

TESIS

**KEPRIBADIAN, SIKAP, DAN SISTEM PENDAPATAN
SUPIR BUS KOTA DI YOGYAKARTA :
Suatu Model Penanganan Konflik Dalam Bidang Transportasi**



Disusun Oleh :

CHOLIS AUNURROHMAN

NIM : 54 09 0026



Magister Sains (Msi) Studi Perdamaian dan Transformasi Konflik

Universitas Kristen Duta Wacana

Yogyakarta

2011

TESIS

Kepribadian, Sikap, Dan Sistem Pendapatan Supir Bus Kota di Yogyakarta: Suatu Model Penanganan Konflik Dalam Bidang Transoportasi

Telah diajukan dan dipertahankan oleh:
CHOLIS AUNURROHMAN 54 09 0026

Dalam ujian Tesis Program Studi Pascasarjana (S2) Magister Sains (Msi) Studi Perdamaian dan Transformasi Konflik Fakultas Theologia Universitas Kristen Duta Wacana untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Magister Sains pada hari Kamis tanggal 15 Desember 2011

Pembimbing Utama

Anggota Dewan Pnguji Lain



Dr. Henry Feriadi

Dr. Perminas Pangeran, SE, MSi

Penguji :

1. Dra. Endah Setyowati, Msi, MA
2. Dr. Henry Feriadi
3. Dr. Perminas Pangeran, SE, Msi

Disyahkan oleh :



Paulus Widjaja, MAPS, Ph.D.
Pengelola Program Studi Magister Sians UKDW

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

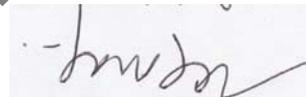
Yang bertanda tangan di bawah ini saya, menyatakan bahwa tesis berjudul **Kepribadian, Sikap, Dan Sitem Pendapatan Supir Bus Kota di Yogyakarta: Suatu Model Penanganan Konflik Dalam Bidang Transportasi** yang diajukan untuk diuji pada tanggal 15 Desember 2011 adalah hasil karya saya.

Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa tesis ini adalah hasil karya saya, dan tidak terdapat sebagian dan/atau keseluruhan tulisan orang lain yang saya salin seolah-olah sebagai tulisan saya.

Apabila dikemudian hari saya terbukti melakukan tindakan menyalin tulisan orang lain dan/atau mengutip tanpa menyebutkan sumber penulisnya, maka gelar dan ijazah yang diberikan oleh Universitas kepada saya adalah batal saya terima.

Yogyakarta, 29 Nopember 2011

Yang Menyatakan



Cholis Aunurrohman



KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan kesehatan, sehingga saya dapat menyelesaikan tesis ini dengan judul **Kepribadian, Sikap, Dan Sistem Pendapatan Supir Bus Kota di Yogyakarta: Suatu Model Penanganan Konflik Dalam Bidang Transportasi**. Tesis ini disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan studi Program Magister Sains (Msi) Studi Perdamaian dan Transformasi Konflik, Fakultas Theologi Universitas Kristen Duta Wacana, Yogyakarta.

Saya ucapkan terimakasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Paulus Widjaja, MAPS, Ph.D., selaku ketua pengelola Program Studi Perdamaian dan Transformasi Konflik Universitas Kristen Duta Wacana Yogyakarta.
2. Bapak Dr. Henry Feriadi, selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan arahan strategis selama proses penyusunan tesis ini
3. Bapak Dr. Perminas Pangeran, SE, MSi., selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan umpan balik dan masukan berharga guna penyempurnaan tesis ini.
4. Bung Jamal, Mas Taufik, Mas Pandu Yudha Sanjaya, dan Mamanya Zidni yang telah membantu proses pengumpulan data lapangan.
5. Istri tercinta, Yusnita Ritonga, SH, MH, serta Ananda Muhammad Rizki dan Ali Achmad Fauzan.

Tak ada gading yang tak retak, oleh karena itu kritik saran yang bersifat konstruktif saya harapkan guna penyempurnaan di masa mendatang. Semoga tesis ini bermanfaat.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 29 Nopember 2011

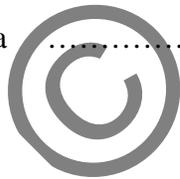
Cholis Aunurrohman

DAFTAR ISI

	Hal
Halaman Cover	
Halaman Lembar Pengesahan	
Halaman Pernyataan Keaslian Tesis	i
Daftar Isi	ii
Abstract	v
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	9
1.3. Tujuan dan Kontribusi	9
1.4. Kerangka Teoritis	10
1.5. Hipotesis	12
1.6. Sistematika Penulisan	12
1.7. Tinjauan Pustaka	13
1.7.1. Regulasi Terhadap Supir Bus Kota	13
1.7.2. Regulasi Terhadap Organisasi Angkutan Umum	14
1.7.3. Peran Pemerintah	15
1.7.4. Teori Psikologi Kognitif Hippocrates	16
1.7.5. Teori Segitiga Konflik Johan Galtung	17
1.7.6. Teori Perdamaian John Paul Lederach	18
1.7.7. Instrumen Transformasi Konflik	23
1.8. Metodologi Penelitian	24
1.8.1. Jenis Penelitian	24
1.8.2. Batasan Masalah dan Penelitian	25
1.8.3. Jenis dan Sumber Data	25
1.8.4. Tahapan Penelitian	26

1.8.4.1. Tahapan Persiapan	26
1.8.4.1.1. Kisi-Kisi	26
1.8.4.1.2. Desain Kuesioner	28
1.8.4.2. Tahapan Pelaksanaan	28
1.8.4.2.1. Prosedur Pengambilan Sampel	28
1.8.4.2.2. Prosedur Pengumpulan Data	29
1.8.4.2.3. Prosedur Pengujian Data	31
1.8.4.2.4. Prosedur Pengukuran Data	32
1.8.4.3. Tahapan Analisis	32
1.8.4.3.1. Teknik Analisis Data	32
1.8.4.3.2. Penyimpulan	34
BAB II YOGYAKARTA SEBAGAI KONTEKS PENELITIAN	36
2.1. Gambaran Umum Obyek Penelitian	36
2.1.1. Sejarah Yogyakarta	36
2.1.2. Kondisi Geografi	37
2.1.3. Penduduk dan Tenaga Kerja	38
2.1.4. Kesejahteraan	38
2.1.5. Infrastruktur dan Transportasi	39
2.2. Gambaran Umum Konflik	40
2.2.1. Dinamika Transportasi Nasional	40
2.2.2. Penyelenggaraan Angkutan Umum Di Yogyakarta	42
2.2.3. Dampak Sistem Setoran Terhadap Supir	45
2.2.4. Sketsa Konflik	47
2.2.5. Reforma Sistem Angkutan	55

BAB III	TEMUAN DAN ANALISIS TERHADAP SUPIR	61
	3.1. Analisis Data Kuesioner	61
	3.1.1. Supir yang Menggunakan Sistem Setoran	61
	3.1.2. Supir yang Digaji Bulanan	65
	3.2. Analisis Komparatif	71
	3.3. Analisis Chi-Square	78
	3.4. Analisis Data Wawancara	80
	3.5. Analisis Data Studi Dokumen	83
	3.6. Penanganan Konflik Perspektif Perdamaian	84
	3.6.1. Penanganan Kepribadian dan Sikap Yang Berpotensi Konflik...	84
	3.6.2. Analisis Kasus Dengan Teori Segitiga Konflik Johan Galtung	86
	3.6.3. Analisis Kasus Dengan Teori Perdamaian John Paul Lederach..	91
BAB IV	PENUTUP	105
	4.1. Kesimpulan	105
	4.2. Saran	108
Daftar Pustaka	114



ABSTRACT

The current situation of the Yogyakarta city bus drivers is quite concerning. From the results of analyzing their behavior, it is known that they are influenced by internal and external factors. The internal factors are related to the driver's personality type, while the external factors are associated with the competitors (drivers), organizations, and government policies.

The external factors have a strong influence on behavior of drivers using the deposit system, and are influential on the behavior of monthly-paid drivers. Out of thirty people surveyed, city bus drivers who use the deposit system tends to a phlegmatic personality type (16 people or 53%), while city bus drivers who are monthly-paid tend to have a melancholic personality (13 people or 43%).

All the stakeholders need to be encouraged to implement the mandate of article 79 paragraph 4 and article 78 paragraph 1 of the Law No.22 of 2009 Traffic and Road Transportation. Peace education curriculum needs to be integrated into the education training materials (educational training) as an instrument for peace building, because the behavior might be affected by learning process.

Key words: Conflict – behaviors – resolution



ABSTRACT

The current situation of the Yogyakarta city bus drivers is quite concerning. From the results of analyzing their behavior, it is known that they are influenced by internal and external factors. The internal factors are related to the driver's personality type, while the external factors are associated with the competitors (drivers), organizations, and government policies.

The external factors have a strong influence on behavior of drivers using the deposit system, and are influential on the behavior of monthly-paid drivers. Out of thirty people surveyed, city bus drivers who use the deposit system tends to a phlegmatic personality type (16 people or 53%), while city bus drivers who are monthly-paid tend to have a melancholic personality (13 people or 43%).

All the stakeholders need to be encouraged to implement the mandate of article 79 paragraph 4 and article 78 paragraph 1 of the Law No.22 of 2009 Traffic and Road Transportation. Peace education curriculum needs to be integrated into the education training materials (educational training) as an instrument for peace building, because the behavior might be affected by learning process.

Key words: Conflict – behaviors – resolution



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Aunurohman (2010) mengamati sikap supir bus kota di Indonesia cukup memprihatinkan. Konflik fisik antar supir bus kota dalam perebutan penumpang masih terus mengintai hingga kini.¹ Aunurrohman (2010b) melihat konflik fisik tidak saja terjadi pada sesama supir bus kota, tetapi juga terjadi antara supir bus kota dengan pengguna jalan lain dalam perebutan ruang.²

Sikap menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah siap mengambil keputusan untuk bertindak. Supir memiliki makna orang yang pekerjaannya memimpin, mengatur arah perjalanan. Bus berarti kendaraan yang digunakan untuk mengangkut orang dalam jumlah banyak. Adapun kota mengandung arti wilayah tertentu yang padat penduduk dan dibangun segala sarana kebutuhan dengan peradaban yang lebih modern.³ Dengan demikian sikap supir bus kota adalah pengambilan keputusan untuk mengatur arah perjalanan dengan kendaraan yang digunakannya guna mengangkut orang dalam jumlah banyak di wilayah yang padat penduduk.

