

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kereta Rel Listrik (KRL) *Commuter* Jabodetabek menyelenggarakan perusahaan pelayanan jasa angkutan kereta api komuter dengan menggunakan sarana KRL di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek) dan sekitarnya. KRL merupakan transportasi yang cukup banyak peminatnya apalagi untuk para komuter yang cukup banyak melakukan perjalanan jauh dari kota asal ke kota tujuan. Peningkatan penumpang commuterline Jabodetabek rata-rata 13,8 persen pertahun.¹ Pengguna rutin yang menggunakan KRL adalah langkah yang paling tepat karena jarak yang ditempuh berkilo-kilo meter dapat ditempuh lebih cepat dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi atau angkutan umum di jalan raya. Alasan lain yaitu KRL juga bebas macet karena memiliki perlintasan sendiri. Jika melihat kota-kota yang biasanya dituju adalah pusat kota yaitu Jakarta, masalah nyata yang terlihat adalah kemacetan yang semakin hari semakin pelik.

KRL dipilih oleh masyarakat karena dari segi jarak dan waktu sangat efisien, ditambah pelayanan yang diberikan terus diperbaharui sehingga makin banyak peminatnya. Fasilitas di stasiun maupun KRL pun sudah sangat layak jika dibandingkan dengan kereta ekonomi sebelumnya. Fasilitas tersebut harus

¹ Nazwirman dan Hulmansyah, *Karakteristik Penumpang Pengguna KRL Commuterline Jabodetabek*, *Journal of Economics and Business Aseanomics*, Vol. 2 No.1, Januari- Juni 2017, hlm. 34

didukung oleh kesadaran para penumpang dengan menjaga sikap saat perjalanan salah satunya dengan menaati peraturan-peraturan yang telah dibuat di dalam KRL.

Pada pagi hari terjadi fenomena unik di gerbong khusus wanita, terdapat seorang penumpang membawa tas yang berukuran cukup besar dan wadah yang berisikan makanan di dalamnya. Ketika di dalam KRL penumpang tersebut diberikan tempat duduk oleh penumpang lain. Hari-hari berikutnya pun seperti itu, penumpang yang berbeda namun juga membawa tas yang berisi makanan pun diberikan tempat duduk oleh para penumpang. Kemudian pedagang tersebut menjajakan makanan yang bawa ke penumpang lain. Aktivitas jual beli dilakukan sampai pedagang tersebut turun di stasiun tujuannya. Dapat dikatakan fenomena tersebut merupakan tindak pelanggaran yang dilakukan oleh penumpang ketika berada di transportasi umum yaitu KRL Commuter. Sudah jelas dikatakan tidak boleh berjualan akan tetapi ada penumpang yang berani melakukannya.

Bila dilihat kembali keadaan kereta sebelum pemberlakuan KRL *Commuter*, yaitu KRL kelas ekonomi di mana diperbolehkan berjualan baik itu makanan, minuman, mainan, buah-buahan, koran sampai buku. Pedagang hilir mudik di dalam gerbong menawarkan dagangan kepada penumpang yang duduk. Ketidaknyamanan juga dirasakan karena KRL ekonomi tidak berpenyejuk udara. Ketidaknyamanan terasa kompleks dengan adanya asap rokok dari penumpang yang tidak mempunyai kepedulian. Bahkan di KRL ekonomi penumpangnya boleh naik di atas gerbong ketika perjalanan. Akan

tetapi dilakukan penertiban dengan diadakannya KRL *Commuter* dengan peraturan-peraturan yang lebih ketat demi keselamatan dan kenyamanan penumpang. KRL commuter merupakan transportasi publik yang mempunyai peraturan-peraturan di dalamnya. Diadakannya peraturan agar para penggunanya tidak melakukan kegiatan yang dilarang saat perjalanan. Bisa dilihat peraturan yang ditetapkan tersebut ditempel di area gerbong dalam seperti dilarang duduk di lantai dan menggunakan kursi lipat, membuang sampah sembarangan, membawa benda mudah terbakar, membawa senjata tajam/senjata api tanpa izin, membawa binatang, ngamen, makan dan minum, merokok, mencoret-coret, dan berjualan.

