

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan hal penting dalam kehidupan atau kegiatan manusia dan juga merupakan unsur terpenting dalam mobilitas manusia dan barang sehari-hari (Maringan, 2003: 6). Transportasi berasal dari kata *transport* dalam bahasa Inggris yang berarti angkutan, dan *transportation* yang berarti pengangkutan. Dalam hal ini manusia tidak akan mengalami perkembangan dan kemajuan apabila tidak ditunjang dengan transportasi. Transportasi yang baik haruslah merupakan suatu sistem yang dapat memberikan pelayanan yang cukup, baik kepada masyarakat secara umum maupun secara pribadi, yang cukup, aman, nyaman, cepat dan dapat diandalkan oleh penggunanya.

Transportasi dapat dibedakan menjadi beberapa yaitu transportasi darat (angkutan umum, kereta api, becak, taksi, ojek dan lain sebagainya), transportasi udara (pesawat, helikopter dan lain sebagainya), dan transportasi laut (kapal dan lain sebagainya). Segala bentuk transportasi tersebut memiliki fungsi bermacam-macam namun tetap sama yaitu suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi bukan hanya penting di perkotaan tetapi juga di pedesaan. Sarana transportasi sangat dibutuhkan untuk menghubungkan kota dengan desa atau desa dengan kota. Pentingnya transportasi terutama pada daerah perkotaan adalah dimana daerah perkotaan tersebut sebagai wilayah pusat bisnis (*central business district*) memerlukan sarana dan prasarana

yang lebih banyak dibandingkan wilayah pedesaan, hal ini agar segala kegiatan dikota dapat didukung secara memadai. Seperti yang dijelaskan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 138 dan 139 bahwa angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau, serta pemerintah wajib menjamin tersediannya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan atau barang antar kota antar provinsi serta lintas batas Negara (Djamal, 2007: 83).

Dari dahulu transportasi telah menjadi alternatif yang digunakan masyarakat sebagai salah bentuk menunjang kebutuhan hidup masyarakat. Sistem transportasi yang ada dapat membantu meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di daerah. Selain itu transportasi juga dapat membuka peluang kegiatan perdagangan antar wilayah karena transportasi menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi.

Mobilitas sosial dipengaruhi oleh tingkat perekonomian dan interaksi sosial yang ada didalam masyarakat. Pada kondisi ini transportasi memiliki peran penting guna menunjang aktivitas yang ada di masyarakat tersebut. Ketika alat transportasi menjadi semakin berkembang pesat maka tingkat mobilitas penduduk semakin tinggi. Didalam masyarakat yang cenderung menuju modern saat ini transportasi dipilih sebagai bentuk mobilitas penduduk yang bersifat sementara. Misalnya, transportasi digunakan pada saat pagi hari ketika seseorang ingin

berangkat kerja menuju tempat kerja dan kemudian transportasi digunakan kembali pada waktu sore hari ketika seseorang pulang bekerja.

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi (Salim, 1993: 6). Pertumbuhan ekonomi suatu Negara atau Bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam Negara atau Bangsa yang bersangkutan. Kebutuhan akan jasa-jasa transportasi ditentukan oleh barang-barang dan penumpang yang akan di angkut dari suatu tempat ketempat yang lain. Dalam penyelenggaraan sistem transportasi perlu adanya suatu pembinaan dari pemerintah selaku pemegang otoritas lalulintas dan angkutan jalan dalam keseluruhan transportasi secara terpadu dengan memperlihatkan seluruh aspek kehidupan masyarakat.

