

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Kota Yogyakarta dikenal dengan berbagai destinasi wisata serta terkenal dengan sebutan kota pelajar. Banyak orang yang berasal dari luar daerah, bahkan luar negeri berbondong-bondong untuk berwisata ke Yogyakarta. Di sisi lain banyak juga yang menimba ilmu di kota pelajar ini. Banyak orang yang beranggapan bahwa Kota Yogyakarta ini sangat tenang dan menyenangkan. Di Kota Yogyakarta memiliki 136 unit perguruan tinggi yang memiliki beberapa kategori di antaranya akademik, politeknik, sekolah tinggi, institut, dan universitas negeri serta swasta. Untuk mahasiswanya pun juga berasal dari berbagai penjuru daerah bahkan dari berbagai penjuru negara.

Akibat banyaknya pelajar dan ditambah dengan wisatawan yang datang ke Kota Yogyakarta, menyebabkan angka kemacetan menjadi naik. Menurut Lloyd Wright, di saat sanitasi, kesehatan, pendidikan, dan ketersediaan pekerjaan cenderung meningkat melalui perkembangan perekonomian, kepadatan lalu lintas (transportasi) justru memburuk. Jogja menduduki peringkat ke-4 dalam kemacetan yang ada di Indonesia setelah Jakarta, Bandung, dan Malang. Rata-rata pengendara di Jogja menghabiskan waktu 45 jam dalam setahun (*Danar, 2018*). Ditambah

dengan kondisi saat ini orang-orang yang bekerja dan melaksanakan pembelajaran sekolah dan kuliah sudah dilakukan secara offline.

Lalu lintas merupakan sebuah sistem yang dibentuk dari beberapa komponen. Komponen yang paling utama atau suatu sistem *head way* (waktu antara dua kendaraan yang berurutan ketika melalui sebuah titik pada suatu jalan) meliputi semua jenis prasarana infrastruktur dan sarana dari semua jenis angkutan yang ada, yaitu jaringan jalan, pelengkap jalan, fasilitas jalan, angkutan umum dan pribadi, serta jenis kendaraan lain yang menyelenggarakan proses pengangkutan, yaitu memindahkan orang atau bahan dari suatu tempat ke tempat yang lain yang dibatasi jarak tertentu. Menurut Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas, didefinisikan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas penumpang. Terkhusus masyarakat Indonesia harus memahami bahwa kemacetan merupakan keadaan tersendatnya hingga berhentinya arus lalu lintas. Umumnya, kondisi ini diakibatkan oleh menumpuknya jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas yang sudah tersedia di jalan.

Kemacetan merupakan situasi atau keadaan tersendat bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya permasalahan. Seperti pada saat jam masuk dan pulang kantor, pada saat hari libur nasional, dan lain sebagainya, sehingga menyebabkan jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar,

terutama yang tidak mempunyai transportasi publik atau sistem lalu lintas yang tidak baik dan memadai. Bisa juga dengan ketidakseimbangan kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk, misalnya di Ibu Kota Jakarta yang setiap harinya terjadi kemacetan di sudut-sudut jalan.

Kemacetan di Ibukota Jakarta sudah menjadi momok, bukan hanya bagi masyarakat Jakarta saja, namun juga bagi seluruh masyarakat Indonesia. Dibandingkan dengan kota-kota besar di negara maju, menjadi suatu ironi bahwa sistem pelayanan angkutan umum di negara kita sangat tertinggal dan cukup memprihatinkan. Di negara maju, masyarakatnya cenderung menggunakan kendaraan umum. Berbeda dengan masyarakat di Indonesia yang cenderung menggunakan kendaraan pribadi. Inilah salah satu penyebab kemacetan yang masih ada di Indonesia.