Ada beberapa faktor mengapa penumpang di gerbong wanita memilih berjualan di pagi hari meskipun telah ada larangan yang jelas. Adanya peluang untuk mendapatkan pendapatan ketika para penumpang di kereta saat pagi hari belum sempat sarapan karena harus sudah berada di kereta untuk mencapai tempat tujuan yang rata-rata jauh dari tempat tinggalnya. Dari segi kebutuhan ekonomi, penumpang yang berjualan tersebut ingin memiliki uang tambahan di luar pekerjaan mereka karena kenyataannya para penjual tersebut berjualan di pagi hari sekaligus berangkat ke tempat kerja mereka. Kemudian dengan berjualan di kereta, mereka tidak perlu membayar sewa tempat karena mereka hanya bermodalkan tas yang ukurannya cukup besar yang cukup untuk menaruh makanan dan minuman.

Dilihat dari sisi penumpang, adanya penumpang lain yang berjualan membantu mereka untuk mendapatkan makanan di pagi hari saat perjalanan

tanpa harus jauh-jauh mencarinya. Bahkan karena terlalu sering melakukan kegiatan jual beli mereka menjadikannya langganan saat pagi hari. Manfaat yang dirasakan penumpang menjadikan keberadaan pedagang diharapkan ketika perjalanan.

Kegiatan berdagang tersebut berjalan cukup lama karena didukung oleh para penumpang. Pedagang merasa aman saat berdagang karena ada andil dari penumpang ketika terjadi transaksi jual beli. Penumpang dengan sengaja memberikan ruang untuk berdagang, dan melindungi pedagang dari perhatian petugas. Hal ini dilakukan demi terwujudnya harapan dari masing-masing pihak yaitu antara pedagang dengan penumpang, jika tidak ada andil para penumpang keberadaan pedagang akan terancam. Hal tersebut menjadi alasan mengapa pedagang tidak merasa takut dengan keadaan gerbong yang selalu dijaga oleh petugas. Meskipun tidak dipungkiri juga bahwa petugas merupakan ancaman tersendiri bagi pedagang.

Fenomena tersebut berlangsung sering kali pada pagi hari. Mereka para pelaju rutin biasanya pernah menemui setidaknya sekali ada penumpang yang berjualan. Seharusnya transportasi publik dengan peraturan-peraturan yang tertera harus ditaati oleh mereka yang menggunakannya. Akan tetapi yang ada justru pelanggaran yang menjadikan KRL menjadi objek yang dituju penumpang untuk berdagang. Pentingnya melakukan penelitian ini untuk mengetahui apa yang mendorong penumpang nekat memilih berdagang di kereta dan apakah harus memilih kereta sebagai objeknya, padahal jelas ada Petugas Keamanan Dalam (PKD) yang selalu mengawasi.

Dalam penelitian ini peneliti memfokuskan pembahasan pada penyalahgunaan tata tertib di gerbong wanita. Banyak hal yang perlu diungkap dari keberadaan mereka dengan pekerjaannya tersebut, karena pada kenyataannya masih ada yang berdagang yang sebelumnya hanya di KRL ekonomi. Hal ini merupakan suatu fenomena sosial yang cukup menarik untuk dikaji.

B. Masalah Penelitian

Permasalahan para pedagang di gerbong khusus wanita adalah adanya tata tertib dilarang berdagang akan tetapi tetap dilakukan. Untuk itu peneliti perlu merumuskan masalah penelitian sebagai berikut :

1. Mengapa terjadi penyalahgunaan tata tertib berdagang di gerbong khusus wanita KRL *Commuterline* Jabodetabek?
2. Bagaimana akibat dari penyalahgunaan tata tertib berdagang di gerbong khusus wanita KRL *Commuterline* Jabodetabek?

C. Fokus Penelitian

Dalam penelitian Penyalahgunaan Tata Tertib Berdagang di Gerbong Khusus Wanita *Commuterline* Jabodetabek dibatasi fokusnya supaya menjadi lebih terpusat, terarah dan mendalam. Dalam penelitian ini yang menjadi fokus penelitiannya adalah:

1. Penyalahgunaan tata tertib berdagang di gerbong khusus wanita KRL *Commuterline* Jabodetabek

- a. Faktor internal
 - b. Faktor eksternal
2. Akibat dari penyalahgunaan tata tertib berdagang di gerbong khusus wanita *Commuterline* Jabodetabek
- a. Relasi sosial (pola pertemanan)
 - b. Terciptanya transaksi terselubung
 - c. Terpenuhinya kebutuhan fisiologis
 - d. Peningkatan fungsi pengawasan

D. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui mengapa terjadi penyalahgunaan tata tertib berdagang di gerbong khusus wanita KRL *Commuterline* Jabodetabek.
- b. Untuk mengetahui bagaimana akibat dari penyalahgunaan tata tertib berdagang di gerbong khusus wanita KRL *Commuterline* Jabodetabek.

