung membentuk kebiasaan dan budaya dalam kerja pengendara.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Tri Eko pada tanggal 10 Agustus 2018 di Polsek Percut Sei Tuan dan mewawancarai seorang polisi bernama Pak Tri Eko terkait perilaku pengendara angkutan kota nomor 103, menurut penjabaran beliau perilaku angkutan kota baik nomor 103 dan nomor lainnya tidak jauh berbeda ada yang taat dan ada pula yang tidak, tergantung kepada pengendara angkutan kota.

Pengendara angkutan kota yang terjaring dalam razia yang dilakukan oleh polisi yaitu: tidak membawa STNK atau SIM dalam berkendara, STNK, surat pajak dan SIM mati, kaca spion tidak lengkap, melanggar aturan lalu lintas, marka jalan, dan lain-lain.

Tabel 4.4

Pelanggaran Angkutan Kota di Kantor Polisi Sektor 2018:

Bulan	Jumlah Pelanggaran
Januari	10 pelanggaran lalu lintas
Februari	8 pelanggaran lalu lintas
Maret	12 pelanggaran lalu lintas
April	15 pelanggaran lalu lintas
Mei	7 pelanggaran lalu lintas
Juni	2 pelanggaran lalu lintas
Juli	5 pelanggaran lalu lintas
Agustus	4 pelanggaran lalu lintas

Sumber: Polisi Sektor Percut Sei Tuan

Pak Eko menuturkan tentang kesalahan umum yang biasa dilakukan oleh pengendara angkutan kota dalam berkendara pada wawancara tanggal 10 Agustus 2018, yaitu:

“Kalau sopir itu biasanya mau melanggar lampu merah atau *traffic light*, melanggar rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan. Dan alasan sopir angkutan kota melanggar aturan lalu lintas karena ingin mengejar sewa atau penumpang dan kurang sadar hukum dalam berlalu lintas di diri sopir angkutan kota”.

Berdasarkan penuturan Pak Eko diatas diketahui bahwa terdapat kebiasaan pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara angkutan kota yaitu melanggar aturan lalu lintas seperti marka jalan dan rambu-rambu lalu-lintas. Untuk mengantisipasi dan mengedukasi para pengendara angkutan kota dalam berkendara, beliau mengatakan bahwa peran kepolisian dalam menangani transportasi angkutan kota antara lain:

- “Memberikan penyuluhan kepada para pengendara angkutan kota tentang tertib berlalu lintas yang benar
- Memberikan himbauan-himbauan kepada mandor-mandor angkutan kota yang ada di wilayah Polsek Percut Sei Tuan agar setiap sopir memiliki SIM atau Surat Izin Mengemudi pada saat mengemudikan mobil angkutan kotanya
- Melaksanakan razia terhadap angkutan kota yang tidak melengkapi surat-surat kendaraannya dan yang melanggar aturan lalu lintas lainnya
- Melaksanakan pemberitahuan ke pangkalan-pangkalan angkutan kota yang ada di wilayah Percut Sei Tuan agar tidak mengkonsumsi Narkoba dan

Minuman Keras saat mengemudikan mobil angkutan kotanya.”

Kegiatan razia yang rutin dilaksanakan polisi dihari-hari tertentu, biasanya menjadi bencana kecil bagi pengendara angkutan kota termasuk angkutan kota nomor 103, seperti hasil observasi penulis saat menjadi penumpang di angkutan kota nomor 103, pengendara tampak panik dan memotong jalan melewati jalan tikus untuk menghindari razia polisi.

Selain itu pada saat yang sama, penulis sedang menjadi penumpang angkutan kota nomor 103 dan terjadi razia di Jalan. Guru Patimpus, yang mana banyak sekali korban razia polisi baik pengendara sepeda roda dua, dan kendaraan roda empat. Pengendara tidak dapat mengelak dari razia polisi, dan berhasil lolos walaupun dengan memakan waktu sekitar 15 menit ditahan di jalan dengan alasan pajak STNK pengendara sudah mati.

Lain halnya dengan beberapa pengendara angkutan kota yang panik bila ada kegiatan razia kendaraan oleh polisi, Bang Rambo justru berpendapat berbeda. Berikut penuturan yang disampaikan Bang Rambo pada peneliti saat wawancara tanggal 02 Agustus 2018:

“kalo razia kek gini, semangat aku, penumpang banyak karena sedikit angkot yang narek ga berani mereka ada polisi karena galengkap perlengkapan mereka dek. Aku suka, suka kalipun”.