¹ Cholis Aunurohman, *Transformasi Konflik Perspektif Transportasi*, Yogyakarta, Ideas Media, 2010, hlm.5

² Cholis Aunurohman, *Transportasi & Transformasi Sosial: Reforma Kebijakan Transportasi di Indonesia*, Yogyakarta, Ideas Media, 2010, hlm.12

³ Amran YS Chaniago, *Kamus Bahasa Indonesia Lengkap*, Bandung, Pustaka Setia, 1995

Fenomena sikap supir bus kota di Yogyakarta setidaknya tercermin dari tiga kasus di bawah ini. Tri Haryani (38) sering dibuat kecewa oleh supir bus kota. Beberapa kali dialaminya, supir bus kota saling mendahului dengan bus kota lain hingga terjadi *serempetan* antarbus. Saat kecelakaan itu terjadi, wanita yang berprofesi sebagai Pedagang Kaki Lima (PKL) di pasar Beringharjo ini pun langsung memutuskan untuk turun dan berpindah dengan naik andhong. Hal itu dilakukan karena Ia merasa keselamatannya tidak dihargai oleh supir bus kota.⁴

Sikap kurang baik supir bus kota tersebut juga dibenarkan oleh Jumono (45). Sebagai kusir andong, Ia sering *disiap* bus kota, lalu mereka berhenti mendadak tepat di depan andhongnya. Walaupun hanya sebatas menurunkan penumpang sebentar, tetapi menurutnya ini sangat berbahaya bagi keamanan pengguna jalan seperti dirinya, karena andhong tidak memiliki rem.⁵

Subarjo (50), juru parkir yang biasa berkerja di jalan Kaliurang membenarkan sikap kurang baik supir bus kota tersebut. Ia sering melihat supir bus kota menggunakan jalan semaunya sendiri tanpa memperdulikan orang lain. Mereka sering menurunkan penumpang tepat di mana Ia menjalankan aktifitas parkir. Akibatnya, Ia sering merasa tidak nyaman menjalankan aktifitas parkir di tempat itu.⁶

Herry Zudianto, Walikota Yogyakarta mengakui adanya sikap supir seperti itu. Menurutnya, bus kota yang beroperasi di Yogyakarta saat ini sudah tidak mampu

⁴ Trans Media, Edisi 003, Agustus, Yogyakarta, 2005, hlm.20

⁵ Trans Media, Edisi 002, Juli, Yogyakarta, 2005, hlm.13

⁶ *Ibid*, hlm.3

menjamin rasa aman, nyaman, dan keselamatan penumpang serta pengguna jalan lain.⁷

Fenomena tersebut sebagian besar dilakukan oleh supir bus kota yang menggunakan sistem setoran. Sistem setoran adalah suatu sistem yang mewajibkan awak bus membayar sejumlah uang yang telah ditentukan oleh pemilik bus. Awak bus adalah orang-orang yang mengoperasikan bus di jalan terdiri dari supir, kernet, dan kondektur. Supir bus bertugas menjalankan armada, kernet bus bertugas mencari penumpang, dan kondektur bus bertugas menarik ongkos dalam jumlah tertentu. Apabila uang yang didapatkan melebihi dari setoran yang ditargetkan, maka kelebihan tersebut adalah menjadi milik awak bus. Sebaliknya, apabila uang didapatkan kurang dari target setoran, maka mereka wajib menyetor sesuai ketentuan kepada pemilik bus.

Dampak dari sistem setoran yang ditentukan besarnya oleh pemilik bus menyebabkan supir sangat khawatir apabila target setoran tidak tercapai. Kekhawatiran *nombok* selalu menghantuinya, sehingga mendorong mereka saling bahu-membahu untuk mendapatkan penumpang sebanyak mungkin guna mencapai target setoran.

Menurut Kuntoro (2011), pendapatan bersih awak bus adalah pendapatan kotor dikurangi uang setoran kepada pemilik bus, iuran wajib kepada Koperasi Angkutan Kota (Kopata), dan biaya *overhead* di jalan. Dari pendapatan kotor yang didapatkan, maka awak bus bertanggung jawab :

⁷ Transmedia, Edisi 004, September, Yogyakarta, 2005, hlm.1

- a. Membayar uang setoran kepada pemilik bus;
- b. Membayar iuran wajib kepada Kopata;
- c. Membayar biaya *overhead* yang terdiri dari: Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM); Biaya retribusi terminal; Biaya kerusakan kecil yang terjadi selama bus kota beroperasi di jalan; Biaya makan awak bus kota selama beroperasi di jalan, dan; Biaya pungutan liar di jalan;
- d. Sisanya dianggap sebagai gaji awak bus kota.⁸

Dalam lima tahun terakhir, sistem sotoran ini mulai dipersoalkan oleh banyak kalangan. Widorisnomo, Kepala Dinas Pehubungan Kota Yogyakarta mengeluhkan adanya sistem setoran ini. Kejar setoran sering dijustifikasi supir untuk melanggar trayek. Sebagai contoh pagi hari beroperasi di jalur 6, siang hari beroperasi di jalur 4, dan sore hari beroperasi di jalur 2. Seharusnya praktek ini tidak boleh terjadi, karena setiap bus memiliki rute atau jalur yang telah ditetapkan berdasarkan ijin trayeknya.⁹

Trayek adalah rute-rute yang telah ditentukan oleh pemerintah yang dalam hal ini Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (Dishub DIY). Masa berlaku trayek adalah lima tahun dan dapat diperpanjang oleh pihak Dishub DIY dan pemilik bus. Jika bus trayeknya di jalur 6, maka bus tersebut harus melewati rute Giwangan-Gambiran-Veteran-Kusumanegara-Hayamuruk-Y.Sudarrso-Wahidin – Yohanes-UGM. Apabila bus memiliki trayek di jalur 4, maka bus tersebut harus melewati rute Giwangan-RR.Selatan-Ngangkruk-Gedungkuning-Kusumanegara-Suryotomo-Suroto-UGM-Simanjuntak-Sudirman-Mangkubumi-Malioboro-Senopati-Kusumanegara –Gedung Kuning-RR.Selatan-Giwangan.

⁸ Wawancara dengan Kuntoro, Pemilik Bus Kopata Jalur 2, tanggal 4 Februari 2011.

⁹ Transmedia, Juli, Yogyakarta, 2005, *Op.cit*, hlm.2.

Dalam prakteknya, jika penumpang di jalur 6 sepi, maka bus yang memiliki trayek di jalur 6 berpindah ke jalur 4. Akibatnya, supir bus yang memiliki trayek di jalur 4 akan mengejar bus jalur 6 tersebut. Kompetisi semacam ini tidak sehat karena mendorong terjadinya konflik fisik antar awak bus yang satu dengan yang lain dalam perebutan penumpang.

Kuntoro juga menjelaskan bahwa sistem setoran dibangun berdasarkan kesepakatan antara pemilik bus dengan supir. Sebelum tahun 1990-an jumlah kendaraan bermotor masih sedikit dan jumlah penumpang masih banyak. Sehingga jarang ditemui konflik fisik antar supir yang disebabkan oleh alasan mengejar setoran. Pendapatan supir rerata pada tahun 1991 adalah Rp 50.000,00 per hari. Sementara gaji Pegawai Negeri Sipil (PNS) Golongan II pada tahun yang sama hanya Rp 60.000,00 per bulan. Dengan kata lain, konflik fisik antar supir dengan alasan mengejar setoran saat ini lebih disebabkan jumlah penumpang yang semakin sedikit.¹⁰

Dasron Hamid, Mantan Rektor Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (UMY) membenarkan pendapat Kuntoro tersebut. Meningkatnya kepemilikan kendaraan bermotor berdampak pada berkurangnya pangsa pasar bus kota. Menurunnya pendapatan supir bus kota akhir-akhir ini, lebih disebabkan karena pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor di Yogyakarta yang tidak terkendali.¹¹

¹⁰ Wawancara dengan Kuntoro, Pemilik Bus Kopata Jalur 2, tanggal 4 Februari 2011.

¹¹ Transmedia, September, Yogyakarta, 2005, *Op.cit*, hlm.4.

Tujuh tahun silam, pendapatan kotor rerata yang didapatkan awak bus sebesar Rp.193.260,00–Rp.350.966,00 per hari. Setelah dikurangi uang setoran, iuran Kopata dan biaya operasional di jalan rerata sebesar Rp.193.236,00–Rp.244.846,00 per hari, maka pendapatan yang diterima supir rerata sebesar Rp.27.667,00–Rp.41.333,00 per hari.¹²

Saat ini, pendapatan yang didapat supir sebesar Rp.20.000,00–Rp.25.000,00 per hari. Kasus-kasus tertentu ada supir yang mendapatkan lebih rendah yaitu sebesar Rp.10.000,00 per hari. Bahkan, ada juga supir yang pulang tanpa membawa uang. Winduharto, supir bus Puskopkar, menuturkan bahwa total penghasilan yang harus didapatkan dalam sehari tidak boleh kurang dari Rp.400.000,00. Namun, pendapatan rerata yang dibawa pulang hanyalah Rp.20.000,00–Rp.25.000.000,00 per hari.¹³

Jono, kernet bus Aspada menjelaskan penghasilan yang didapatkan saat ini sangat menurun drastis. Dulu Ia bisa membawa pulang uang Rp 20.000,00 per hari. Namun, sekarang hanya mendapatkan Rp 10.000,00 per hari. Bahkan, seringkali Ia pulang tidak membawa uang sama sekali.¹⁴

Susanto (42), kendaktur Bus Puskopkar Jalur 7 mengemukakan bahwa minimnya penghasilan yang Ia dapatkan ini berbeda jauh dengan 25 tahun silam.

¹² Pustral UGM, *Kajian Kritis Organisasi dan Operasi Transportasi Perkotaan di Yogyakarta*, Laporan Penelitian, 2005, hlm.16-17.

¹³ Transmedia, Edisi 005, Nopember, Yogyakarta, 2005, p.16.

¹⁴ Transmedia, Yogyakarta, 2005, *Op.cit*, hlm.2.

Susanto yang telah bekerja sebagai kondektur sejak tahun 1975, sekarang ini sering pulang tanpa membawa uang.¹⁵

Suyatmin, pemilik bus Kopata menegaskan bahwa saat ini pendapatan yang diterimanya sangat kecil. Ia pun harus menanggung biaya lain-lain apabila bus yang dioperasikan di jalan terjadi kecelakaan lalulintas. Sehingga tidak benar bahwa sistem setoran lebih menguntungkan pemilik bus.¹⁶

Prof. Dr. Djohar, MS, selaku rektor Universitas Taman Siswa (UST) berpendapat bahwa akar persoalannya bukan pada sistem setoran tetapi soal tanggung jawab pemerintah. Seharusnya penyelenggaraan, pengelolaan, dan pengaturan bus kota menjadi tanggung jawab pemerintah, dan bukan diserahkan kepada pihak swasta yang menggunakan sistem setoran.¹⁷ Barangkali itu sebabnya, pemerintah kemudian menerapkan gaji bulanan pada supir bus TransJogja.