2. Kegunaan Hasil Penelitian

- a. Kegunaan Teoretis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk perkembangan pengetahuan di bidang pendidikan, khususnya Pendidikan IPS (Ilmu Pengetahuan Sosial), serta untuk dijadikan acuan

penelitian selanjutnya terkait fenomena sosial di masyarakat khususnya di transportasi publik.

b. Kegunaan Praktis

- 1) Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada masyarakat pada umumnya dan pihak Kereta Api Indonesia (KAI) pada khususnya mengenai gambaran penyalahgunaan tata tertib di gerbong khusus wanita.
- 2) Dapat meningkatkan pengetahuan mahasiswa, khususnya mahasiswa jurusan Pendidikan IPS tentang penyalahgunaan tata tertib di gerbong khusus wanita dalam masalah sosial serta menerapkan ilmu-ilmu yang diperoleh kepada masyarakat.

E. Kerangka Konseptual

1. Konsep Penyalahgunaan

a. Pengertian Penyalahgunaan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia definisi penyalahgunaan adalah proses, cara, perbuatan menyalahgunakan atau melakukan sesuatu tidak sebagaimana mestinya.² Kata penyalahgunaan dapat dikatakan sesuatu yang sudah memiliki aturan mutlak akan tetapi pada kenyataannya dilanggar atau tidak dilakukan sesuai aturan dengan alasan-alasan tertentu. Penyalahgunaan dapat dilihat dari segi proses, cara, serta perbuatannya.

² www.kbbi.web.id, diakses pada Senin, 23 April 2018, pukul 20.06 WIB

Penyalahgunaan sering terjadi di mana dan kapan saja sering kali seseorang melakukan penyalahgunaan karena daa pengaruh kuat dari dirinya maupun lingkungannya. Penyalahgunaan terjadi di rangkaian kereta *Commuter* Jabodetabek yang dilakukan oleh penumpang. Kesadaran untuk menaati peraturan masih kurang oleh mereka yang dengan sengaja melakukannya padahal terdapat aturan mengenai bagaimana penumpang bertindak semestinya demi keamanan dan kenyamanan.

Berbagai macam alasan penyalahgunaan peraturan dianggap *lumrah*. Ada beberapa kemungkinan seseorang menyalahgunakan peraturan, seperti anggapan bahwa dirinya akan lebih nyaman berada di KRL jika melakukannya. Seperti yang sering dilakukan yaitu area berdiri menjadi area duduk, kemudian efek toleransi dengan makan dan minum, di mana selama tidak merugikan kereta hal tersebut diwajarkan bahkan bagi penumpang lain.

2. Konsep Tata Tertib

a. Pengertian Tata Tertib

Tata tertib adalah kumpulan aturan–aturan yang dibuat secara tertulis dan mengikat anggota masyarakat.³ Tata tertib menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah peraturan-peraturan yang harus ditaati

³ Mulyono, *Kesadaran Berbangsa*. (Bandung: Angkasa, 2000), hlm. 14

atau dilaksanakan.⁴ Diciptakannya tata tertib tujuannya supaya semua lapisan masyarakat mematuhi dan melaksanakannya sehingga adanya keselarasan antara peraturan tersebut dengan tindakan masyarakat itu sendiri. Sama halnya dengan tata tertib di gerbong kereta, dengan adanya tata tertib penumpang dapat membatasi apa yang boleh dilakukan dan tidak saat dalam perjalanan sehingga tercipta kenyamanan.