Keberadaan transportasi berfungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Tingginya mobilitas orang dan barang menuntut adanya layanan angkutan umum berbasis jalan. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang, Kota Pangkalpinang merupakan wilayah strategis dipulau Bangka, selain sebagai Ibu Kota Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, Kota Pangkalpinang juga sebagai pusat ekonomi dan fasilitas layanan publik. Kegiatan perdagangan dan jasa dipulau Bangka Belitung berpusat di Kota Pangkalpinang. Pada tahun 2004 tercatat ada 606 unit angkutan kota yang melayani 7 trayek yaitu di Air Hitam, Bukit Merapin, Pangkal Balam, Terminal Kampung Keramat, Sungai Selan, Grimaya, Bandara dan Selindung. Angkot berwarna kuning untuk rute dari pasar ke Grimaya, angkot berwarna merah untuk rute pasar ke Pangkal Balam, angkot warna biru muda untuk rute dari pasar ke Selindung, angkot

berwarna hijau untuk rute dari pasar ke jalan Mentok, angkot berwarna hitam untuk rute dari pasar ke Sampur, angkot berwarna putih untuk rute dari pasar Sungai Selan dan angkot berwarna kuning untuk rute dari pasar ke bandara (Dishub Pangkalpinang, 2014: IV-34).

Waktu operasi angkutan umum dari pukul 06.00 sampai dengan 18.00 wib dan untuk satu mobil angkutan umum berkapasitas sebanyak 14 orang penumpang didalamnya. Jaringan layanan angkutan umum melayani dan menghubungkan dari kawasan komersial seperti halnya dipusat perdagangan (pasar) ke kawasan pemukiman penduduk yang bisa dilihat pada daerah Kota Pangkalpinang sendiri khususnya di seputaran area kawasan Ramayana dan BTC. Penumpang dititik strategis seperti layanan publik atau pusat perdagangan hingga pada saat penerima jasa angkutan (orang, barang dan lainnya) sudah penuh maka angkutan umum (angkot) mulai menjalankan rute trayeknya. Penumpang angkutan umum di Kota Pangkalpinang umumnya adalah pelajar dan pedagang, dan sebagiannya dimanfaatkan oleh para pekerja kantor.

Kendala yang tercipta sekarang ini ialah dimana kurangnya ketersediaan tempat parkir dan juga tempat untuk berkumpulnya para angkutan umum, serta minimnya tempat parkir motor di area Ramayana dan BTC juga tidak jarang membuat masyarakat gerah akan hal tersebut. Bagaimana tidak ditambah lagi jika bertepatan pada hari-hari libur kawasan Ramayana dan BTC menjadi kawasan yang begitu padat dengan segala aktivitas yang terjadi. Hal ini menyebabkan akses yang dibutuhkan masyarakat untuk “berlalu-lalang” kini menjadi semakin sempit, ditambah lagi dengan adanya tempat parkir motor dan para pedagang kaki

lima serta tempat berkumpulnya para angkutan umum menyebabkan para pejalan kaki yang hendak ingin pergi ke pusat perdagangan seperti Ramayana dan BTC harus berhati-hati melewati jalan tersebut. Ditambah lagi seringnya dijumpai pelanggaran yang dilakukan oleh para supir angkutan umum (angkot) yang melakukan pemberhentian sembarangan dan tidak sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan pemerintah, hal ini menyebabkan kawasan Ramayana dan BTC menjadi tidak teratur.

Penyediaan tempat parkir yang terletak di pinggir jalan BTC juga mengakibatkan kemacetan bagi para pengguna jalan yang hendak melintas. Adanya ketentuan bahwa lahan yang dikhususnya bagi para petugas parkir hanya satu baris kendaraan parkir dan itupun hanya dikhususkan bagi kendaraan roda dua. Kendala dari perparkiran di Pangkalpinang ini khususnya Ramayana dan BTC adalah dimana terbatasnya lahan yang disediakan khusus bagi para pengendara motor dan mobil yang hendak pergi ke pusat pembelanjaan (Bangka Pos, 16 April 2014).