Jawaban bang Rambo menunjukkan bahwa, beliau termasuk pengendara angkutan kota yang patuh terhadap aturan lalu-lintas, termasuk kelengkapan berkendara berupa surat-surat dan beliau justru menyukai kegiatan razia yang dilakukan oleh polisi karena di razia tersebut justru semakin meningkatkan pundi-pundi rupiah bagi bang Rambo.

Hal yang sama dijawab oleh Pak Kinoi mengenai kelengkapan berkendara beliau dan pengalaman terkena razia selama bekerja sebagai pengendara angkutan kota. Pak Kinoi mengatakan bahwa semasa muda dulu beliau pernah tertangkap dalam kegiatan razia oleh polisi karena tidak memiliki surat-surat berkendara yang lengkap namun sekarang beliau selalu lolos dalam razia.

Berikut tanggapan Pak Kinoi kepada penulis mengenai pengalaman beliau dalam razia saat wawancara pada tanggal 02 Agustus 2018:

"haha iya itu dulu dek udah lama kali, zaman masih nakal dan baru-baru bawa males ngurus kek gitu, udah kena tobatlah dek daripada berurusan habis duitkan, sekarang uwak udah santai aja kalo ada razia, yang lain ngindar untunghlah uwak."

Beliau merasakan kenyamanan, ketenangan dan keuntungan ketika berkendara dengan surat dan memenuhi salah satu syarat berlalu lintas dengan lengkap dan justru dengan kelengkapan salah satu syarat tersebut justru menambah pemasukan beliau dari hari biasa beliau membawa angkutan kota nomor 103 Medan.

#### 4.7.3. Penyebab Pengendara Angkutan Kota Tidak Disiplin Berkendara

Kondisi fisik jalan kota Medan cukup bagus, terdapat sedikit gangguan dan kerusakan di jalan raya. Aktor pelaku atau pengguna jalan raya kota Medan berperan penting dalam menjaga keindahan dan ketertiban jalan raya. Dari penelitian berupa wawancara dan observasi yang penulis lakukan didapati bahwa sebagian besar latar belakang pendidikan pengendara angkutan kota berakhir di SMA.

Selain itu juga didapati bahwa minimnya pengetahuan pengendara angkutan kota terhadap peraturan dan rambu lalu lintas, rendahnya kesadaran akan pentingnya menjaga keselamatan baik diri sendiri maupun orang lain, sudah terbiasa melakukan kesalahan dan lain-lain, merasa harus berkendara secara cepat untuk mendapatkan penumpang dari segala jenis persaingan antara transportasi publik termasuk sesama pengendara angkutan kota serta penanganan hukum oleh pihak terkait tidak serius.

Selain alasan tersebut didapati juga bahwa pengendara angkutan kota mengejar dan mencari sewa untuk membayar biaya sewa angkutan kota, perawatan angkutan kota, biaya pajak dan sisanya untuk diberikan kepada keluarga sehingga mengabaikan aturan berlalu-lintas di jalan raya.

Pengendara angkutan kota terlebih pengendara angkutan kota nomor 103 merasakan bahwa mencari penumpang pada tahun 2018 semakin sulit, karena semakin sengit persaingan antar sesama penjual jasa transportasi umum, baik transportasi konvensional dan transportasi daring. Semua informan yang penulis tanyakan mengatakan hal yang serupa bahwa pendapat mereka semakin rendah dibanding dahulu.

Seperti yang dikatakan oleh Bang Edi kepada penulis mengenai suka duka dalam berkendara yang beliau selama menjadi pengendara angkutan kota nomor 103 pada penulis tanggal 02 Agustus 2018:

“Nunggu sewa dan macet jenuh juga. Sama ajanya kurasa suka duka, tiap harinya kurasa suka duka. Mana bisa lagi rame sewanya. Mobil udah banyak, penumpangnya itu-itu aja. Sewa udah ada ojek-ojek ini makin susah, mobil aja udah susah. (sebelum ada ojek daring)”.

Bang Edi mengimpali tentang kesulitan yang beliau rasakan dalam mencari dan mendapatkan penumpang, dengan sebagai berikut:

“Itulah yang payah dek jam ramai juga tidak tentu. Pulang anak sekolah, pulang kerjapun belum tentu angkot ini terisi sama aja.”