Kenyataannya masih ada yang melanggar tata tertib tersebut, penyalahgunaan tata tertib dilakukan oleh beberapa penumpang dengan melakukan kegiatan berdagang. Sejatinya berdagang harus di tempat yang aman dan diperbolehkan, Namun yang terjadi yaitu berdagang di transportasi publik yang sudah jelas ada tata tertibnya. Peraturan yang sudah dibuat dengan jelas nyatanya tidak dilaksanakan dengan sebagaimana mestinya. Tata tertib dirasa hanya sebuah tulisan tanpa mengetahui apa makna dari tulisan tersebut.

b. Tujuan Pelaksanaan Tata Tertib

Menurut Kusmiati bahwa tujuan diadakannya tata tertib yaitu sesuai dengan yang tercantum dalam setiap butir tujuan tata tertib yaitu:⁵

- 1) Tujuan peraturan keamanan adalah untuk mewujudkan rasa aman dan tenang serta bebas dari rasa takut baik lahir maupun batin

⁴ www.kbbi.web.id, diakses pada Selasa, 24 April 2018, pukul 15.00 WIB

⁵ Artini Kusmiati, *Dimensi Estetika Pada Karya Arsitektur dan Disain*, (Jakarta: Djambatan, 2004), hlm. 22

yang dirasakan oleh seluruh warga, sebab jika antar individu tidak saling mengganggu maka akan melahirkan perasaan tenang dalam diri setiap individu untuk mengikuti kegiatan sehari-hari.

- 2) Tujuan peraturan kebersihan adalah terciptanya suasana bersih dan sehat yang terasa dan nampak pada seluruh warga.
- 3) Tujuan peraturan ketertiban menciptakan kondisi yang teratur yang mencerminkan keserasian, keselarasan dan keseimbangan pada tata ruang, tata kerja, tata pergaulan, bahkan cara berpakaian.
- 4) Tujuan peraturan keindahan adalah untuk menciptakan lingkungan yang baik, sehingga menimbulkan rasa keindahan bagi yang melihat dan menggunakannya.
- 5) Tujuan peraturan kekeluargaan adalah untuk membina tata hubungan yang baik antar individu yang mencerminkan sikap dan rasa gotong royong, keterbukaan, saling membantu, tenggang rasa dan saling menghormati. Berdasarkan uraian di atas maka, setiap warga negara bertanggung jawab untuk menciptakan suasana yang aman, tertib, bersih, indah dan penuh kekeluargaan, agar proses interaksi antar warga dalam rangka penanaman dan pengembangan nilai, pengetahuan, keterampilan dan wawasan dapat dilaksanakan.

c. Peran dan Fungsi Tata Tertib

Keberadaan tata tertib di dalam transportasi publik memegang peranan penting, yaitu sebagai alat untuk mengatur perilaku atau sikap

individu ketika melakukan mobilitas. Soelaeman berpendapat bahwa peraturan tata tertib itu merupakan alat guna mencapai ketertiban.⁶

Dengan adanya tata tertib itu adalah untuk menjamin kehidupan yang tertib, teratur, sehingga kehidupan sosial yang harmonis dapat dicapai. Apabila tata tertib yang direalisasikan dengan tepat dan diawasi dengan sungguh-sungguh maka dampaknya adalah tercipta masyarakat yang tertib, damai, dan tenteram.

Peraturan dan tata tertib berlaku di mana saja akan terlihat baik apabila keberadaannya diawasi dan dilaksanakan dengan baik. Begitu pula pada tata tertib di transportasi publik, di Ibu Kota Jakarta transportasi yang peminatnya cukup banyak adalah KRL *commuter* Jabodetabek. Dalam sehari jutaan orang mampu diangkut oleh moda transportasi ini. Dengan jumlah yang banyak tersebut, realisasi tata tertib yang sudah ditetapkan dan ditempatkan di tiap rangkaian kereta maupun stasiun diharapkan dapat ditaati dengan baik. Kerja sama yang baik antara petugas kereta dan penumpang diharapkan dapat menciptakan keadaan yang aman dan tertib dalam perjalanan. Pengendalian diri dari penumpang untuk tidak melanggar tata tertib yang akan mampu mewujudkan lingkungan yang tenang, aman, tertib, dan damai. Tidak hanya berlaku di KRL tetapi juga di lingkungan masyarakat.