Jasa angkutan umum di Kota Pangkalpinang memiliki banyak manfaat. Khususnya untuk di kawasan Ramayana dan BTC, keberadaan jasa angkutan ini dapat menyerap tenaga kerja. Banyak angkatan kerja yang dapat tertampung disini dengan profesi mereka sebagai supir angkot dan petugas parkir sehingga dapat mengurangi angka pengangguran. Dari keberadaan angkutan umum dan petugas parkir sedikit banyaknya dimata masyarakat sangat membantu dalam pelayanan lalulintas dan menyediakan pelayanan jasa angkutan. Disatu sisi yang berlainan dari manfaat angkutan umum dan petugas parkir bagi masyarakat

terdapat sisi negatif yang muncul yaitu sikap acuh dari para petugas parkir dan angkutan umum didalam melakukan kegiatan pekerjaan, mereka selalu saja tidak menghiraukan aturan-aturan yang berlaku dan melanggar aturan-aturan lalulintas yang telah ditetapkan.

Akibat dari hal tersebut timbulah kontra antara pihak angkutan umum dan para petugas parkir motor atau mobil dengan pemerintah, dimana angkutan umum (angkot) masih tetap saja selalu menunggu penumpang sembarangan di tengah-tengah jalan yang membuat pengguna jalan lainnya menjadi sesak dan kawasan tersebut menjadi terasa sempit dilalui oleh para pengguna jalan, fatalnya di kawasan Ramayana dan BTC menjadi macet dan sulit untuk dikontrol petugas parkir yang berada disekitar Ramayana dan BTC. Ini menjadi salah satu problem pemerintah atas ketertiban penggunaan jalan raya yang digunakan angkutan umum sebagai tempat untuk menunggu atau mencari penumpang.

Akhirnya pihak pemerintah mengeluarkan suatu kebijakan terkait penertiban angkutan umum agar para angkutan umum dapat memposisikan wilayah pemberhentian mereka dengan benar sesuai dengan tempat yang telah ditetapkan dan disediakan oleh pemerintah. Dari kebijakan yang telah dilakukan oleh pemerintah terkait dengan penertiban misalnya dengan cara memberikan peringatan dan melakukan penilangan langsung terhadap para angkutan umum dan petugas parkir yang telah melanggar aturan yang telah ditetapkan oleh aparat pemerintahan ini akan membuat suatu efek jera terhadap para pelaku pelanggaran tata tertib. Menjadi daya tarik penulis didalam penelitian ini adalah penulis ingin mengetahui lebih lanjut terkait bagaimana bentuk pengelolaan angkutan umum

(angkot) dan parkir didalam penertiban yang dilakukan oleh aparat pemerintah daerah Kota Pangkalpinang khususnya di kawasan Ramayana dan BTC sebagai pusat layanan publik dan pusat perdagangan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka untuk memperjelas fokus kajian dalam ini peneliti akan merumuskan pokok permasalahan penelitian. Adapun rumusan masalah yang akan dibahas dalam penulisan ini adalah :

1. Bagaimana bentuk pengelolaan angkutan umum (angkot) dan parkir dalam penertiban lalu lintas di kawasan Ramayana dan Bangka *Trade Center* (BTC) ?
2. Apa saja yang menjadi faktor penghambat dan pendukung dalam proses pengelolaan yang dilakukan oleh aparat pemerintahan di kawasan Ramayana dan Bangka *Trade Center* (BTC) ?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah yang akan saya teliti, maka penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan tentang :

1. Untuk menjelaskan bentuk pengelolaan angkutan umum (angkot) dan parkir dalam penertiban lalu lintas di kawasan Ramayana dan Bangka *Trade Center* (BTC)
2. Untuk mengidentifikasi faktor penghambat dan pendukung dalam proses pengelolaan yang dilakukan oleh aparat pemerintahan di kawasan Ramayana dan Bangka *Trade Center* (BTC)

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat teoritis

Diharapkan penelitian dapat bermanfaat dalam pengembangan disiplin ilmu sosial khususnya sosiologi tentang tata ruang kota dan perencanaan sosial, ekonomi maupun politik. Selain itu penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi acuan peneliti berikutnya dengan tema yang sama.