Pengendara angkutan kota merasakan bahwa kini untuk mendapatkan penumpang angkutan kota semakin sulit, bila dibandingkan dengan beberapa waktu silam. Dahulu, pengendara angkutan kota dapat dengan pasti mengetahui jadwal-jadwal khusus

penumpang angkutan kota yang cukup padat seperti selesai sekolah, kuliah maupun kerja.

Hal yang sama juga dituturkan oleh Pak Kinoi sebagai informan penulis dalam wawancara tanggal 02 Agustus 2018:

“kekmanalah anak-anak, mama-mama semua udah pande bawa kereta sendiri, mobilpun dah banyak, apalagi ojek online, udah sedikit peminat angkot ini dek yang bisa uwak doalah sama usaha sisanya bersyukur, alhamdulillah semua cukup kok buat keluarga.”

Beberapa informan berupa pengendara angkutan kota nomor 103 beranggapan bahwa melakukan kesalahan kecil tidak begitu masalah asal tidak sampai membahayakan keselamatan penumpang dan masyarakat sekitar. Berikut jawaban pengendara angkutan kota nomor 103 saat penulis melempar pertanyaan terkait perilaku abai pengendara angkutan kota terhadap ketidak disiplin dalam berkendara.

Hal ini dituturkan oleh Abang Edi pada wawancara tanggal 02 Agustus 2018:

“Gak! Gapernah dipertanyakan sama sopir angkot. kalo ada razia yang ditanya mana SNTK mana SIM. Itu ajanya”

Sepanjang observasi yang peneliti lakukan pada pengendara angkutan kota nomor 103, tidak ada satupun pengendara yang taat mengenakan *seifty belt*, selain alasan minimnya pengetahuan pengendara angkutan kota terhadap rambu dan kewajiban berlalu

lintas, pengendara juga merasa bahwa penggunaan *seifty belt* (sabuk pengaman) bukanlah kewajiban bagi pengendara angkutan kota akibat kepatisan polisi terhadap pentingnya penggunaan *seifty belt* (sabuk pengaman) bagi pengendara angkutan kota.

Dalam hal ini, pengawasan dari regulator seperti pihak kepolisian masih perlu dievaluasi sebab beberapa kelalaian yang dilakukan oleh pengendara angkutan kota tidak luput oleh razia polisi atau sosialisasi mengenai berkendara secara aman yang mengakibatkan pengendara angkutan kota tidak memperhatikan penggunaan *seifty belt* (sabuk pengaman) dalam berkendara.

#### **4.8. Penerapan Teori Anomi dengan Perilaku Pengendara Angkutan**

##### **Kota Nomor 103 Medan**

Teori yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini yaitu teori Anomie Emile Durkheim dan teori Anomie Robert K Merton. Kedua teori anomie tersebut memiliki perbedaan antara lain:

- Teori anomie Emile Durkheim umumnya terjadi pada masyarakat yang semula memiliki hubungan kekeluargaan yang kuat atau biasa disebut solidaritas mekanik yang kini beralih menuju hubungan solidaritas organik atau timbul sifat individualisme dan tidak ada pencampuran dalam bekerja di masyarakat. Aturan-aturan yang diterapkan dimasyarakat yang semula dipegang dan diharapkan terbentuk keteraturan sosial justru memicu pemberontakan dari masyarakat akibat kesulitan mematuhi aturan dan terjadi deregulasi dan pengabaian aturan-

aturan oleh masyarakat. Teori Anomie Emile Durkheim berfokus kepada Norma dan Nilai yang terjadi di masyarakat.

- Sedangkan Teori Anomie Robert K Merton berpusat pada perbedaan kelas dalam masyarakat namun memiliki peraturan yang sama. Masyarakat yang berada pada kelas bawah tidak sepenuhnya mampu menjalankan aturan tersebut. Sehingga demi menjalankan kegiatan hidup, masyarakat yang mengalami hambatan bila mematuhi aturan yang telah diterapkan memilih menggunakan jalan pintas dan mengabaikan norma di masyarakat demi terjalannya kehidupan sehari-hari. Teori Anomie Robert K Merton berfokus kepada Hukum.

Kaitan antar teori Anomie Emile Durkheim dan Robert K Merton terhadap penelitian yang dilakukan oleh penulis yaitu perilaku menyimpang yang dilakukan oleh pengendara angkutan kota nomor 103 Medan atas ketidak terjalannya peraturan berlalu-lintas di jalan raya. Terdapat berbagai macam faktor penyebab pengendara berkendara secara tidak tertib di jalan raya, yang telah penulis rincikan di pembahasan dan kesimpulan.