

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Peranan transportasi yang begitu kompleks maka sangat perlu penanganan didalam proses perencanaan transportasi yang lebih baik, baik pengelolaannya maupun penyediaannya. Transportasi merupakan pergerakan dari tempat asal ketempat tujuan, yang melibatkan unsur-unsur seperti: (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedia kendaraan sebagai alat angkut, (c) ada jalanan/jalur yang dapat dilalui, (d) ada terminaml asal dan terminal tujuan, serta (e) sumber manusia, organisasi atau manajemen yang menggerakkan sistem transportasi tersebut (Haerani, 2010).

Manfaat transportasi dapat dilihat dari beberapa segi kehidupan masyarakat, seperti halnya dengan peran transportasi yang dapat dikelompokkan dalam manfaat ekonomi, sosial, politik dan kewilayahan (Tamin, 2000). Salah satu media massa yang sering kita temui saat sedang di perjalanan adalah media dari alat transportasi. Salah satu alat transportasi yang dapat digunakan sebagai media berkomunikasi adalah kendaraan truk. Kendaraan truk mempunyai fungsi utama untuk mengangkut barang dengan jumlah banyak dan jarak tempuh lumayan jauh (Karim., 2023).

Komunikasi merupakan suatu hal yang mendasar karena bagi manusia melalui komunikasi manusia dapat berhubungan satu dengan yang lain dalam beraktifitas sesuai dengan kebutuhannya, sebagai makhluk sosial berkomunikasi adalah salah satu kebutuhan yang amat penting digunakan dalam aspek kehidupan agar komunikasi menjadi efektif maka perlu memahami tata cara berkomunikasi yang baik dan benar agar kegiatan dapat berjalan dengan baik (Anggraini, 2023).

Berkembangnya jaman menjadikan komunikasi cepat singkat dan padat dan banyak dijumpai di segala bidang komunikasi, macam komunikasi diantaranya adalah komunikasi Verbal dan Komunikasi Non

Verbal (Yumni & Widowati, 2021). Proses komunikasi tidak lepas dari yang namanya simbol dan kode, karena pesan yang disampaikan adalah sebuah susunan dan rangkaian yang terdiri dari simbol dan kode (Lusiah et al., 2019).

Komunikasi Non Verbal, adanya simbol atau kode sangat berpengaruh terhadap makna yang akan disampaikan, di jalan raya terhadap pengendara banyak kode sesama sopir truk dengan tujuan memberikan informasi yang diketahui di belakangnya dan disampaikan ke temannya dengan memberikan kode mengacungkan tangan walau hanya sebuah sapuan, begitu supir bus memberikan informasi tentang calon penumpang yang sedang menunggu bus dari arah yang berlawanan dengan menggunakan tangannya akan menunjukkan berapa jumlah penumpang yang ada dibelakangnya (Hardini & Sitohang, 2019). Ruang gerak simbol satu kode tidak hanya berlaku di kehidupan manusia saja tetapi juga rambu-rambu di jalan raya menjadi sebuah pesan yang wajib kita pahami dan kita patuhi untuk keselamatan bersama.

Melalui komunikasi nonverbal dengan adanya kode atau simbol mereka menggunakan media yang terdapat dikendaraan yang mereka kendarai menjadikan mereka lebih mudah dalam berkomunikasi saat di jalan raya, karena komunikasi nonverbal ini sangat berpengaruh dalam memberikan informasi sesama sopir ketika di jalan raya (Mailani et al., 2022). Serta diharapkan mampu dalam memberikan respon dengan menggunakan simbol komunikasi Nonverbal yang tepat, serta dapat berlalu lintas dengan penuh disiplin serta sadar dalam berkendara demi kelancaran dan keselamatan bersama.

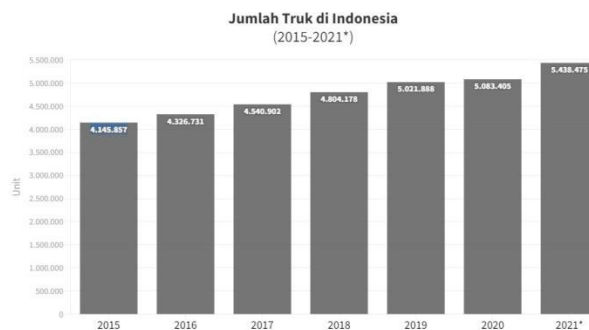
Terdapat sebuah isyarat atau gestur tangan yang dilakukan oleh sopir angkutan satu dengan yang lain saat mereka berpapasan di jalan raya dengan arah berlawanan hal ini tentunya menjadi karakter dari masing-masing kelompok dengan isyarat yang mereka berikan (Pohan & Fitria, 2021).