Pada bulan Maret 2008, Dishub Provinsi DIY mengoperasikan Bus TransJogja yang kemudian dikelola oleh PT. Jogja Tugu Trans (JTT). Supir bus yang mengoperasikan bus TransJogja tidak menggunakan sistem setoran melainkan digaji bulanan dengan jumlah tertentu. Dengan gaji bulanan, maka supir bus TransJogja tidak ditargetkan mencari penumpang sebanyak-banyaknya. Tetapi, tugas supir hanya menjalankan bus dari halte ke halte sesuai rute dan waktu yang telah ditentukan. Halte adalah tempat pemberhentian bus yang telah ditentukan, sedangkan rute adalah

¹⁵ Transmedia, Edisi 001, Juni, Yogyakarta, 2005, p.4.

¹⁶ Transmedia, Edisi 002, Juli, Yogyakarta, 2005, *Lok.cit*, hlm.5.

¹⁷ Transmedia, September, Yogyakarta, 2005, *Op.cit*, hlm.3.

jalur-jalur yang harus dilewati bus. Rute yang di tempuh tersebut mengikuti jadwal yang telah ditentukan.

Sistem ini menggunakan sistem tiket yang dibayar pada petugas di halte pemberhentian. Selain itu, diterapkan sistem pembayaran yang berbeda-beda yaitu tiket sekali jalan, tiket pelajar, dan tiket umum berlangganan. Ada tiga macam tiket yang dapat dibeli oleh penumpang, yaitu tiket sekali jalan (*single trip*), tiket pelajar, dan tiket umum berlangganan. Tiket akan diperiksa secara otomatis melalui suatu mesin yang akan membuka pintu secara otomatis.¹⁸

Sejauh ini tidak ditemukan supir bus TransJogja yang menaikkan penumpang di sembarang tempat ataupun yang membahayakan penumpang. Akan tetapi, baru-baru ini (pertengahan Januari-Desember 2011), ditemukan fenomena sejumlah supir bus TransJogja saling mendahului antar sesama bus TransJogja.¹⁹

Yuswana (2010) berpendapat bahwa fenomena tersebut berkaitan dengan tipe kepribadian dan sikap supir bus kota.²⁰ Tipe kepribadian digolongkan menjadi *choleric*, *melancholic*, *phlegmatic*, dan *sanguinic*. Sedangkan sikap terkait dengan lingkungan supir, organisasi dan pemerintah. Diantaranya adalah bertambahnya sepeda motor dan mobil, keberadaan becak dan sepeda onthel, menurunnya jumlah penumpang, sepi penumpang pada trayek yang dilalui, umur bus yang cukup tua,

¹⁸ [Http://iqmaltahir.wordpress.com/2010/02/08/percepat-pengadaan-bus-trans-yogya](http://iqmaltahir.wordpress.com/2010/02/08/percepat-pengadaan-bus-trans-yogya), diunduh tanggal 7 Januari, 2011.

¹⁹ Wawancara interaktif dengan Jamal, Pemerhati Sosial, tanggal 16 Februari 2011

²⁰ Wawancara dengan Agung Yuswana, Pemerhati Sosial tanggal 8 Januari 2011.

kebijakan trayek jalur ramai dan sepi, disfunksinya halte, dan rendahnya kesadaran penumpang.

Sudah saatnya sikap supir bus kota ini ditelaah untuk kemudian dicarikan solusinya, sehingga konflik di jalan dapat direduksi dan perdamaian tercipta.

1.2. Perumusan Masalah

Sikap supir bus kota kini cukup memprihatinkan. Konflik fisik antar supir bus kota dalam perebutan penumpang masih terus mengintai hingga kini. Konflik fisik tidak saja terjadi pada sesama supir bus kota, tetapi juga terjadi antara supir bus kota dengan pengguna jalan lain dalam perebutan ruang.

Konflik fisik antar supir bus kota dan pengguna jalan lain dalam perebutan ruang tersebut, berkaitan dengan perbedaan kepribadian dan sikap supir bus kota di Yogyakarta. Sikap supir bus kota yang menggunakan sistem setoran dan gaji bulanan berkaitan erat dengan tipe kepribadian dan sikap supir yang dikelilingi faktor lingkungan supir, organisasi dan pemerintah.

Berdasarkan pemikiran di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah **Ada perbedaan kepribadian dan sikap supir bus kota yang menggunakan sistem setoran dan gaji bulanan.**

1.3. Tujuan dan Kontribusi

1. Untuk menganalisis kepribadian dan sikap supir bus kota yang menggunakan sistem setoran dan gaji bulanan di Yogyakarta.

2. Untuk mendisain perubahan kebijakan jangka pendek, menengah, dan panjang dalam kerangka membangun perdamaian.

Kontribusi penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi dan ilmu pengetahuan. Penelitian ini juga diharapkan menjadi masukan bagi Dishub DIY, dalam perencanaan dan pengembangan penyelenggaraan bus kota di masa mendatang.

1.4. Kerangka Teoritis

1. Teori Psikologi Kognitif

Teori yang diusung Hippocrates ini menggolongkan kepribadian seseorang ke dalam empat tipe yaitu *choleric*, *melancholic*, *phlegmatic*, dan *sanguinic*.²¹

Keunggulan teori Hippocrates ini adalah Ia mampu mendefinisikan ciri-ciri tingkah laku seseorang. Teori Hippocrates ini akan digunakan untuk menganalisis sikap supir bus kota, melalui seperangkat pertanyaan uji kepribadian yang dipopulerkan oleh Littauer (1996).²²

²¹ Alwisol, *Psikologi Kepribadian*, Malang, Universitas Muhammadiyah Malang Press, 2004, hlm.212

²² Florence Littauer, *Personality Plus*, Jakarta, Binarupa Aksara, 1996, hlm.15-18

2. Teori Segitiga Konflik

Galtung (2003) mencermati ada keterkaitan antara sikap dengan perilaku dan konteks, yang kemudian disebut segitiga konflik.²³ Keunggulan teori ini adalah Ia dapat digunakan untuk menganalisis hubungan antara sikap, perilaku, dan konteks. Teori ini akan digunakan untuk menganalisis sikap, perilaku, dan konteks yang saling mempengaruhi ketiganya.

3. Teori Perdamaian

Lederach (2005) menjelaskan untuk membangun perdamaian diperlukan kerangka kerja. Keunggulan teori ini adalah Ia dapat digunakan untuk memotret *issue, relationship, subsystem, system, narrative, remembered history, lived history, recent events, immediate, preparation, design social change, and desired future*.²⁴ Kemudian Lederach (1997) menegaskan bahwa membangun perdamaian dipengaruhi peran pemimpin yang meliputi *top leadership, middle range leadership, and grassroots leadership*.²⁵ Teori ini akan digunakan untuk menganalisis komponen struktural, informasi masa lalu, usaha-usaha penangana konflik, dan peran pemimpin.

²³ Johan Galtung, *Studi Perdamaian: Perdamaian dan Konflik Pembangunan dan Peradaban*, Surabaya, Pustaka Eureka, 2003, hlm.159-161

²⁴ John Paul Lederach, *The Moral Imagination: The Art and Soul of Building Peace*, Oxford University Press, 2005, hlm. 144

²⁵ John Paul Lederach *Building Peace: Sustainable Reconciliation in Divided Societies*, United States Institute Peace Press, 1997, hlm.38

1.5. Hipotesis

1. Supir bus kota yang menggunakan sistem setoran memiliki kepribadian yang berbeda dengan supir bus kota yang digaji bulanan
2. Supir bus kota yang menggunakan sistem setoran memiliki sikap yang berbeda dengan supir bus kota yang digaji bulanan

1.6. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Merupakan gambaran umum penelitian yang berisi latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan kontribusi, kerangka teoritis, hipotesis, dan sistematika penulisan. Bab ini juga menjelaskan landasan teori dan telaah literatur yang mendasari penelitian. Bab ini juga diuraikan metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan penelitian, yang memuat jenis penelitian, batasan masalah dan penelitian, jenis dan sumber data, dan tahapan penelitian.

Bab II Yogyakarta Sebagai Konteks Penelitian

Bab ini menguraikan konteks Yogyakarta, kebijakan pemerintah yang mempengaruhi kehidupan politik, ekonomi, sosial, budaya, yang berpengaruh pada bidang transportasi.

Bab III Temuan dan Analisis Terhadap Supir

Bab ini menjelaskan analisis dan pembahasan terhadap hasil kuesioner, hasil wawancara, dan hasil studi dokumen yang didapat, serta penanganan konflik perspektif perdamaian.

Bab IV Penutup

Bab ini berupa kesimpulan termasuk di dalamnya keterbatasan-keterbatasan selama proses penelitian, dan saran.

1.7. Tinjauan Pustaka

1.7.1. Regulasi Terhadap Supir Bus Kota

Supir bus kota sebagaimana tersebut dalam Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa :

1. Supir bus kota wajib tertib, wajib singgah di terminal yang sudah ditentukan, wajib menutup pintu selama kendaraan berjalan, dan wajib mematuhi batas kecepatan paling tinggi yang ditentukan.
2. Supir bus kota dilarang memberhentikan kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan, dilarang mengetem selain di tempat yang telah ditentukan, dilarang menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, dan dilarang melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.
3. Supir bus kota yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf g, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
4. Supir bus kota yang memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf d, atau tidak menutup pintu kendaraan selama kendaraan berjalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf e, dipidana

kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus limapuluh ribu rupiah).

5. Supir bus kota yang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

1.7.2. Regulasi Terhadap Organisasi Angkutan Umum

Organisasi atau Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana tersebut dalam Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa :

1. Setiap perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang/ barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, wajib melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin yang diberikan, dan wajib mengoperasikan armada sesuai dengan standar pelayanan minimal.
2. Setiap perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Kriteria pelayanan minimal dimaksud adalah harus memiliki rute tetap dan teratur, terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal yang ditentukan.
3. Setiap perusahaan angkutan umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian supir sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Waktu kerja supir paling lama 8 (delapan) jam sehari. Dalam hal tertentu supir dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.
4. Setiap orang yang mengemudikan angkutan umum yang tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
5. Setiap perusahaan angkutan umum yang menyimpang dari ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

6. Setiap perusahaan angkutan umum yang tidak mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian pengemudi angkutan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90, dikenai sanksi administratif berupa peringatan tertulis, pemberian denda administratif, pembekuan izin, dan/atau pencabutan izin.