⁶ M. Munandar Soelaeman, *Ilmu Sosial Dasar*, (Bandung: Eresco, 1987), hlm 82

3. Konsep Konformitas

a. Pengertian Konformitas

Setiap individu dalam menjalankan kehidupannya di masyarakat sangat dipengaruhi oleh pengaruh sosial. Menurut Cialdini, pengaruh sosial yaitu usaha untuk mengubah sikap, kepercayaan, persepsi, ataupun tingkah laku satu atau beberapa orang lainnya.⁷ Sehingga, pengaruh sosial amat kuat dalam mempengaruhi pengambilan keputusan individu dalam kehidupannya.

Pada dasarnya, seseorang cenderung menaati peraturan-peraturan yang ada di lingkungannya. Aturan-aturan yang mengatur tentang bagaimana sebaiknya seseorang bertingkah laku tersebut sebagai norma sosial. Individu akan mencoba menyesuaikan diri dengan lingkungan adalah dengan melakukan tindakan yang sesuai dan diterima secara sosial. Melakukan tindakan yang sesuai dengan norma sosial disebut sebagai konformitas.

Menurut Baron, Byrne, dan Branscombe, konformitas adalah suatu bentuk pengaruh sosial di mana individu mengubah sikap, dan tingkah lakunya agar sesuai dengan norma sosial.⁸ Artinya adalah individu akan menyesuaikan dirinya dengan norma sosial yang berlaku di kelompoknya atau masyarakat agar individu tersebut dapat diterima di lingkungannya. Menurut David O'Sears bahwa seseorang

⁷ Tim Penulis Fakultas Psikologi UI, Psikologi Sosial, (Jakarta: Salemba Humanika, 2009), hlm. 105

⁸ *Ibid.*, hlm. 106

melakukan perilaku tertentu karena disebabkan orang lain melakukan hal tersebut maka hal itu dinamakan sebagai konformitas.⁹

Tidak jauh berbeda dengan pakar sebelumnya, menurut Carol Wade dan Carol Tavris, konformitas adalah melakukan tindakan atau mengadopsi sikap sebagai hasil dari adanya tekanan kelompok yang nyata maupun dipersepsikan.¹⁰ Dapat disimpulkan bahwa individu akan merubah sikap atau perilakunya berdasarkan norma kelompoknya akibat adanya tekanan kelompok tersebut baik tekanan yang nyata atau yang dibayangkan olehnya.

Dari beberapa definisi terkait dengan konformitas yang telah dikemukakan oleh beberapa ahli. Dapat dipahami bahwa konformitas adalah pengaruh sosial di mana individu merubah sikap dan perilakunya untuk menyesuaikan diri dengan harapan yang dibentuk oleh suatu kelompok baik secara nyata ataupun yang dibayangkan kelompok agar individu tersebut dapat diterima oleh kelompoknya.

Konformitas yang dilakukan individu memiliki arti dan mengikuti hal-hal yang baik dapat dilihat ketika komunitas pesepeda melakukan kegiatan *car free day* dengan mematuhi aturan di jalan. Mereka melajukan sepedanya di jalan khusus untuk sepeda. Karena peraturan yang harus ditaati dan ketertiban yang dijunjung tinggi di kelompoknya agar dapat diterima di kelompok maupun di masyarakat.

⁹ David O. Sears, Jonathan L. Freedman, L. Anne Peplau, *Psikologi Sosial*, (Jakarta : Erlangga, 1991), hlm. 78

¹⁰ Carol Wade & Carol Tavris, *Psychology*. Terjemahan Widyasinta, Psikologi, (Jakarta: Erlangga, 2007), hlm. 301

Contoh di atas merupakan salah satu contoh konformitas positif. Namun, kecenderungan untuk melakukan konformitas tidak selalu memiliki arti positif atau mengikuti hal-hal yang baik saja. Seseorang juga dapat melakukan konformitas pada bentuk-bentuk negatif yang tidak sesuai pada norma masyarakat tetapi menyesuaikan pada norma kelompok dan lingkungan kelompok. Dapat dilihat pada perkumpulan remaja *punk*.

b. Jenis-Jenis Konformitas

Bentuk konformitas seseorang terhadap orang yang mempengaruhinya berbeda-beda tergantung pada siapa dan bagaimana proses pengaruh sosial itu dilakukan. Ada beberapa tipe konformitas, yaitu:¹¹

1) Tipe konformitas membabi buta

Jenis konformitas ini diwarnai sikap masa bodoh dalam arti meniru atau mengikuti apa yang menjadi kemauan orang lain tanpa pemahaman ataupun penghayatan, tanpa pertimbangan, pemikiran dan atau perasaan.