Permasalahan transportasi selalu terjadi hampir diseluruh kota-kota besardi dunia, dan bahkan sudah dalam keadaan yang sangat kritis.

Penyebabnya antara lain: masih banyak pengguna jalan tidak faham akan kode, peraturan simbol yang dipasang di jalan raya, mulai terbatasnya sarana dan prasarana transportasi, urbanisasi yang cepat, tingkat kedisiplinan lalu lintas yang rendah, semakin jauh pergerakan manusia setiap harinya, dan juga sistem perencanaan transportasi yang kurang baik (Anggraini, 2023). Akibatnya kemacetan, tundaan, kecelakaan, gangguan kesehatan, dan permasalahan lingkungan yang tidak dapat dihindari lagi (Tamin, 2000).

Transportasi barang merujuk pada pemindahan barang dari gudang barang jadi menuju gudang pelanggan. Untuk pengangkutan barang moda darat dilakukan dengan angkutan jalan raya (*road transportation*), angkutan rel (*rail transportation*) dan dengan pipa (*pipe line transportation*).

Adapun jumlah truk odol dari tahun ke tahun, sebagai berikut :



Tabel 1 Data Jumlah Truk di Indonesia Sumber : Badan Pusat Statistik

Pemerintah tengah mendorong jalan raya di Indonesia bebas truk yang kelebihan dimensi dan muatan atau over dimension over load (ODOL) pada 2023. Pasalnya, truk ODOL menimbulkan banyak dampak negatif, mulai dari rusaknya fasilitas jalan, laju kendaraan lain melambat, hingga kecelakaan lalu lintas. Padahal, truk semakin banyak digunakan untuk distribusi barang. Menurut perhitungan Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) truk berkontribusi 91,25% dari total distribusi barang di tanah air (Badan Pusat Statistik, n.d.) Adapun, Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat, jumlah truk di Indonesia mencapai 5,44 juta unit pada 2021.

Jumlah tersebut meningkat 6,98% dibandingkan pada tahun sebelumnya sebanyak 5,08 juta unit (*Badan Pusat Statistik*, n.d.). Berdasarkan wilayahnya, Jawa Timur menjadi provinsi dengan jumlah truk terbanyak, yaitu 762.410 unit. Posisi kedua ditempat DKI Jakarta dengan 714.278 truk. Kemudian, terdapat 588.593 truk yang bertempat di Jawa Tengah. Jumlah truk di Jawa Barat dan Sumatera Utara masing-masing sebanyak 434.706 unit dan 271.352 unit (*Badan Pusat Statistik*, n.d.).

Rute Perjalanan Truk ODOL Jakarta-Surabaya ialah Jakarta–Cikampek-Palimanan-Kanci-Pejagan-Pemalang-Batang-Semarang-Solo-Ngawi-Kertosono-Mojokerto-Surabaya. Setiap 1 truk ODOL membutuhkan tenaga 1 orang supir, 1 orang kenek dan 4 orang pekerja atau dalam 1 truk membutuhkan 6 orang tenaga kerja (*Jelang Zero ODOL 2023, Kemenhub Terus Sosialisasikan Penegakan Hukum Truk ODOL Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*, n.d.).

Adapun muatan yang diangkut dapat berupa muatan curah (*bulk cargoes*), muatan dingin / beku (*refrigerated / frozen cargoes*), muatan cair (*liquid cargoes*) / basil minyak (*oil product*), muatan gas (*gas cargoes*), muatan campuran (*general cargoes*), dan muatan peti kemas (*container cargoes*).

Klasifikasi jalan menurut UU No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan dibagi menurut statusnya, menurut fungsinya, menurut sistem, dan menurut kelas berdasarkan spesifikasi penyediaan prasaran jalan. Menurut fungsinya, jaringan jalan dibagi sebagai berikut :

- a. Jalan arteri, yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rerata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
- b. Jalan kolektor, dengan fungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rerata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

- c. Jalan lokal, yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rerata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
- d. Jalan lingkungan, yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rerata rendah.

Salah satu mode transportasi kita kenal dengan nama ODOL (*Over Dimension Over Load*). *Over Dimension* adalah suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi dan ketentuan peraturan, sedangkan *Over Load* adalah suatu kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan.

Dalam praktiknya, *overdimension overloading* (ODOL) dinilai sangat merugikan pemerintah dan masyarakat. Kerusakan jalan akibat ODOL memicu peningkatan anggaran untuk pemeliharaan jalan nasional, jalan tol, dan jalan provinsi dengan biaya yang tidak sedikit, dengan rata-rata Rp43,45 triliun per tahun (Kajian Pengendalian Over Dimensi Over Loading - Website Badan Kebijakan Transportasi, N.D.)