Selain Jakarta, Yogyakarta pun menjadi salah satu kota yang memiliki tingkat kemacetan tinggi. Berdasarkan data yang diperoleh Ditlantas Polda DIY dalam penelitian BAPPEDA DIY (Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah), kenaikan jumlah kendaraan terjadi satu tahun sekali. Kendaraan roda dua mengalami kenaikan sampai 7,2%, sedangkan kendaraan roda empat hingga 10,7%. Dari data tersebut bisa diketahui bahwa sebaiknya dengan meningkatnya jumlah kendaraan tersebut dapat diatasi dengan fasilitas jalan yang semakin lengkap, jalan yang baru, bagus, dan luas. Namun, kenyataannya hal-hal tersebut tidak dilakukan oleh pihak yang bersangkutan, sehingga meningkatnya jumlah kendaraan bermotor diakibatkan oleh adanya peningkatan jumlah penduduk di provinsi DIY.

Semakin padatnya kendaraan yang ada di jalan, akan semakin menyebabkan kemacetan. Kemacetan inilah yang berdampak pada pencemaran lingkungan, menyebabkan polusi udara, bahkan sampai pada penyakit pernapasan. Masalah dari pencemaran udara sekarang ini telah sampai pada tingkat yang mengkhawatirkan. Hal ini dengan semakin banyaknya zat-zat polutan yang dihasilkan dari kegiatan sehari-hari (Abidin & Hasibuan, 2019).

Di Indonesia, banyak sekali kota-kota besar yang mengalami kemacetan. Kemacetan ini muncul karena terlalu banyak masyarakat yang tinggal dalam suatu daerah tersebut. Selain itu, sedikitnya kendaraan umum yang disediakan pemerintah setempat dan juga sistem lalu lintas yang tidak teratur. Daerah yang sering mengalami kemacetan biasanya dekat dengan tempat umum, seperti stasiun kereta api, pasar, terminal bus, sekolah, kampus bahkan di area persimpangan kota. Hal ini mengakibatkan terganggunya aktivitas masyarakat. Adapun beberapa faktor yang mengakibatkan kemacetan, di antaranya banyaknya pengguna jalan yang tidak tertib serta masih mementingkan kepentingannya sendiri.

Terjadinya bencana seperti banjir, kecelakaan, kebakaran atau yang lainnya juga dapat menjadi salah satu masalah terjadinya kemacetan di sekitar area yang terdampak. Selain itu, pada jam berangkat kerja dan pulang kerja pun juga menjadi titik di mana kemacetan terjadi terutama di wilayah perkantoran dan sekolah-sekolah. Selain itu, musim hujan juga termasuk salah satu penyebab kemacetan. Hal ini dikarenakan pada musim

hujan banyak masyarakat yang mulanya menggunakan sepeda motor, kemudian berpindah menggunakan kendaraan roda empat. Itulah yang menyebabkan volume kendaraan yang ada di jalan raya semakin banyak dan terjadilah kemacetan pada saat hujan.

Kemacetan ini mulai teratasi sejak munculnya orang yang peka terhadap kondisi kemacetan, sehingga mereka mencoba untuk menjaga dan mengarahkan para pengguna kendaraan di beberapa persimpangan. Mereka ini disebut Pak Ogah atau polisi cepek. Menurut *The Strait Times*, Pak Ogah adalah pengatur lalu lintas tidak resmi yang kebanyakan ditemukan di pertigaan jalan, di putaran jalan (*U-turns*) dan persimpangan rel kereta api. Sedangkan menurut Charles A. Chopel dalam bukunya *Violent conflict in Indonesia*, Pak Ogah adalah pengatur jalan ilegal yang biasanya meminta upah di jalan atas jasanya mengatur lalu lintas. Pak Ogah atau yang biasa disebut juga dengan polisi cepek biasanya memanfaatkan kesemrawutan lalu lintas untuk mengambil alih peran polisi dalam mengatur lalu lintas di persimpangan jalan. Mereka yang umumnya dari kalangan masyarakat kelas bawah ini memiliki motif yang beragam-murni membantu kelancaran lalu lintas dan pengguna jalan. Pak Ogah atau polisi cepek ini bekerja layaknya seorang polisi yang berada di persimpangan jalan raya. Istilah cepek adalah istilah untuk Rp.100,-. Namun pada kenyataannya, Pak Ogah atau polisi cepek ini diberikan imbalan oleh pengendara biasanya sebesar Rp.1000,- bahkan lebih.