2) Tipe konformitas identifikasi

Jenis konformitas ini diwarnai dengan charisma dari orang yang mempengaruhi sehingga seseorang yang dipengaruhi percaya, mengakui, menerima, tanpa rasa takut akan sanksi atas sikap non-

¹¹ Prayitno, *Dasar Teori Dan Praktis Pendidikan*, (Jakarta: Grasindo, 2009), hlm.72

konformitasnya, dan juga tanpa harapan akan imbalan atas sikap konformitasnya

3) Tipe konformitas internalisasi

Jenis konformitas ini diwarnai sikap kebebasan untuk menentukan konformitas atau non-konformitas dengan didasarkan pertimbangan rasio, perasaan, pengalaman, hati nurani, dan semangat untuk menentukan pilihan-pilihan dalam bersikap dan bertindak laku.

Sedangkan Sarwono mengatakan bahwa terdapat dua jenis konformitas yaitu:¹²

- a) Pemenuhan (*compliance*), adalah konformitas yang dilakukan secara terbuka sehingga terlibat oleh umum walaupun hatinya tidak setuju. Misalnya, turis asing memakai selendang di pinggangnya agar dapat masuk ke pura Bali, menyantap makanan yang disuguhkan nyonya rumah walaupun tidak suka, memeluk-cium rekan arab walaupun merasa risih.
- b) Penerimaan (*acceptance*), adalah konformitas yang disertai perilaku dan kepercayaan yang sesuai dengan tatanan sosial misalnya berganti agama sesuai kepercayaan sendiri, memenuhi ajakan teman-teman untuk membolos.

¹² Sarlito Wirawan Sarwono, *Psikologi Sosial: Psikologi Kelompok Dan Psikologi Terapan*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2005), hlm. 173

c. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Konformitas

Menurut David O'Sears menyebutkan ada empat faktor dalam konformitas, antara lain:¹³

1) Kekompakan kelompok

Konformitas juga dipengaruhi oleh eratnya hubungan antara individu dengan kelompoknya. Yang dimaksud dengan istilah anggota kelompok itu adalah jumlah total kekuatan yang menyebabkan orang tertarik pada suatu kelompok dan yang membuat mereka ingin tetap menjadi anggotanya. Kekompakan yang tinggi menimbulkan konformitas yang semakin tinggi. Alasan utamanya adalah bahwa bila orang merasa dekat dengan anggota kelompok yang lain, akan semakin menyenangkan bagi mereka untuk mengakui kita, dan semakin menyakitkan bila mereka mencela kita. Artinya, kemungkinan untuk menyesuaikan diri atau tidak menyesuaikan diri akan semakin besar bila kita mempunyai keinginan yang kuat untuk menjadi anggota kelompok tersebut. Peningkatan konformitas ini terjadi karena anggotanya enggan disebut sebagai orang yang menyimpang, penyimpangan menimbulkan resiko ditolak oleh kelompoknya. Semakin tinggi perhatian seseorang terhadap kelompok, semakin serius tingkat rasa takutnya terhadap penolakan, dan semakin kecil kemungkinannya untuk tidak menyetujui kelompok.

¹³ David O. Sears, Jonathan L. Freedman, L. Anne Peplau, *loc. cit.*, hlm. 85-90

2) Kesepakatan Kelompok

Faktor yang sangat penting bagi timbulnya konformitas adalah kesepakatan pendapat kelompok. Orang yang dihadapkan pada keputusan kelompok yang sudah bulat akan mendapat tekanan yang kuasa untuk menyesuaikan pendapatnya. Namun, bila kelompok tidak bersatu, akan tampak adanya penurunan tingkat konformitas. Moris dan Miller menunjukkan bahwa saat terjadinya perbedaan pendapat bisa menimbulkan perbedaan. Bila orang menyatakan pendapat yang berbeda setelah mayoritas menyatakan pendapatnya, konformitas akan menurun. Penurunan konformitas yang drastis karena hancurnya kesepakatan disebabkan oleh beberapa faktor. *Pertama*, tingkat kepercayaan terhadap mayoritas akan menurun bila terjadi perbedaan pendapat *Kedua*, bila anggota kelompok yang lain mempunyai pendapat yang sama, keyakinan individu terhadap pendapatnya sendiri akan semakin kuat. Keyakinan yang kuat akan menurunkan konformitas. *Ketiga*, menyangkut keengganan untuk menjadi orang yang menyimpang.