2. Manfaat praktis

- a. Hasil penelitian ini, diharapkan mampu memberikan informasi yang akurat mengenai masalah penertiban para angkutan umum dan petugas parkir yang berada di kawasan Ramayana dan BTC, sehingga dapat membantu para mahasiswa, dosen, orangtua dan masyarakat umum dalam mencari informasi mengenai masalah penataan angkutan umum dan parkir di Kota Pangkalpinang khususnya pada area kawasan Ramayana dan BTC.
- b. Hasil penelitian ini, diharapkan dapat menjadi gambaran mengenai bagaimana bentuk kebijakan pemerintah dan apa saja yang menjadi penghambat dan pendorong didalam upaya penertiban lalu lintas khususnya pada angkutan umum yang berada disepertaran area kawasan Ramayana dan BTC demi mewujudkan keindahan dan kerapian Kota Pangkalpinang.

E. Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian ini, penulis telah melihat dan menelusuri terhadap penelitian-penelitian terdahulu yang berkaitan dengan resistensi angkutan umum

serta kebijakan yang dibuat oleh pemerintah terkait permasalahan pada angkutan umum. Adapun hasil penelitian terdahulu yang dijadikan sebagai referensi sebagai berikut :

Pertama, penelitian yang ditulis oleh Defrina Sukma Satiti (2014) yang berjudul “Kebijakan Transportasi Publik dalam Perspektif *Green Politics* (Studi tentang Rencana Pembangunan Monorel-Trem di Surabaya)”. Dalam penelitian ini dikaji tentang peran dan pertimbangan apa saja yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya dalam menyusun kebijakan untuk mengatasi dampak ekologi akibat sektor transportasi penelitian ini menunjukkan adanya dimensi idealisme yang digunakan Pemerintah Kota Surabaya dalam menyusun rencana kebijakan monorel-trem yang tercantum dalam RPJPD Surabaya tahun 2005-2025. Namun, dimensi idealisme itu tidak didukung dengan kebijakan-kebijakan lainnya yang bisa mengoptimalkan penggunaan angkutan massal monorel-trem, seperti penambahan kilometer panjang jalan, data statistik menunjukkan jumlah kendaraan pribadi dari tahun ke tahun terus meningkat, simpul-simpul perekonomian berupa pusat bisnis dan perbelanjaan, dan sisi estetika.

Sasaran kebijakan angkutan massal monorel-trem adalah pelaku perjalanan kelompok *choice* dan *captive*, di mana kelompok *choice* adalah kalangan menengah ke atas, dan investor. Kebijakan angkutan massal ini tergolong dalam tipe kebijakan reformis, karena hanya berusaha untuk mewedahi kalangan investor dan pengguna kendaraan pribadi terutama mobil. Pertimbangan-pertimbangan dalam rencana kebijakan angkutan umum massal, dalam teori

Green Politics level kebijakan ini dikelompokkan dalam dua dimensi, yaitu dimensi materialisme dan dimensi idealisme.

Memilih moda yang berbasis rel dianggap mampu oleh Pemerintah Kota Surabaya untuk menampung pengguna jalan dengan jumlah yang banyak. Dimensi materialisme tersebut berupa data statistik menunjukkan jumlah kendaraan pribadi dari tahun ke tahun semakin meningkat seiring dengan penambahan panjang jalan itu. Adanya simpul-simpul perekonomian yang menghubungkan pusat-pusat unit pengembangan, seperti pemukiman, pendidikan, perbelanjaan, dan bisnis. Adanya cagar budaya dan sisi estetika dari moda transportasi yang mendasari Pemerintah Kota Surabaya untuk memilih monorel-trem di koridor timur-barat (monorel), dan utara-selatan (untuk moda trem).

Sasaran rencana kebijakan angkutan umum massal monorel-trem ini adalah kelompok *captive* dan *choice* yaitu kalangan menengah keatas yang memiliki kendaraan pribadi untuk bermobilisasi. Pemerintah Kota Surabaya berencana untuk mengurangi pemakaian transportasi pribadi dengan berencana membangun monorel-trem di Surabaya. Simpul-simpul perekonomian yang dihubungkan oleh modamonorel-trem adalah berusaha untuk mewadahi investor, dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di Surabaya. Hal yang dapat dilakukandengan cara *traffic demand management* dan *electronic road pricing* yang akan diterapkan pada rute-rute yang dilalui moda monorel-trem dan *feeder-trunk*.