Oleh karena itu, penelitian ini dirasa penting untuk dikaji tentang kehidupan para Pak Ogah di Yogyakarta. Khususnya berdasarkan survei awal yang telah dilakukan ditemukan bahwa mereka memiliki tantangan besar dalam menjalankan ibadah ini di jalan. Ibadah, karena mereka bertujuan untuk membantu memberikan kemudahan dan memberikan kelancara berlalu lintas para pengguna kendaraan di Yogyakarta. Tantangan yang dihadapi oleh mereka tidak ringan dimana mereka ikut bertanggungjawab jika terjadi kecelakaan pada pengguna kendaraan dan lebih berat lagi risikonya adalah bagaimana menjaga keselamatan diri ditengah jalan raya.

Upaya untuk menghadapi tantangan dan tetap bertahan untuk berjuang dalam pekerjaan merupakan bagian yang dari makna resiliensi. Menurut Lestari dan Mariyati (2018) resiliensi adalah kesanggupan seseorang untuk keluar dari keterpurukan, adanya resiliensi tersebut akan membuat mental seseorang semakin kuat. Menurut Kalil (2020), resiliensi merupakan sebuah kesadaran akan hasil yang baik dalam menghadapi keadaan sulit, kemampuan yang menyokong ketika berada di bawah tekanan, atau penyembuhan dari trauma. Menurut Grotberg (2021), resiliensi adalah kemampuan seseorang untuk menilai, mengatasi, dan meningkatkan diri ataupun mengubah dirinya dari keterpurukan atau kesengsaraan dalam hidup. Menurut Desmita(Rismelina, 2020), resiliensi adalah kemampuan atau kapasitas insani yang dimiliki seseorang, kelompok atau masyarakat yang memungkinkan untuk menghadapi, mencegah, meminimalkan,

bahkan menghilangkan dampak-dampak yang merugikan dari kondisi-kondisi yang tidak menyenangkan.

Menurut Reivich dan Shatte (2016), resiliensi adalah kemampuan untuk bertahan, beradaptasi terhadap sesuatu yang menekan, mampu mengatasi dan melalui, serta mampu untuk pulih kembali dari keterpurukan. Melihat definisi dari resiliensi ini maka dapat disebutkan bahwa resiliensi merupakan kemampuan seseorang untuk hidup lebih semangat dan berpandangan positif dalam berbagai kondisi. Sementara itu, dalam islam kajian seperti ini telah lebih dulu dijelaskan dalam pedoman hidup umat islam yaitu dalam al-Qur'an dan hadits. Bahwasannya manusia dianjurkan untuk semangat dalam bekerja, tidak berputus asa, bersabar dengan cobaan dan bahwa Allah tidak menguji hambaNya diluar kemampuannya. Sehingga dimensi-dimensi yang disebutkan didalam teori resiliensi dapat didalami dengan kajian islam. *Islamic Resilience* bisa dirasakan oleh siapa saja, termasuk pak ogah yang bekerja dijalan raya. Mereka lambat laun semakin marak di Yogyakarta dan kehadirannya sangat dibutuhkan. Namun demikian, sebenarnya mereka bekerja tanpa pamrih. Pertanyaannya bagaimana menghabiskan waktu dijalan tanpa ada penghasilan, apakah sumbangan yang diberikan atas kesadaran pemilik kendaraan di jalan dapat mencukupi kehidupannya dengan keluarga.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dapat disusun rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa yang melatarbelakangi Pak Ogah bekerja sebagai relawan pengatur lalu lintas di kota Yogyakarta?
2. Apa tantangan yang dihadapi para sukarelawan pengatur lalu lintas di kota Yogyakarta?
3. Bagaimana resiliensi para sukarelawan pengatur lalu lintas di kota Yogyakarta?
4. Bagaimana *Islamic resilience* para sukarelawan pengatur lalu lintas di kota Yogyakarta?

## **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui latar belakang pak Ogah bekerja sebagai relawan pengatur lalu lintas.
2. Untuk mengetahui tantangan yang dihadapi para sukarelawan pengatur lalu lintas di kota Yogyakarta.
3. Untuk mengetahui resiliensi para sukarelawan pengatur lalu lintas di kota Yogyakarta.
4. Untuk mengetahui *Islamic resilience* para sukarelawan pengatur lalu lintas di kota Yogyakarta.