1.7.3. Peran Pemerintah

Peran pemerintah sebagaimana tersebut dalam Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa :

1. Pemerintah Pusat sebagaimana tersebut dalam Pasal 138, bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.
2. Pemerintah Pusat sebagaimana tersebut dalam Pasal 158, menjamin ketersediaan angkutan massal di kawasan perkotaan didukung dengan mobil bus yang berkapasitas angkut massal, lajur khusus, trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal, dan angkutan pengumpan.
3. Pemerintah Daerah Provinsi sebagaimana tersebut dalam Pasal 139 ayat 2 wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar kota dalam provinsi.
4. Pemerintah Daerah Provinsi sebagaimana tersebut dalam Pasal 213, wajib melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap perusahaan angkutan umum, pemilik, dan/atau pengemudi angkutan umum

Berdasarkan Perda Provinsi DIY No.6 Tahun 1982 tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan Tatakerja Dinas Lalulintas dan Angkutan Jalan Raya menyatakan bahwa :

1. Kepala Sub Dinas (Kasubdin) Angkutan dan Terminal di antaranya bertugas melaksanakan “perijinan angkutan” dan “pembinaan terhadap pengusaha beserta karyawannya”. Kasubdin ini di antaranya dibantu oleh Kepala Seksi (Kasi) Perijinan yang memiliki tugas di antaranya adalah mengeluarkan ijin dan “menyusun jam perjalanan bus”. Kasi Pembinaan

- Angkutan mempunyai tugas di antaranya adalah pembinaan dan “pengendalian terhadap perusahaan angkutan”
2. Kepala Sub Dinas Lalulintas mempunyai tugas di antaranya adalah “menciptakan angkutan yang tertib, cepat, aman, lancar, dan murah”. Kasubdin ini di antaranya dibantu oleh Kasi Penyuluhan dan Pembinaan yang bertugas di antaranya menyelenggarakan “penyuluhan kepada organisasi angkutan”. Kasi Pengaturan dan Pengamanan mempunyai tugas di antaranya adalah “pengaturan tempat parkir”.
 3. Kepala Sub Dinas Teknik di antaranya mempunyai tugas melaksanakan “pengadaan, pemasangan, pemeliharaan dan pengembangan fasilitas jalan”. Kasubdin Teknik juga mempunyai fungsi “pengumpulan data kecelakaan lalulintas”.

1.7.4. Teori Psikologi Kognitif Hippocrates

Teori psikologi kognitif yang diusung Hippocrates (400 SM) menggolongkan kepribadian seseorang ke dalam empat tipe yaitu *choleric*, *melancholic*, *phlegmatic*, dan *sanguinic*. Keempat tipe kepribadian tersebut dipengaruhi oleh empat cairan (*humors*) yang menjadi penentu tempramen manusia yaitu darah (*blood*), lendir (*phlegm*), empedu hitam (*black bile*) dan empedu kuning (*yellow bile*). Tipe kepribadian *choleric* dipengaruhi cairan *yellow bile*, *melancholic* dipengaruhi cairan *black bile*, *phlegmatic* dipengaruhi cairan *phlegm*, dan *sanguinic* dipengaruhi cairan *blood*.²⁶

Littauer (1996) mendefinisikan ciri-ciri tingkah laku *choleric*, *melancholic*, *phlegmatic*, dan *sanguinic* adalah sebagai berikut :²⁷

1. Seseorang bertipe kepribadian *choleric* apabila memiliki ciri-ciri tingkah laku *adventurous*, *persuasive*, *strong willed*, *competitive*, *resourceful*, *self reliant*, *sure*, *positive*, *outspoken*, *forceful*, *daring*, *confident*, *independent*, *decisive*, *mover*, *tenacious*, *leader*, *chief*, *productive*, *bold*, *bossy*,

²⁶ Alwisol, *Op.cit*, hlm.211-212

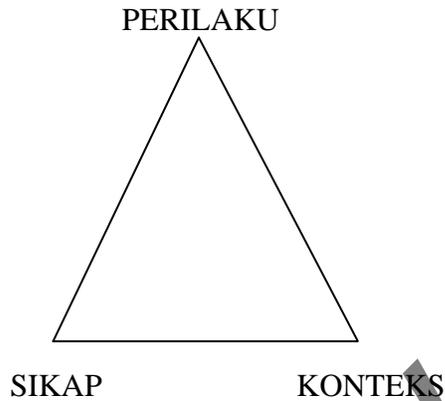
²⁷ Florence Littauer, *Op.cit*, hlm.15-18

unsympathetic, resistant, frank, impatient, uaffectionate, headstrong, proud, argumentative, nervy, workaholic, tactless, domineering, intolerant, manipulative, stubborn, lord over others, short tempered, rash, crafty.

2. Seseorang bertipe kepribadian *melancholic* apabila memiliki ciri-ciri tingkah laku *analytical, persistent, self sacrificing, considerate, respectful, sensitive, scheduled, planner, ordely, faithful, detailed, cultured, idealistic, deep, musical, thoughtful, loyal, chartmaker, perfectionist, behaved, bashful, unforgiving, resentful, fussy, insecure, unpopular, hard to please, pessimistic, alienated, negativeattitude, withdrwan, too sensitive, depressed, introvert, moody, skeptical, loner, suspicious, revengeful, critical.*
3. Seseorang bertipe kepribadian *phlegmatic* apabila memiliki ciri-ciri tingkah *adaptable, peaceful, submissive, controlled, reserved, satisfied, shy, patient, obliging, friendly, diplomatic, constent, inofensive, dry humor, mediator, tolerant, listener, contented, pleasant, balanced, blank, unenthiasic, reticent, fearful, indecisive, uninvolved, hesitant, plain, aimless, nonchalant, worrier, timid, doubtful, indifferent, mumbles, slow, lazy, sluggish, reluctant, compromi.*
4. Seseorang bertipe kepribadian *sanguinic* apabila memiliki ciri-ciri tingkah *animated, playful, sociable, coovincing, refreshing, spirited, prometer, spontaneous, optimistic, funny, delightful, cheerful, inspiring, demonstrative, mixes easily, talker, lively, cute, populer, bouncy, brassy, undisciplined, reptitious, forgetful, interupts, unpredictable, haphazard, permissive, angered easily, niave, wants credit, talkative, disorganized, inconsistent, messy, show off, loud, scatter brained, restless, changeable.*

1.7.5. Teori Segitiga Konflik

Galtung, (2003) mencermati ada keterkaitan antara sikap dengan perilaku dan konteks, yang kemudian disebut segitiga konflik. Analisis ini didasarkan pada prinsip bahwa konflik memiliki tiga komponen utama yaitu konteks, perilaku dan sikap yang saling mempengaruhi ketiganya seperti pada **Gambar 1.1.** sebagaimana diuraikan Galtung di bawah ini.



Sumber: Galtung, 2005, p.166

Gambar 1.1.
Hubungan Sikap, Perilaku, dan Konteks

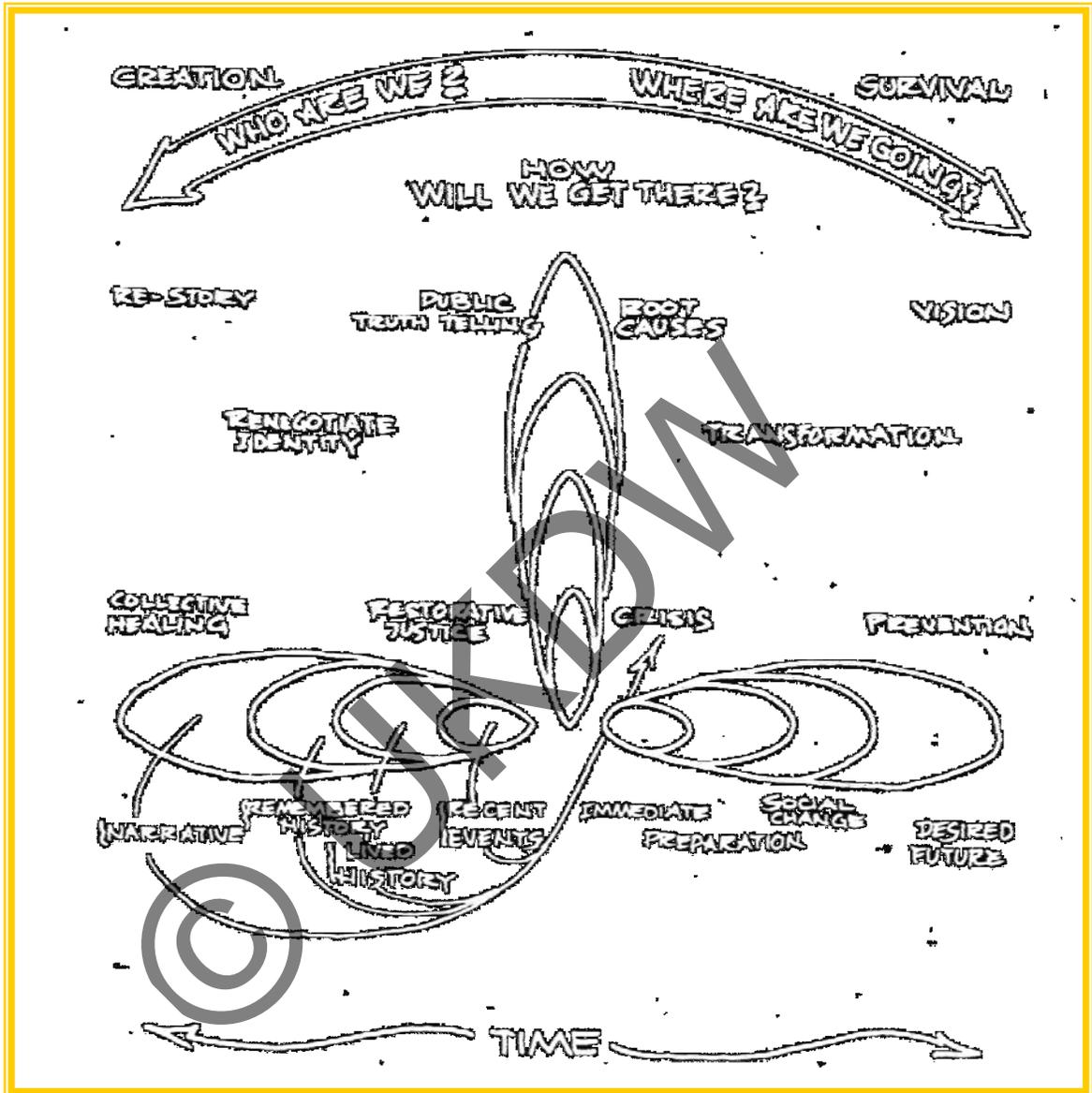
Ketika tipe-tipe perilaku tertentu, perilaku (P) diamati pada tingkat manifes dan lebih khusus lagi sebagai tindakan kekerasan fisik atau verbal atau sebagai bahasa tubuh yang kasar.²⁸ Sikap (S) dan Konteks (K) berada pada tingkat laten, teoritis, dugaan, di alam bawah sadar. Berbeda dengan perilaku yang dilakukan secara sadar.²⁹