Penelitian berikutnya yakni yang berjudul “Pengelolaan Transportasi Umum Di Jalan Malioboro Yogyakarta” yang ditulis oleh Eva Dewi Purita (2013). Dalam penelitian ini mengkaji tentang transportasi umum di Jalan Malioboro

Yogyakarta, dan mengetahui faktor yang menghambat pengelolaan transportasi umum di jalan Malioboro. Penelitian ini menunjukkan bahwa pengelolaan transportasi umum di jalan Malioboro dilakukan oleh beberapa pihak yaitu Dinas Perhubungan, Dinas Pemukiman dan Prasarana Wilayah, dan Unit Pelaksanaan Teknis Kawasan Malioboro. Adapun pengelolaan yang dilaksanakan berupa regulasi diantaranya manajemen rekayasa lalu lintas, pemberian sarana dan prasarana lalu lintas. Walaupun pemerintah sudah melakukan pembangunan untuk mengatasi masalah transportasi umum di jalan Malioboro, masih ada beberapa hambatan yang di hadapi dalam pengelolaan transportasi umum di jalan Malioboro adalah kondisi ekonomi pedagang dan tukang parkir di jalan Malioboro , kondisi Sosial dan Juga Kondisi Geografis masih sulit di atasi.

Hasil penelitian menunjukkan beberapa kesimpulan untuk permasalahan lalu lintas yang berada di Jalan Malioboro. Pertama, Kemacetan lalu lintas akan selalu menimbulkan dampak negatif, baik terhadap pengemudinya sendiri maupun ditinjau dari segi ekonomi dan lingkungan. Pengemudi kendaraan, kemacetan akan menimbulkan ketegangan (stress). Selain itu juga akan menimbulkan dampak negatif ditinjau dari segi ekonomi yang berupa kehilangan waktu karena waktu perjalanan yang lama serta bertambahnya biaya operasi kendaraan (bensin, perawatan mesin) karena seringnya kendaraan berhenti. Salah satu penyebab dari kemacetan di jalan Malioboro adalah Ketidakseimbangan antara luas jalan dengan jumlah kendaraan atau transportasi yang melewati jalan malioboro Yogyakarta. Banyaknya kendaraan yang lewat merupakan penyebab utama jalan Malioboro sering mengalami kemacetan.

Kedua, fasilitas parkir banyak daerah pusat keramaian yang tidak memiliki fasilitas ini. Sehingga berdampak bagi pemanfaatan lahan sekitar daerah tersebut, kawasan Malioboro juga tidak memiliki fasilitas parkir yang cukup memadai sehingga menyebabkan banyak pengunjung kawasan ini untuk memarkirkan kendaraannya di sepanjang jalan Malioboro, hal ini juga diperparah dengan masalah retribusi parkir yang dilegalkan oleh Pemerintah Kota.

Ketiga, Fasilitas Angkutan Umum, di jalan Malioboro yang mendominasi angkutan di kawasan ini adalah Bus, Andong, Becak dan Taxi namun masih terasa kurang nyaman, kurang aman dan kurang efisien. Hal ini disebabkan karena kurangnya prasarana yang mendukung dalam pemanfaatan moda transportasi umum.

Terakhir yang menjadi tinjauan pustaka dalam penelitian ini adalah penelitian yang ditulis oleh Rendy Muhammad Mubarak (2013) yang berjudul tentang “Analisis Kinerja Angkutan Umum Kabupaten Jombang”. Dalam penelitian ini mengkaji tentang Angkutan umum yang tersedia di kota Jombang tersedia dengan trayek yang beragam. Untuk transportasi intra wilayah kabupaten, terdapat Angkutan Perdesaan dengan 24 trayek, yang menjangkau ke semua kecamatan. Pertumbuhan jumlah penduduk kabupaten Jombang 1,38% per tahun akan berakibat langsung pada meningkatnya jumlah kendaraan umum dan permintaan akan angkutan umum tersebut, demikian pula kabupaten Jombang yang sedang berkembang dan memberikan kesempatan yang tinggi terhadap kebutuhan akan kendaraan umum. Hal ini dapat mendorong jumlah kendaraan dan permintaan akan pelayanan angkutan umum. Melalui kinerja angkutan umum, dapat dilihat