Dampak yang ditimbulkan ODOL selain membuat kerusakan jalan, juga membuat kerusakan infrastruktur lainnya seperti jembatan, kerusakan kapal, pada kasus penyeberangan dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kasus kecelakaan yang melibatkan truk ODOL atau kelebihan muatan dan dimensi juga sudah banyak terjadi. Bahkan di antaranya sampai mengakibatkan banyak korban jiwa, dan juga kerugian materiil yang tidak sedikit (*Sinergitas Polri Dan Kemenhub Dalam Kamseltibcar Lantas Serta Penegakkan Hukum Over Dimension Dan Overload (ODOL)* - Barito Post, n.d.).

Penertiban truk *Over Dimension Over Load* (ODOL) pun menjadi perhatian serius dari pemerintah. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan telah menyatakan bahwa pada 2021 Indonesia akan bebas dari truk ODOL (*Over Dimension Overload*). Pemerintah telah melakukan sinergi lintas instansi antara Dishub, Kepolisian dan pengelola

jalan tol. Upaya pemerintah dalam penanganan ODOL ini antara lain adalah sebagai berikut: Penyempurnaan regulasi (Salah satunya dengan melakukan revisi regulasi penimbangan kendaraan bermotor di jalan. Revisi yang dimaksud adalah perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan), peningkatan Prasarana UPPKB (Peningkatan prasarana UPPKB juga dilakukan dengan menerapkan system informasi), akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor, penggunaan teknologi (Tahun 2018 telah dilakukan sistem e-tilang pada Jembatan Timbang Online (JTO) meski belum semua jembatan timbang menggunakannya, tapi secara bertahap akan dilengkapi semua ke jembatan timbang ini dengan sistem e-tilang untuk menghilangkan potensi hubungan langsung antara pihak pengemudi dengan para petugas), kerjasama Operasional UPPKB (Kementerian Perhubungan mengajak pihak swasta untuk menjadi pengelola jembatan timbang), dan penegakkan hukum (Beberapa hal yang dilakukan dalam penegakan hukum, antara lain;

- a. Menerapkan Sistem Tilang Elektronik
- b. Transfer Kelebihan Muatan
- c. Penyidikan Pelanggaran Pasal 277
- c. UU Nomor 22 Tahun 2009 terhadap Kendaraan Over Dimensi
- d. Perusahaan Karoseri Diminta Patuhi Regulasi Rancang Bangun Kendaraan Bermotor).

Angka pelanggaran yang semakin meningkat dengan ini maka diberlakukanlah penerapan UU ODOL serta penindakannya. Hal inilah yang memicu terjadinya demonstrasi besar-besaran di seluruh wilayah Indonesia. Disisi lain tarif angkut barang yang terlalu rendah merupakan akar masalah dari truk ODOL. Pemilik barang tidak mau keuntungan selama ini berkurang [padahal biaya produksi meningkat], pemilik armada truk [pengusaha angkutan] juga tidak mau berkurang keuntungannya. Hal yang sama, pengemudi truk tidak mau berkurang pendapatannya. Alhasil, kelebihan muatan (*over load*) pada kendaraan berdimensi lebih (*over*

dimension) menjadi jalan pintas untuk menutupi biaya tidak terduga, serta dibebani kepada pengemudi truk.

Perusahaan transportasi jalur darat yang mengatur produksi dan mendistribusikan Truk ODOL dengan rute perjalanan Jakarta-Surabaya ialah shipper yang dapat diakses melalui aplikasi, CV Pendiks Rental Transindo, CV.Cahaya Mandiri Express, CV Gatupa, Rahayu Transco, CV PUTRA WIJAYA, CV Pacific Trans, dsb (Zulfikar, 2022). Para pengusaha angkutan (truk) dan sopir angkutan (truk) berramai-ramai mogok kerja (*Jelang Zero ODOL 2023, Kemenhub Terus Sosialisasikan Penegakan Hukum Truk ODOL Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*, n.d.). Mereka memprotes kebijakan pemerintah tentang UU ODOL. Melalui Eksekutif dan legislatif pemerintah, mereka menyampaikan aspirasinya tentang penolakan UU ODOL.