1.7.6. Teori Perdamaian John Paul Lederach

Lederach (2005) mencermati bahwa untuk membangun perdamaian diperlukan kerangka kerja seperti pada **Gambar 1.2.**

²⁸ Johan Galtung, *Op.cit*, hlm.159

²⁹ *Ibid*, hlm.161



Sumber: Lederach, 2005, p.144

Gambar 1.2.
Kerangka Kerja Membangun Perdamaian

Lederach (1997) menjelaskan bahwa untuk menganalisis komponen struktural diperlukan gambaran informasi terkait *issue, relationship, subsystem, and system* sehingga didapatkan gambaran konflik secara utuh sebagaimana diuraikan Lederach sebagai berikut :

*“The answer to the problem, then would be to resolve the **issue** that sparked the fight. Taking it one step further, she suggested that in some instances, depending on the model of practice used, the mediator might see this is not only a particular issue to be resolved but also a **relationship** that needed to be addressed. In this case, the issue would be embedded within a **relationship** that needed to be reconciled”*.³⁰

*“A **subsystem, relationship** approach provide a bridge that would link the broader structural concerns and the immediate local needs”*.³¹

*“The peace research approach, on the other hand, would move to label the problem as racism, which would help focus attention on the deeper structural and **systemic** concerns”*.³²

Kemudian, Lederach (2005) mencermati bahwa untuk membangun perdamaian perlu informasi terkait *narrative, remembered history, lived history, and recent events*, sehingga didapatkan gambaran konflik secara utuh sebagaimana diuraikan Lederach sebagai berikut :

*“One cannot go back and remake the history. But that does not mean history is static and dead. History is a live. It needs recognition and attention. The challenge, as you would often express, lies in how, in the present, interdependent peoples restory that is begin the process of providing space for the story to take its place among others stories. As you essentially was pushing for a long view of a living history. **Narrative** has the capacity to create, event heal, but it has had its voice taken. A return to giving narrative a place and a voice was needed”*.³³

³⁰ John Paul Lederach, *Op.cit*, 1997, hlm.56

³¹ *Ibid*, hlm.58

³² *Ibid*, hlm.57

³³ John Paul Lederach, *Op.cit*, 2005, hlm.140

*“The **recent events** circle then phases into a wider sphere, which we are calling lived history. The idea **lived history** tries to capture a more expansive view of time, which will vary from younger to older people. My lived history is what I have experienced directly in my lifetime, which is more expansive than my children’s but much less so than my grandparents. The key here is that these are not experiences that we conveyed to me by others, but a history I have seen, touched, and tasted”.*³⁴

*“A third, wider circle of time pushes us to enter what we might call the context of memory or **remembered history**. This is history kept a live and present by what is remembered from a group’s topographic map of time. In a similar way, applied to protected conflict, there exists a kind of landscape of social memory that is kept live. In the group’s view of its history, certain events shape stand out, that is they rise to a level of heightened recognition”.*³⁵

Selanjutnya, Lederach (1997) menengarahi bahwa untuk mentransformasikan konflik yang dihadapi (*crisis*) ke perubahan yang diinginkan (*vision*) diperlukan usaha-usaha penghentian konflik dengan *immediate, preparation, design social change, and desired future* sebagaimana diuraikan Lederach sebagai berikut :

*“For those working in humanitarian aid and development agencies, this type of intervention usually takes the form of emergency relief. For those whose focus is dealing with the conflict, crisis intervention often entails trying to halt the violence and achieve a cease-fire. In an increasing number of situations, both kinds of actions are required-as reflected in the growing use of term **complex emergencies**. Those people and organization that undertake crisis intervention think in blocks that rarely go beyond several months”.*³⁶

*“In the second circle, which encompasses the short range, we move to a different modality. To respond more effectively to the proliferations of humanitarian crises induced by conflict, concerned players in the international arena have increasingly sought to better prepare themselves”.*³⁷

³⁴ *Ibid*, hlm.141

³⁵ *Ibid*, hlm.142

³⁶ John Paul Lederach, *Op.cit*, 1997, hlm.76

³⁷ *Ibid*, hlm.76

*“Between the immediate and long-term approach we find, once again, the middle-range perspective. In terms of time frame, the middle range thinks in blocks of five to ten years. It is driven by an interest in linking the immediate experience of crisis with a better future in which such crises can be prevented. In other words, the middle-range approach is what a number of conflict resolution practitioners are referring to as dispute system design”.*³⁸

*“Such an architecture recognizes and integrates specific roles and functions and their corresponding activities as the dynamic elements that create and sustain the movement along the continuum of constructive transformation over time. What we need are practical mechanisms by which our vision of a desired future can be used to define our response to the crisis, otherwise, the crisis and its dynamics will define the future”.*³⁹

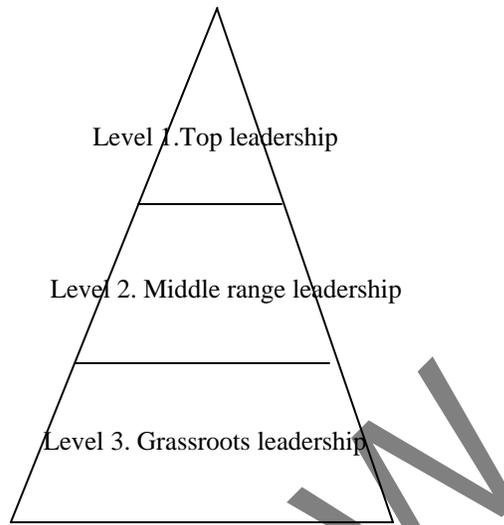
Lederach (2005) memberikan gambaran penyelesaian konflik melalui tiga gradasi. Penyelesaian konflik jangka pendek jenis *immediate* digunakan metoda *workshop* dengan mempertemukan semua pihak yang berkonflik, dengan waktu dua hingga enam bulan. Sedangkan penyelesaian konflik jangka pendek jenis *preparation* digunakan metoda *training* dengan melibatkan pihak utama yang berkonflik, dengan waktu satu hingga dua tahun. Penyelesaian konflik jangka menengah jenis *design social change* digunakan metoda *planning and implementing*, dengan waktu lima hingga sepuluh tahun. Penyelesaian konflik jangka panjang jenis *desired future* dicapai pasca tahun kedua puluh.⁴⁰

Lederach (1997) menegaskan bahwa membangun perdamaian dipengaruhi peran pemimpin yang meliputi *top leadership, middle range leadership, and grassroots leadership* seperti pada **Gambar 3.1.** sebagaimana diuraikan Lederach sebagai berikut :

³⁸ *Ibid*, hlm.77

³⁹ *Ibid*, hlm.79

⁴⁰ John Paul Lederach, *Op.cit*, 2005, hlm.139



Sumber: *Ibid*, p.39

Gambar 3.1.
Aktor Membangun Perdamaian

*“The pyramid permits us to lay out that leadership base in three major categories: top level, middle range, and the grassroots. We can use the pyramid as a way of describing the numbers within a population in simplified terms. The pinnacle, or top-level leadership, represents the fewest people, in some instances perhaps only a handful of key actors. The grassroots base of the pyramid encompasses the largest number of people, those who represent the population at large”.*⁴¹

1.7.7. Instrumen Transformasi Konflik

Alwisol (2004) menguraikan bagaimana tingkah laku dapat diubah sebagai dampak positif dari interaksi manusia dengan lingkungannya. Perubahan tingkah laku dapat diperoleh dari “belajar” dengan mempelajari tingkah laku baru sebagai pengganti. Setidaknya, dibutuhkan waktu lama untuk mentransformasikan tingkah laku lama seseorang untuk memperoleh tingkah laku baru itu.

⁴¹ Jon Paul Lederach, *Lok.cit*, 1997, hlm.38

Regulasi baru memberikan landasan kuat bagi seseorang yang ingin mengubah tingkah laku lama menjadi tingkah laku baru yang dikehendaki. Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM) angkutan umum sebagaimana tersebut dalam Pasal 79, ayat 4, calon pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan. Pendidikan dan pelatihan (diklat) sebagaimana tersebut dalam Pasal 78 ayat 1 diselenggarakan oleh lembaga yang mendapat izin dan terakreditasi dari Pemerintah.

1.8. Metodologi Penelitian

1.8.1. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif deskriptif yaitu data disajikan dalam bentuk angka-angka, kemudian dianalisis dengan menggunakan statistik. Metodologi penelitian kuantitatif digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu dengan tujuan untuk menguji hipotesis. Metode ini cukup ilmiah karena telah memenuhi kaidah-kaidah ilmiah seperti konkrit, obyektif, terukur, rasional, dan sistematis.⁴²

Berdasarkan tingkat kealamihan tempat penelitan, maka penelitian ini termasuk penelitian survei.⁴³ Penelitian survei adalah penelitian yang mengambil sampel dari suatu populasi dengan menggunakan kuesioner sebagai instrumen untuk

⁴² Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung, Alfabeta, 2009, hlm.7-8

⁴³ *Ibid*, hlm.4

mengumpulkan data pokok.⁴⁴ Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan sampel, sehingga analisa yang digunakan adalah kuantitatif deskriptif.⁴⁵

1.8.2. Batasan Masalah dan Penelitian

Penelitian ini dibatasi pada masalah kepribadian dan sikap supir bus kota Tipe kepribadian supir bus kota dimaksud adalah *choleric*, *melancholic*, *phlegmatic*, dan *sanguinic*. Sedangkan sikap supir bus kota berkaitan dengan lingkungan supir, organisasi, dan pemerintah. Diantaranya adalah bertambahnya sepeda motor dan mobil, keberadaan becak dan sepeda onthel, menurunnya jumlah penumpang, sepi penumpang pada trayek yang dilalui, umur bus yang cukup tua, kebijakan trayek jalur ramai dan sepi, disfunksinya halte, rendahnya kesadaran penumpang.

Penelitian ini dibatasi pada wilayah Provinsi DIY. Informan yang dijadikan sampel dalam penelitian ini adalah supir bus Kopata, Kobutri, Aspada, Puskopkar, dan TransJogja. Supir bus Kopata, Kobutri, Aspada, dan Puskopkar adalah representasi dari supir yang menggunakan sistem setoran, sedangkan supir bus TransJogja adalah representasi dari supir yang digaji bulanan sebagai pembanding.

⁴⁴ Masri Sangaribun, "Metode dan Proses Penelitian", dalam Masri Singaribuan dan Sofian Efendi: *Metode Penelitian Survei* Jakarta, LP3ES, 1989, hlm.3

⁴⁵ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan*, Jakarta, Rineka Cipta, 2006, hlm.82

1.8.3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Menurut Surpanto dalam Prabowo (2010), data kualitatif dapat diperoleh melalui dua cara yaitu yang bersumber pada data primer dan sekunder. Data primer bersumber dari kuesioner dan wawancara yang didapatkan dari informan yang dijadikan sampel dalam penelitian.⁴⁶ Data sekunder bersumber dari studi dokumen atau peraturan-peraturan yang berkaitan dengan substansi penelitian

1.8.4. Tahapan Penelitian

1.8.4.1. Tahap Persiapan

Tahapan ini meliputi kegiatan mendesain kisi-kisi instrumen dan kuesioner, termasuk didalamnya menentukan jadwal, yang diuraikan di bawah ini.