pelayanan yang telah dilakukan oleh sistem di Kabupaten Jombang dalam melayani kebutuhan masyarakatnya. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan kinerja angkutan umum di Kabupaten Jombang, selanjutnya dapat digunakan untuk pengembangan sistem angkutan umum di Kota Jombang. Trayek yang akan dilakukan penelitian adalah Lyn A & Lyn L (Jalur Barat), Lyn G & Lyn K (Jalur Utara), Lyn B & C (Jalur Selatan). Kinerja angkutan umum yang ditinjau adalah waktu perjalanan pergi pulang, frekuensi kendaraan, faktor muat, Selisih waktu (*Headway*), jumlah trip dan jarak tempuh perkendaraan perhari, waktu siklus (*Cycle Time*), jumlah penumpang perkendaraan per hari, jumlah kendaraan dan waktu sirkulasi. *World Bank* dan Dirjen-Hubdat mengeluarkan standart yang harus dipenuhi untuk kinerja angkutan umum.

Parameter yang perlu ditingkatkan dalam peningkatan kinerja angkutan umum yaitu Faktor muat, Jumlah penumpang dan Faktor Ketersediaan. Hasil dari penelitian ini dapat menjadi masukan bagi instansi terkait di Kabupaten Jombang agar lebih diperhatikan lagi kinerja dari angkutan perdesaan di Kabupaten Jombang sehingga tidak merugikan baik dari pihak konsumen maupun dari pihak operator. Selain itu juga mewujudkan angkutan perdesaan yang nyaman, aman, tepat, cepat dan hemat. Dengan terwujudnya angkutan perdesaan yang nyaman, aman, tepat, dan hemat maka masyarakat kabupaten Jombang khususnya akan lebih tertarik untuk menggunakan angkutan perdesaan dibandingkan ia harus naik kendaraan bermotor.

Dari ketiga penelitian sebelumnya terdapat kesamaan dan perbedaan penelitian yang penulis teliti. Gambaran persamaannya dari tiga penelitian

tersebut dimana tema yang diambil sama dengan peneliti yaitu membahas mengenai fokus pada angkutan umum. Sedangkan perbedaan penelitian penulis dari peneliti-peneliti sebelumnya adalah penelitian pertama yang ditulis oleh Defrina Sukma Satiti (2014) yang berjudul “Kebijakan Transportasi Publik dalam Perspektif Green Politics” (Studi tentang Rencana Pembangunan Monorel-Trem di Surabaya) dalam penelitiannya mengkaji mengenai peran dan pertimbangan apa saja yang dilakukan oleh pemerintah dalam mengatasi dampak ekologi akibat sektor transportasi. Penelitian yang kedua yang ditulis oleh Eva Dewi Purita (2013) yang berjudul “Pengelolaan Transportasi Umum Di Jalan Malioboro Yogyakarta” mengkaji mengenai transportasi umum yang ada di Jalan Malioboro dan untuk mengetahui faktor yang menghambat pengelolaan transportasi umum di Jalan Malioboro. Penelitian yang ketiga yang ditulis oleh Rendy Muhammad Mubarak (2013) yang berjudul “Analisis Kinerja Angkutan Umum Kabupaten Jombang” mengkaji tentang angkutan umum yang tersedia di Kota Jombang dengan trayeknya yang beragam. Sedangkan penelitian yang diteliti oleh peneliti yaitu mengkaji tentang bagaimana bentuk pengelolaan angkutan umum (angkot) dan parkir di kawasan Ramayana dan BTC.