Penelitian ini difokuskan pada perilaku, simbol, dan bahasa sopir truk ODOL dalam konteks komunikasi non-verbal di jalan raya. Melalui analisis perilaku sopir truk ODOL, penelitian akan mengidentifikasi tindakan mereka, tingkat kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas, dan potensi dampak negatif yang timbul. Simbol dan kode yang digunakan dalam komunikasi non-verbal, seperti gestur tangan atau isyarat kepala, akan diidentifikasi untuk memahami cara sopir truk ODOL berkomunikasi di jalan. Selain itu, penelitian akan mencakup bahasa jalan raya, termasuk simbol, tanda, atau komunikasi visual lain yang diadopsi sopir truk ODOL. Dengan meneliti pengaruh komunikasi non-verbal pada keselamatan dan kelancaran lalu lintas, penelitian akan memberikan wawasan tentang situasi di mana komunikasi ini digunakan dan konsekuensi-konsekuensinya. Melalui pemahaman pandangan masyarakat terhadap sopir truk ODOL, penelitian ini juga akan menggali persepsi positif, negatif, atau netral terhadap simbol-simbol atau perilaku yang digunakan. Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku sopir truk ODOL, seperti kondisi jalan atau tekanan pekerjaan, akan memberikan pemahaman lebih lanjut tentang penyebab dan solusi potensial. Terakhir, evaluasi efektivitas upaya

penegakan hukum dan penindakan terhadap truk ODOL akan mencakup kepatuhan sopir terhadap peraturan dan dampak penindakan terhadap perilaku mereka. Fokus penelitian ini secara holistik mencakup berbagai aspek yang dapat membantu memahami dinamika perilaku sopir truk ODOL, komunikasi non-verbal di jalan raya, serta dampaknya pada lalu lintas, keselamatan, dan persepsi masyarakat.

Solusi yang diberikan pada faktor kondisi jalan dengan memilih rute alternatif atau memberikan pelatihan pengemudi; faktor kondisi lingkungan dan cuaca dengan memberi pelatihan pengemudi atau kerugian dialihkan ke pihak keempat; faktor kendaraan dengan pengecekan serta perawatan berkala; serta faktor kondisi dan perilaku pengemudi, dengan monitoring kendaraan serta penegakkan SOP dan pemberian sanksi. Hal ini dilakukan untuk mengupayakan kesadaran berlalu lintas yang masih minim dan melalui komunikasi Nonverbal yang diterapkan diharapkan dapat menimbulkan dampak positif bagi Supir Truk dan masyarakat setempat.

Berangkat dari kasus yang mencuat tentang ODOL tersebut, penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul “DESKRIPSI SIMBOL BAHASA JALANAN DI KALANGAN SOPIR ODOL”

1.2 Rumusan Masalah

Meningkatnya angka pertumbuhan pergerakan angkutan barang serta lemahnya penerapan aturan batas penetapan beban menyebabkan kecenderungan masyarakat melakukan pelanggaran atas muatan kendaraan angkutan barang. Beban berlebih muatan (*overloading*) kendaraan akan berbahaya terhadap struktur perkerasan bilamana beban yang bertumpu atas roda kendaraan melebihi batas ketentuan Muatan Sumbu Terberat (MST) yang ditetapkan untuk suatu klas jalan. Kondisi seperti ini akan memberikan tegangan berlebih (*overstress*) pada struktur perkerasan jalan, baik perkerasan lentur maupun perkerasan kaku, sehingga dapat mempercepat keruntuhan struktur tersebut.

Berdasarkan uraian diatas, maka perumusan masalahnya adalah Bagaimana penggunaan simbol-simbol pada truk ODOL dapat

meningkatkan kesadaran dan keselamatan berlalu lintas di kalangan sopir dan pengguna jalan lainnya?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penulisan yang hendak dicapai oleh penulis yakni terdiri dari dua poin ,yaitu untuk mengetahui hubungan komunikasi awak truk odol dalam mengoperasikan kendaraan selama perjalanan di ruas jalan surabaya – jakarta.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat pada masyarakat, pihak yang terkait dan pribadi penulis sendiri dengan masalah penelitian tersebut. Adapun manfaat penelitian tersebut adalah sebagai berikut :

- 1) Penelitian ini diharapkan untuk mendapatkan pengetahuan dan wawasan peneliti dalam menerapkan ilmu yang telah diperoleh di bangku kuliah dalam dunia kerja yang sesungguhnya.
- 2) Dijadikan dasar keputusan oleh pihak- pihak terkait untuk mengatasi dampak negatif dari moda transportasi ODOL;
- 3) Meningkatkan fungsi produk jasa transportasi yang aman, tertib dan teratur, nyaman dan ekonomis dengan kualitas layanan yang meningkat;
- 4) Sebagai kontrol halangan dalam operasional sehingga tujuan distribusi tercapai
- 5) Hasil dari penelitian diharapkan dapat menjadi bahan bagi penulis selanjutnya yang ingin meneliti masalah yang sama dan menjadi referensi bacaan bagi semua pihak yang membutuhkannya khususnya pada jurusan Ilmu Komunikasi.