1.8.4.1.1. Kisi-Kisi Instrumen

Kisi-kisi instrumen dibuat dengan tujuan untuk memudahkan peneliti sehingga penelitian lebih sistematis, mudah untuk dikontrol dan dikoreksi⁴⁷ sebagaimana diuraikan di bawah ini.

⁴⁶ *Ibid*, hlm.129

⁴⁷ Sugiyono, *Op.cit*, hlm 109-112

Indikator	Nomor item instrumen	Variabel
1a. Adventurous 1b. Adaptable 1c. Animated 1d. Analytical – 2a. Persistent 2b. Playful 2c. Persuasive 2d. Peaceful – 3a. Submissive 3b. Self sacrificing 3c. Sociable 3d. Strong willed – 4a. Considerate 4b. Controlled 4c. Competitive 4d. Coovincing – 5a. Refreshing 5b. Respectful 5c. Reserved 5d. Resourceful – 6a. Satisfied 6b. Sensitive 6c. Self reliant 6d. Spirited – 7a. Prometer 7b. Sure 7c. Scheduled 7d. Shy – 8a. Planner 8b. Patient 8c. Positive 8d. Spontaneous – 9a. Ordely 9b. Obliging 9c. Outspoken 9d. Optimistic – 10a. Friendly 10b. Faithful 10c. Funny 10d. Forceful – 11a. Daring 11b. Delightful 11c. Diplomatic 11d. Detailed – 12a. Cheerful 12b. Constent 12c. Cultured 12d. Confident – 13a. Idealistic 13b. Independent 13c. Inofensive 13d. Inspiring – 14a. Demonstrative 14b. Decisive 14c. Dry humor 14d. Deep – 15a. Mediator 15b. Musical 15c. Mover 15d. Mixes easily – 16a. Thoughtful 16b. Tenacious 16c. Talker 16d. Tolerant – 17a. Listener 17b. Loyal 17c. Leader 17d. Lively – 18a. Contented 18b. Chief 18c. Chartmaker 18d. Cute – 19a. Perfectionist 19b. Pleasant 19c. Productive 19d. Populer – 20a. Bouncy 20b. Bold 20c. Behaved 20d. Balanced – 21a. Blank 21b. Bashful 21c. Brassy 21d. Bossy – 22a. Undisciplined 22b. Unsympathetic 22c. Unenthisiatic 22d. Unforgiving – 23a. Reticent 23b. Resentful 23c. Resistant 23d. Reptitious – 24a. Fussy 24b. Fearful 24c. Forgetful 24d. Frank – 25a. Impatient 25b. Insecure 25c. Indecisive 25d. Interupts – 26a. Unpopular 26b. Uninvolved 26c. Unpredictable 26d. Unaffectionate – 27a. Headstrong 27b. Haphazard 27c. Hard to please 27d. Hesitant – 28a. Plain 28b. Pessimistic 28c. Proud 28d. Permissive – 29a. Angered easily 29b. Aimless 29c. Argumentative 29d. Alienated – 30a. Niave 30b. Negative attitude 30c. Nervy 30d. Nonchalant – 31a. Worrier 31b. Withdrwan 31c. Workaholic 31d. Wants credit – 32a. Too sensitive 32b. Tactless 32c. Timid 32d. Talkative – 33a.	1a, 2c, 3d, 4c, 5d, 6c, 7b, 8c, 9c, 10d, 11a, 12d, 13b, 14b, 15c, 16b, 17c, 18b, 19c, 20b, 21d, 22b, 23c, 24d, 25a, 26d, 27a, 28c, 29c, 30c, 31c, 32b, 33c, 34c, 35d, 36b, 37b, 38c, 39d, 40c.	Choleric
1d, 2a, 3b, 4a, 5b, 6b, 7c, 8a, 9a, 10b, 11d, 12c, 13a, 14d, 15b, 16a, 17b, 18c, 19a, 20c, 21b, 22d, 23b, 24a, 25b, 26a, 27c, 28b, 29d, 30b, 31b, 32a, 33d, 34b, 35b, 36d, 37a, 38b, 39a, 40b.	1d, 2a, 3b, 4a, 5b, 6b, 7c, 8a, 9a, 10b, 11d, 12c, 13a, 14d, 15b, 16a, 17b, 18c, 19a, 20c, 21b, 22d, 23b, 24a, 25b, 26a, 27c, 28b, 29d, 30b, 31b, 32a, 33d, 34b, 35b, 36d, 37a, 38b, 39a, 40b.	Melancholic
1b, 2d, 3a, 4b, 5c, 6a, 7d, 8b, 9b, 10a, 11c, 12b, 13c, 14c, 15a, 16d, 17a, 18a, 19b, 20d, 21a, 22c, 23a, 24b, 25c, 26b, 27d, 28a, 29b, 30d, 31a, 32c, 33a, 34d, 35c, 36a, 37c, 38a, 39c, 40a.	1b, 2d, 3a, 4b, 5c, 6a, 7d, 8b, 9b, 10a, 11c, 12b, 13c, 14c, 15a, 16d, 17a, 18a, 19b, 20d, 21a, 22c, 23a, 24b, 25c, 26b, 27d, 28a, 29b, 30d, 31a, 32c, 33a, 34d, 35c, 36a, 37c, 38a, 39c, 40a.	Phlegmatic

Doubtful 33b. Disorganized 33c. Domineering 33d. Depressed – 34a. Inconsistent 34b. Introvert 34c. intolerant 34d. Indifferent – 35a. Messy 35b. Moody 35c. Mumbles 35d. Manipulative – 36a. Slow 36b. Stubborn 36c. Show off 36d. Skeptical – 37a. Loner 37b. Lord over others 37c. Lazy 37d. Loud – 38a. Sluggish 38b. Suspicious 38c. Short tempered 38d. Scatter brained – 39a. Revengeful 39b. Restless 39c. Reluctant 39d. Rash – 40a. Compromi 40b. Critical 40c. Crafty 40d. Changeable	1c, 2b, 3c, 4d, 5a, 6d, 7a, 8d, 9d, 10c, 11b, 12a, 13d, 14a, 15d, 16c, 17d, 18d, 19d, 20a, 21c, 22a, 23d, 24c, 25d, 26c, 27b, 28d, 29a, 30a, 31d, 32d, 33b, 34a, 35a, 36c, 37d, 38d, 39b, 40d.	Sanguinic
1. Dana santunan, 2. Jalur bus, 3. Jam kerja, 4. Jam perjalanan bus, 5. Iuran sukarela, 6. Keamanan 7. Kendaraan bermotor, 8. Iuran wajib, 9. Keterjangkauan kawasan, 10. Kendaraan tidak bermotor, 11. Kenyamanan, 12. Kesadaran penumpang, 13. Keselamatan, 14. Ketentuan izin trayek, 15. Ketersediaan armada, 16. Kondisi halte, 17. Pembinaan 18. Trayek tidak efisien, 19. Pengawasan, 20. Peran organisasi, 21. Standar keselamatan, 22. Standar pelayanan minimal, 23. Umur bus, 24. Volume penumpang	2, 7, 10, 12, 16, 18, 23, 24	Lingkungan Supir
	1, 3, 5, 8, 13, 14, 20, 22	Organisasi
	4, 6, 9, 11, 15, 17, 19, 21	Pemerintah

1.8.4.1.2. Desain Kuesioner

Kuesioner didesain menjadi dua yaitu kuesioner tipe berkepribadian supir dan kuesioner sikap supir. Kuesioner tipe kepribadian mengadopsi uji tes yang dipopulerkan oleh Littauer (1996) sebanyak 40 pertanyaan. Adapun kuesioner sikap supir lebih menguji fenomena permasalahan lingkungan supir, organisasi, dan pemerintah, masing-masing dengan 8 pertanyaan seperti pada **Lampiran 1**.

1.8.4.2. Tahapan Pelaksanaan

1.8.4.2.1. Prosedur Pengambilan Sampel

Prosedur pengambilan sampel dalam penelitian ini yaitu kuesioner dibagikan kepada 30 supir yang menggunakan sistem setoran secara acak terdiri dari supir bus Kopata, Kobutri, Aspada, dan Puskopkar. Berikutnya, peneliti meminta informan untuk mengisi kuesioner tersebut sesuai jawaban yang telah disediakan.

Dengan cara yang sama, kuesioner dibagikan kepada 30 supir bus TransJogja yang digaji bulanan secara acak. Kemudian, peneliti meminta informan untuk mencontreng kuesioner tersebut sesuai jawaban yang telah disediakan.

Selanjutnya, peneliti akan mewawancarai secara mendalam kepada sejumlah supir yang menjadi obyek penelitian. Jumlah informan tidak dibatasi dan disesuaikan dengan kebutuhan. Maknanya, apabila data sudah jenuh (pola jawaban sama) maka wawancara akan dihentikan.

1.8.4.2.2. Prosedur Pengumpulan Data

1. *Kuesioner*

Kuesioner atau angket adalah daftar pertanyaan yang akan diajukan kepada informan yang menjadi sampel dalam penelitian. Kuesioner atau angket merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan kepada informan untuk dijawabnya. Kuesioner ini juga

merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden.⁴⁸

2. Wawancara

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu dan dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu.⁴⁹

Wawancara yang akan dilakukan dalam penelitian ini menggunakan teknik wawancara mendalam (*depth interview*) yang tidak berstruktur (*focused interview*). Maksudnya, wawancara yang dilakukan tidak terikat pada daftar pertanyaan dengan susunan kata dan nomor urut yang harus dipatuhi secara ketat.⁵⁰ Sebab, wawancara mendalam ini lebih mengedepankan eksplorasi informasi. Sehingga pertanyaan yang akan diajukan kepada informan yang menjadi sampel penelitian ini lebih diarahkan pada tujuan yang ingin dicapai dan dilakukan sesuai kebutuhan.⁵¹

3. Studi Dokumen

Studi dokumen adalah studi pustaka seperti peraturan-peraturan, dokumen hasil penelitian sebelumnya, buku-buku referensi, dan karya ilmiah lain. Studi

⁴⁸ *Ibid*, hlm 142

⁴⁹ Lexy J Moleong, *Metodelogi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rodaskarya, 2004, hlm.168

⁵⁰ Koentjaraningrat, *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta, Gramedia, 1993, hlm.93

⁵¹ Sugiyono, *Lok.cit*, hlm 141

dokumen ini digunakan untuk mendasari penelitian dan untuk mendukung data-data yang diperoleh dari kuesioner dan wawancara mendalam.⁵² Tidak semua dokumen memiliki kredibilitas yang tinggi,⁵³ oleh karena itu studi dokumen ini difokuskan pada peraturan-peraturan yang berlaku.