F. Kerangka Teoretis

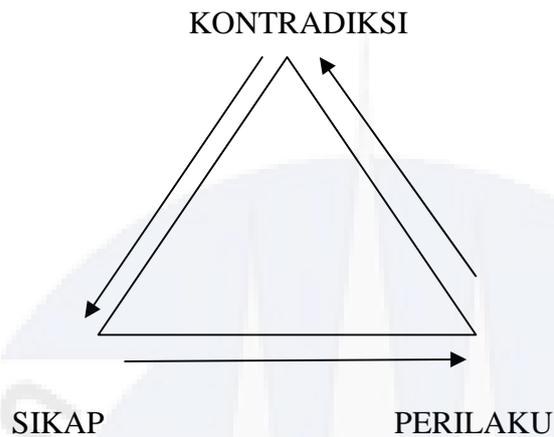
Teori konflik Galtung berusaha memberikan pemahaman yang mendalam mengenai terjadinya konflik. Kekerasan dapat terjadi dimana saja, mulai dari yang berkapasitas besar (perang), kekerasan di keluarga, kekerasan di jalan hingga kekerasan di sekolah. Konsep segitiga konflik Galtung memetakan tipe-tipe kekerasan secara umum menjadi 3 kategori : pertama *direct violence (behavioral)*,

kedua *cultural violence* (sosial konstruk), ketiga *structural violence*. Dari masing-masing kategori konflik tersebut merepresentasikan masing-masing sudut dari “*the violence triangle*” (segitiga kekerasan). Hal ini Galtung menjelaskan dalam “*built-in vicious cycles*” (struktur bagian siklus kekerasan). Galtung membagi struktur kekerasan kedua kategori yaitu yang nampak adalah sebuah kekerasan langsung yang terjadi dengan ditandai akibat-akibat yang kongkrit seperti pembunuhan dan penghancuran, dan yang kedua *invisible* tak Nampak adalah konflik yang melibatkan aspek kultural dan struktural. Kekerasan kultural menyebabkan kekerasan langsung yang melibatkan aktor kekerasan yang memicu kekerasan struktural dengan menggunakan kultur untuk melegitimasi penggunaan kekerasan sebagai instrumennya. Galtung menjelaskan adanya 3 kombinasi komponen yaitu : *attitude*, sikap yang berupa kebencian, *behavior* adalah sebuah perbuatan yang dapat berupa kekerasan dan *contradiction* adalah dapat berupa pertentangan.

Berkaitan mengenai penelitian ini peneliti menggunakan kerangka teoritik segitiga Galtung yang memperlihatkan berbagai individu, kelompok, dan organisasi membawa angka kepentingannya masing-masing. Salah satu yang menjadi sumbangan sosiologi konflik Galtung yang memperlihatkan berbagai individu, kelompok, dan organisasi yang membawa angka kepentingannya masing-masing (Susan, 2010: 90). Kepentingan bisa berwujud dalam bentuk ekonomis maupun politis. Kemudian didalam prosesnya dari masing-masing kelompok sosial akan menciptakan persepsi terhadap kepentingan kelompok diluarnya, didalam proses tersebut akan membawa pada bentuk perilaku-perilaku

tertentu yang memungkinkan terjadinya kontradiksi dan situasi ketegangan. John Galtung juga memperkenalkan tiga dimensi segitiga konflik dalam menganalisa terciptanya sebuah konflik. Berikut gambarannya :

Terdapat 3 dimensi dalam segitiga konflik Galtung



Segitiga konflik kita bisa melihat bahwa dalam sebuah konflik yang tidak simetris, kontradiksi ditentukan oleh pihak-pihak yang bertikai, hubungan mereka, dan benturan kepentingan *inheren* antara mereka dalam berhubungan. Sikap yang dimaksud untuk persepsi pihak-pihak yang bertikai dan kesalahan persepsi antara mereka dan dalam diri mereka sendiri. Jadi, ketika ada perbedaan persepsi atau ketidaksesuaian antara sikap dan perilaku dapat dikatakan terjadinya suatu konflik. Disisi lain teori segitiga konflik diatas menjelaskan bagaimana potensi konflik muncul diakibatkan adanya pemicu konflik. Segitiga konflik diatas merupakan analisis hubungan sebab akibat atau interaksi yang memungkinkan terciptanya konflik sosial. Terdapat tiga dimensi didalam segitiga konflik Galtung yaitu sikap, perilaku, dan kontradiksi. Segitiga konflik Galtung merupakan analisis hubungan sebab akibat atau interaksi yang memungkinkan terciptanya konflik sosial. Selama ini konflik selalu diidentikkan dengan kekerasan, menurut

John Galtung, konflik dapat diartikan sebagai benturan fisik dan verbal dimana muncul penghancuran, tetapi konflik juga bisa dipahami sebagai sekumpulan permasalahan yang menghasilkan penciptaan penyelesaian baru, sedangkan kekerasan adalah situasi ketidaknyamanan yang dialami aktor dimana ketidaknyamanan adalah apa yang “seharusnya” tidak sama dengan apa yang “ada” bisa juga berupa suatu sikap yang ditunjukkan untuk menekan pihak lawan, baik secara fisik, verbal, ataupun psikologi (Susan, 2010: 92).

Dalam teori konflik Galtung fokusnya melihat kepada konsep *triangle* :

1. Sikap terhadap konflik (*conflict attitude*), merupakan persepsi dari anggota atau kelompok tentang isu-isu tertentu yang ada kaitannya dengan kelompok lain. Sederhananya sikap atau persepsi dipicu oleh beragam hal yang berkaitan dengan kelompok lain.
2. Perilaku konflik (*behavior*), merupakan sebuah bentuk kerja sama, persaingan atau juga bisa terjadi permusuhan. Perilaku disini terbentuk dari adanya persepsi dari anggota kelompok terhadap kelompok lainnya yang di manifestasikan kedalam sebuah tindakan nyata.
3. Konflik itu sendiri dalam bentuk kontradiksi atau ketidaksesuaian (*incompatibility*), merupakan kemunculan situasi yang didalam prosesnya melibatkan unsur sikap dan perilaku. Secara sederhana kontradiksi dapat tercipta karena adanya unsur sikap dan perilaku. Secara sederhana kontradiksi dapat tercipta karena adanya unsur persepsi dan tindakan nyata dari kelompok-kelompok yang hidup dalam lingkungan sosial. Pada dasarnya dalam konsep segitiga konflik Galtung, sikap dapat

melahirkan perilaku dan pada saatnya melahirkan apa yang dinamakan kontradiksi atau situasi yang kurang baik.

Ketiga dimensi konsep Galtung diatas dapat dilihat bahwa adanya korelasi yang mengikat antara sikap, perilaku dan kontradiksi yang berkaitan dengan penelitian yang penulis teliti, dimana jika teori segitiga Galtung dikaitkan didalam penelitian ini menjadi relevan. Peneliti melihat bagaimana sikap yang dimunculkan dari para supir angkutan umum dan para petugas parkir. Kemudian memunculkan perilaku yang dapat berupa kerjasama, persaingan, atau paksaan, atau suatu gerak tangan dan tubuh yang menunjukkan persahabatan atau permusuhan antar kedua belah pihak baik para angkutan umum dan petugas parkir dengan aparat pemerintah (LLAJ). Kerjasama ini dapat berupa hubungan yang baik antara para supir angkutan umum dan petugas parkir dalam menerima peraturan-peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah LLAJ, ataupun justru memunculkan persaingan yang dapat berupa penolakan para supir angkutan umum dan petugas parkir hingga mengakibatkan suatu kondisi permusuhan antara kedua belah pihak baik LLAJ maupun para supir angkutan umum dan para petugas parkir. Kemudian peneliti juga melihat timbulnya kontradiksi yang memunculkan situasi yang melibatkan problem sikap dan perilaku sebagai suatu proses pembelaan. Kontradiksi adalah kemunculan situasi yang melibatkan problem sikap dan perilaku sebagai suatu proses, artinya kontradiksi diciptakan oleh unsur persepsi dan gerak etnis-etnis yang hidup dalam lingkungan sosial (Galtung, 2009: 91).