1.8.4.2.3. Prosedur Pengujian Data

Dalam penelitian ini peneliti menyadari pentingnya aspek keterwakilan dan kesahihan. Dalam aspek keterwakilan, maka teknik yang digunakan oleh peneliti adalah pengambilan sampel bertujuan dan sampel nonprobabilitas. Sedangkan aspek kesahihan data dalam penelitian ini dijamin melalui pelaksanaan triangulasi.

Triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah didapat. Bila peneliti melakukan pengumpulan data dengan triangulasi, maka sebenarnya peneliti mengumpulkan data yang sekaligus menguji kredibilitas data tersebut.⁵⁴ Yin dalam Prabowo (2010), membedakan teknik triangulasi ini menjadi empat macam yaitu⁵⁵ :

- a. Triangulasi terhadap sumber data
Menggunakan berbagai sumber data seperti notulen, dokumen, arsip, hasil wawancara dan data lainnya dalam mendukung penelitian.

⁵² Lexy J Moleong, *Op.cit*, hlm.159

⁵³ Sugiyono, *Op.cit*, hlm 240

⁵⁴ *Ibid*, hlm 241

⁵⁵ Prabowo, *Evaluasi Sistem Pengendalian Internal Penerimaan Kas Pada Rumah Sakit Umum Daerah Sleman*, Tesis Program Magister Akutansi Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Gadjah Mada, 2010, hlm.8-9

- b. Triangulasi dan peneliti
Dalam model triangulasi ini, terdapat pengamat di luar peneliti yang ikut memeriksa hasil penelitian.
- c. Triangulasi terhadap teori
Penggunaan berbagai teori untuk memastikan bahwa pengambilan sampel telah memenuhi syarat.
- d. Triangulasi dengan metoda
Penggunaan berbagai metoda dalam melakukan suatu penelitian seperti metode kuisisioner, metode wawancara, dan metode dokumentasi.

1.8.4.2.4. Prosedur Pengukuran Data

Prosedur pengukuran data kuesioner tipe kepribadian supir dilakukan dengan menggunakan skala Guttman, yang bertujuan untuk mendapatkan jawaban terhadap pernyataan berupa “pilihan ganda”.⁵⁶ Sedangkan prosedur pengukuran data kuesioner sikap supir, dilakukan dengan menggunakan skala Guttman berupa *checklist* “ya” atau “tidak”.⁵⁷

1.8.4.3. Tahapan Analisis

1.8.4.3.1. Teknik Analisis Data

Secara teknis, analisis data dimulai dengan menelaah seluruh data yang sudah terkumpul dari kuesioner, wawancara mendalam, dan dokumen pendukung. Data-data tersebut kemudian diorganisir, dikategorikan, diklasifikasikan, dianalisis, kemudian

⁵⁶ Sugiyono, *Lok.cit*, hlm 96-97

⁵⁷ *Ibid*

diinterpretasikan berdasarkan teori-teori yang digunakan yang menjadi pokok masalah dalam penelitian.⁵⁸

1. Data Kepribadian Supir

Data yang didapatkan dari kuesioner tipe kepribadian kemudian diklasifikasikan ke dalam kelompok *choleric*, *melancholic*, *phlegmatic*, dan *sanguinic* lalu dijumlahkan hasilnya.⁵⁹

- a. Dikatakan tipe kepribadian *choleric* apabila hasil penjumlahan kelompok *choleric* lebih tinggi dari pada kelompok *melancholic*, *phlegmatic*, dan *sanguinic*
- b. Dikatakan tipe kepribadian *melancholic* apabila hasil penjumlahan kelompok *melancholic* lebih tinggi dari pada kelompok *choleric*, *phlegmatic*, dan *sanguinic*
- c. Dikatakan tipe kepribadian *phlegmatic* apabila hasil penjumlahan kelompok *phlegmatic* lebih tinggi dari pada kelompok *choleric*, *melancholic*, dan *sanguinic*
- d. Dikatakan tipe kepribadian *sanguinic* apabila hasil penjumlahan kelompok *sanguinic* lebih tinggi dari pada kelompok *choleric*, *melancholic*, dan *phlegmatic*.

2. Data Sikap Supir

Data yang diperoleh dari kuesioner sikap supir kemudian dijumlahkan dengan cara nilai terendah adalah 0% dengan jawaban “ya”, sedangkan nilai tertinggi adalah 100% dengan jawaban “ya” dengan rentang gradasi penilaian sebagai berikut⁶⁰ :

- a. 0% – 50% jawaban “ya” mengindikasikan pengaruh lemah

⁵⁸ Sanafiah Faisal, *Format Penelitian Sosial*, PT. Mandar Maju, 2001, hlm.111

⁵⁹ Florence Littauer, *Lok.cit*, hlm.15-18

⁶⁰ Prabowo, *Op.cit*, hlm.57-58

- b. 51%–75% jawaban “ya” mengindikasikan pengaruh sedang
- c. 76%–100% jawaban “ya” mengindikasikan pengaruh kuat

3. Analisis Komparatif

Data tipe kepribadian dan data sikap supir selanjutnya dianalisis yaitu tipe kepribadian choleric dalam menjawab pernyataan dengan kategori jawaban “Ya” atau “Tidak”. Hasil analisis pernyataan (*statemen*) tersebut kemudian dibandingkan hasilnya dengan hasil analisis pernyataan supir yang berkepribadian *melancholic*, *phlegmatic*, dan *sanguinic*.

4. Analisis *Chi-Square*

Analisis *Chi-Square* atau Kai Kuadrat adalah instrumen untuk menguji 2 (dua) kelompok data independen maupun dependen dalam bentuk katagori data.⁶¹ Data yang akan diuji dalam analisis ini meliputi: (a) Data kepribadian (*choleric*, *melancholic*, *phlegmatic*, *sanguinic*) supir yang menggunakan sistem setoran dan data sikap supir (lingkungan supir, organisasi, pemerintah) yang menggunakan sistem setoran; (b) Data kepribadian (*choleric*, *melancholic*, *phlegmatic*, *sanguinic*) supir yang digaji bulanan dan data sikap supir (lingkungan supir, organisasi, pemerintah) yang digaji bulanan.

1.8.4.3.2. Kesimpulan

⁶¹ Abdy Field, *Discovering Statistics Using SPSS*, Sage Publications, hlm.686-693

Dalam penelitian ini peneliti menarik kesimpulan dengan skema sebagai berikut :

- a. Membagikan kuesioner kepada informan, kemudian didapatkan temuan/jawaban. Setelah mendapatkan temuan/jawaban lalu dibuat kesimpulan.
- b. Melakukan wawancara mendalam terhadap informan, kemudian didapatkan temuan/jawaban. Setelah mendapatkan temuan/jawaban lalu dibuat kesimpulan.
- c. Melakukan telaah atas peraturan yang berlaku dan implementasinya di lapangan, kemudian didapatkan temuan/jawaban. Temuan/jawaban tersebut dianalisis kemudian disimpulkan.



BAB IV

PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Supir bus kota yang menggunakan sistem setoran memiliki kepribadian yang berbeda dengan supir bus kota yang digaji bulanan. Dari 30 supir bus kota yang menggunakan sistem setoran diketahui berkepribadian *choleric* berjumlah 7 orang (23%), *melancholic* berjumlah 6 orang (20%), *phlegmatic* berjumlah 16 orang (54%), dan *sanguinic* berjumlah 1 orang (3%). Sementara itu, 30 supir bus kota yang digaji bulanan berkepribadian *choleric* berjumlah 7 orang (23%), *melancholic* berjumlah 13 orang (44%), *phlegmatic* berjumlah 9 orang (30%), dan *sanguinic* berjumlah 1 orang (3%).

Supir bus kota yang menggunakan sistem setoran memiliki sikap yang berbeda dengan supir bus kota yang digaji bulanan. Dari 30 supir bus kota yang menggunakan sistem setoran diketahui menjawab “Ya” berjumlah 30 orang (100%) dan menjawab “Tidak” berjumlah 0 orang (0%). Sedangkan 30 supir bus kota yang digaji bulanan menjawab “Ya” berjumlah 17 orang (57%) dan menjawab “Tidak” berjumlah 13 orang (43%). Dapat dikatakan bahwa sikap supir bus kota berpengaruh kuat pada supir bus kota yang menggunakan sistem setoran, dan berpengaruh sedang pada supir bus kota yang digaji bulanan.

Analisis pernyataan berdasarkan tipe kepribadian supir, menunjukkan adanya perbedaan antara supir bus kota yang menggunakan sistem setoran dengan supir bus kota yang digaji bulanan. Jika supir bus kota yang menggunakan sistem setoran berkepribadian *choleric*, *melancholic*, *phlegmatic*, dan *sanguinic* cenderung menjawab “Ya”, maka supir bus kota yang digaji bulanan cenderung menjawab “Tidak”.

Lingkungan supir, organisasi, dan pemerintah berpengaruh pada sikap supir bus kota yang menggunakan sistem setoran dan tidak berpengaruh pada supir bus kota yang digaji bulanan. Diantaranya adalah (a) Lingkungan supir: meliputi jalur bus, kesadaran penumpang, trayek bus tidak efisien, volume penumpang; (b) Organisasi: meliputi dana santunan, iuran sukarela, iuran wajib, ketentuan izin trayek, kebijakan pemerintah, dan (c) Pemerintah: meliputi jam perjalanan bus, keamanan penumpang, izin trayek bus, faktor kenyamanan, ketersediaan armada, pembinaan pemerintah terhadap supir, pengawasan pemerintah terhadap supir, standar keselamatan.

Analisis *Chi-Square* didapatkan informasi tidak ada hubungan antara kepribadian supir yang menggunakan sistem setoran dengan sikap supir yang menggunakan sistem setoran. Juga tidak ada hubungan antara kepribadian supir yang digaji bulanan dengan sikap supir yang digaji bulanan, sebagaimana telah dibahas pada Bab V halaman 51-54.

Analisis data wawancara menunjukkan faktor dominan yang berpengaruh terhadap sikap supir tetapi tidak tertangkap dalam kuesioner adalah meningkatnya kepemilikan kendaraan bermotor dan kepemilikan telpon genggam.

Perbedaan kepribadian dan sikap supir bus kota di Yogyakarta, baik yang menggunakan sistem setoran maupun gaji bulanan, dapat diminimalkan dengan cara membangun perdamaian di kalangan supir. Diantaranya adalah dengan menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan (diklat) dengan perspektif perdamaian yang diikuti oleh supir.

Analisis data studi dokumen menunjukkan Pasal 79 ayat 4 dan Pasal 78 ayat 1 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, belum diimplementasikan di lapangan, sehingga diklat dimaksud belum terlaksana. Pemerintah selaku regulator dapat memasukkan materi pendidikan perdamaian ke dalam materi diklat, sehingga supir memahami betapa pentingnya membangun perdamaian di jalan. Dengan pengetahuan pendidikan perdamaian yang didapatkan supir dari diklat tersebut, maka perbedaan kepribadian dan sikap supir dapat tereduksi dan perdamaian di jalan tercipta.

Adapun keterbatasan-keterbatasan di dalam penelitian ini adalah desain studi difokuskan pada supir bus kota yang menggunakan sistem setoran (Kopata, Kobutri, Aspada, Puskopkar) dan supir bus kota yang digaji bulanan (TransJogja) sebagai pembandingan. Namun, manajemen TransJogja keberatan memberikan keterangan karena alasan tertentu. Oleh karena itu penelitian selanjutnya difokuskan pada DAMRI sebagai representatif dari supir yang digaji bulanan.

Keterbatasan lain dalam penelitian ini adalah penelitian yang dilakukan hanya difokuskan pada Sikap supir bus kota dan belum sampai pada perilaku supir bus kota. Sehingga tidak dapat dijustifikasi sebagai gambaran umum perilaku supir bus kota di Yogyakarta.

4.2. Saran

Agar hasil penelitian ini menjadi utuh, maka perlu dilakukan penelitian yang memfokuskan pada perilaku supir bus kota di Yogyakarta.

Para pemangku kepentingan perlu didorong melaksanakan amanat Pasal 79 ayat 4 dan Pasal 78 ayat 1 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan. Pemerintah dan organisasi / asosiasi angkutan perlu didorong pembentukan lembaga sertifikasi yang berizin dari pemerintah, sehingga kewajiban mengikuti pendidikan dan pelatihan (diklat) bagi supir bus kota dapat terwadahi.

Sebaiknya, materi pendidikan perdamaian diintegrasikan ke dalam materi diklat sebagai instrumen untuk membangun perdamaian. Sebab, tingkah laku dapat dirubah dengan belajar. Oleh karena apabila lembaga diklat tersebut terbentuk, maka setiap supir disarankan untuk mengintegrasikan diri sebagaimana tersebut dalam peraturan yang berlaku.

Penanganan kepribadian supir sebaiknya dilakukan tes kepribadian saat penerimaan supir. Prioritasnya adalah calon supir yang berkepribadian sanguinic karena tidak memiliki tingkah laku yang berpotensi konflik. Alternatifnya adalah

supir yang berkepribadian phlegmatic karena hanya memiliki satu tingkah laku yang berpotensi konflik yaitu emosi (*blank*).

Penanganan sikap supir sebaiknya dilakukan penertiban trayek, meredesain jalur bus yang ada, dan jika dimungkinkan melakukan pembatasan kepemilikan kendaraan bermotor di wilayah DIY dengan penerapan pajak progresif. Sebab ketiga faktor tersebut sangat mempengaruhi sikap supir di jalan

Adapun penanganan kepribadian yang berpotensi konflik, penanganan sikap supir yang berpotensi konflik, penanganan konflik perspektif waktu, penanganan pemimpin level 1, 2, 3, dan perbaikan model yang diinginkan, secara skematis digambarkan melalui penyajian **Tabel 4.1.** sampai **Tabel 4.5.**



Tabel 4.1.
Matriks Penanganan Kepribadian Supir Yang Berpotensi Konflik Untuk Level 2

Tipe Kepribadian	Tingkah laku yang berpotensi menimbulkan konflik	Penanganan Konflik	Aktor
Choleric	<ol style="list-style-type: none"> 1. Blak-blakan (<i>Frank</i>) 2. Merasa selalu benar (<i>Proud</i>) 3. Keras kepala (<i>Stubborn</i>) 	Tes kepribadian saat penerimaan Supir	Organda
Melancholic	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penderitaan (<i>Unforgiving</i>) 2. Rasa tidak senang pada orang lain (<i>Resentful</i>) 3. Selalu melihat sisi buruk orang lain (<i>Negative attitude</i>) 4. Mudah tersinggung (<i>Too sensitive</i>) 		
Phlegmatic	<ol style="list-style-type: none"> 1. Emosi (<i>Blank</i>) 		
Sanguinic	--		

Tabel 4.2.
Matriks Penanganan Sikap Supir Yang Berpotensi Konflik Untuk Level 1

Sikap Supir Terhadap	Sikap yang berpotensi menimbulkan konflik	Penanganan Konflik	Aktor
Lingkungan Supir	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jalur bus sepi penumpang 2. Trayek tidak efisien 3. Volume penumpang kecil 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penertiban trayek 2. Redesain jalur 3. Pembatasan kepemilikan kendaraan bermotor 	Pemerintah
Organisasi	--		
Pemerintah	--		

Tabel 4.3.
Matriks Usulan Jalan Masuk Penanganan Konflik Perspektif Waktu

No	Jenis Penyelesaian Konflik		Metoda Penyelesaian Konflik	Waktu Penyelesaian Konflik
1.	<i>Immediate</i>	Jangka Pendek	Workshop	2-6 bulan
2.	<i>Preparation</i>		Training	1-2 tahun
3.	<i>Design social change</i>	Jangka Menengah	Planning and implementing	5-10 tahun
4.	<i>Desired future</i>	Jangka Panjang	Generational vision	Setelah tahun ke-20

Sumber: Diolah dari data Lederach (2005).

Tabel 4.4.
Matriks Level Sasaran, Jenis Aksi, dan Opsi Untuk Penanganan Jangka Panjang

Sasaran	Tipe Perubahan	Aksi	Aktor	Opsi
Level 1	Kebijakan reformasi sistem angkutan	Konversi operator bus kota existing ke dalam TransJogja	Dinas Perhubungan Provinsi DIY	<ol style="list-style-type: none"> Memberi peluang menanam saham di TransJogja kepada pemilik bus existing Operator bus existing dijadikan angkutan pengumpan (feeder)
Level 2	Riset sosial budaya	Perilaku ideal supir di Yogyakarta	Perguruan Tinggi	Publikasi dan diseminasi hasil riset

Sasaran	Tipe Perubahan	Aksi	Aktor	Opsi
Level 3	Peningkatan kesadaran pengguna jalan	Advokasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Asosiasi angkutan, 2. Paguyuban Jukir, 3. Paguyuban PKL, 4. Klub sepeda onthel 	Pertemuan-pertemuan dan kegiatan-kegiatan kelompok yang mendorong perbaikan supir

Tabel 4.5.
Matriks Rencana Aksi Penanganan Level 1-3.

Siapa	Apa	Kapan	Dimana	Bagaimana	Mengapa
Bapeda DIY	Perencanaan transportasi berbasis riset	2012-2013	Perkotaan	Kerjasama dengan pihak ketiga	Solusi terbatasnya SDM
DPPKAD	Cross subsidi	2014-2015	Pusat perbelanjaan	Pengadaan parkir sepeda untuk feeder dengan biaya dari penerapan pajak progresif	Solusi keterbatasan dana
Perguruan Tinggi	Riset sosial budaya	2012-2015	Perkotaan	Hibah penelitian	Dasar perencanaan

Siapa	Apa	Kapan	Dimana	Bagaimana	Mengapa
Pemilik Armada	Konversi armada	2012-2015	Dinas Perhubungan	Konversi bus yang ada menjadi saham di TransJogja	Berbasis trayek dan bukan kendaraan
Asosiasi Angkutan	Pendirian Lembaga Sertifikasi Supir	2012-2013	Wilayah Hukum DIY	Lembaga harus terakreditasi	Amanat Pasal 78 Ayat 1 UU No.22/1999
Supir	Wajib mengikuti diklat dengan materi perdamaian	2013-2025	Lembaga Diklat	Secara berkala bergantian	Amanat Pasal 79 Ayat 4 UU No.22/1999



DAFTAR PUSTAKA

Republik Indonesia, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 6 Tahun 1982 tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan Tatakerja Dinas Lalulintas dan Angkutan Jalan Raya

Aunurrohman, Cholis, *Transformasi Konflik Perspektif Transportasi*, Yogyakarta, Ideas Media, 2010.

_____, *Transportasi & Transformasi Sosial: Reforma Kebijakan Transportasi di Indonesia*, Yogyakarta, Ideas Media, 2010.

Arikunto, Suharsimi, *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan*, Edisi Revisi VI, Jakarta, Rineka Cipta, 2006.

Alwisol, *Psikologi Kepribadian*, Edisi Revisi, Malang, Universitas Muhammadiyah Press, 2004.

Chaniago, Amran YS, *Kamus Bahasa Indonesia Lengkap*, Bandung, Pustaka Setia, 1995.

Faisal, Sanafiah, *Format Penelitian Sosial*, PT. Mandar Maju, 2001.

Fisher dkk., *Mengelola Konflik: Ketrampilan dan Strategi Untuk Bertindak*”, The British Council, Jakarta, 2001.

Field, Abdy, *Discovering Statistics Using SPSS*, Sage Publications, 2007.

- Koentjaraningrat, *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta, Gramedia, 1993.
- Lederach, John Paul, *Building Peace: Sustainable Reconciliation in Divided Societies*, United States Institute Peace Press, 1997.
- _____, *The Moral Imagination: The Art and Soul of Building Peace*, Oxford University Press, 2005.
- Littauer, Florence, *Personality Plus*, Jakarta, Binarupa Aksara, 1996.
- Moleong, Lexy J, *Metodelogi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rodaskarya, 2004.
- Pusat Studi Transportasi dan Logistik UGM, *Kajian Kritis Organusasi dan Operasi Transportasi Perkotaan di Yogyakarta*, Laporan Penelitian, 2005.
- _____, *Laporan Strategi Rencana Jangka Panjang Angkutan Umum Perkotaan Di Yogyakarta*, Laporan Penelitian, 2005.
- _____, *Laporan Organizational, Operational and Financial Reform on Urban Public Transport Industry*, Laporan Penelitian, 2006.
- Prabowo, Adhi, “*Evaluasi Sistem Pengendalian Internal Penerimaan Kas Pada Rumah Sakit Umum Daerah Sleman*” Tesis Program Magister Akutansi Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2010.
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung, Alfabeta, 2009.
- Trans Media, Edisi Juni, Yogyakarta, 2005
- _____, Edisi 002, Juli, Yogyakarta, 2005
- _____, Edisi 003, Agustus, Yogyakarta, 2005

_____, Edisi 004, September, Yogyakarta, 2005

_____, Edisi 005, Nopember, Yogyakarta, 2005

© UKDW