3) Ukuran Kelompok

Serangkaian eksperimen menunjukkan bahwa serangkaian konformitas akan meningkat bila ukuran mayoritas yang sependapat juga meningkat, setidaknya sampai ukuran tertentu. Asch dalam eksperimennya menemukan bahwa dua orang menghasilkan tekanan yang lebih kuat daripada satu orang, tiga

orang memberikan tekanan yang lebih besar daripada dua orang, dan empat orang kurang lebih sama dengan tiga orang. Asch menemukan bahwa penambahan jumlah anggota mayoritas sehingga lebih dari empat orang tidak meningkatkan mayoritas, setidaknya sampai enam belas orang. Dia menyimpulkan bahwa untuk menghasilkan tingkat konformitas yang paling tinggi, ukuran kelompok yang optimal adalah tiga atau empat orang.

4) Keterikatan Pada Penilaian Bebas

Keterikatan sebagai kekuatan total yang membuat seseorang mengalami kesulitan untuk melepas suatu pendapat. Orang secara terbuka dan sungguh-sungguh terikat suatu penilaian bebas akan lebih enggan menyesuaikan diri terhadap perilaku kelompok yang berlawanan. Mungkin ketika harus menanggung resiko mendapat celaan sosial karena menyimpang dari pendapat kelompok, tetapi keadaan akan lebih buruk bila orang mengetahui bahwa kita telah mengorbankan penilaian pribadi sendiri untuk menyesuaikan diri terhadap kelompok.

Menurut Baron, Byrne, dan Branscombe, faktor-faktor yang mempengaruhi konformitas adalah:¹⁴

1) Kohesivitas

Kohesivitas yaitu sejauh mana kita tertarik pada kelompok sosial tertentu dan ingin menjadi bagian darinya. Semakin menarik

¹⁴ Tim Penulis Fakultas Psikologi UI, *loc.cit*, hlm. 109

suatu kelompok, maka semakin besar kemungkinan orang untuk melakukan konformasi terhadap norma-norma dalam kelompok tersebut.

2) Ukuran kelompok

Semakin besar ukuran kelompok, berarti semakin banyak orang yang berperilaku dengan cara-cara tertentu, sehingga semakin banyak yang mau mengikutinya.

3) Tipe dari norma sosial

Norma yang bersifat *injunctive* cenderung diabaikan, sementara yang *descriptive* cenderung diikuti. *Injunctive norms* yaitu hal apa yang seharusnya seseorang lakukan dan *descriptive norms* yaitu apa yang kebanyakan orang lakukan.

Berdasarkan penjelasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi konformitas di antaranya adalah kohesivitas, ukuran kelompok, dan tipe dari norma sosial.

Menurut Martin dan Hewstone, ada dua alasan mengapa seseorang melakukan konformitas. Pertama karena adanya pengaruh informasi yaitu keinginan untuk bertindak benar. Salah satu alasan konformitas adalah perilaku orang lain sering memberikan informasi yang bermanfaat yang disebut *informational influence* (pengaruh informasi). Tendensi untuk menyesuaikan diri dengan pengaruh informasi ini bergantung pada dua aspek situasi:

seberapa besar keyakinan kita pada kelompok dan seberapa yakinkah kita pada penilaian diri kita sendiri. Kedua, adanya pengaruh normative: keinginan agar disukai. Alasan kedua dari konformitas adalah keinginan agar diterima secara sosial yang disebut dengan *normatif influence* (pengaruh normatif). Kita sering ingin agar orang lain menerima diri kita, menyukai kita dan memperlakukan kita dengan baik. Secara bersamaan, kita ingin menghindari penolakan, pelecehan, atau ejekan.¹⁵

Tidak jauh berbeda dengan pendapat ahli sebelumnya, menurut Baron, Byrne dan Brascombe, bahwa seseorang yang melakukan konformitas disebabkan adanya motif akan kepastian mengenai kebenaran akan perilaku yang hendak ditampilkan (*informational social influence*).

Berdasarkan pendapat para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa terdapat kesamaan mengenai faktor-faktor yang menyebabkan seseorang melakukan konformitas yaitu pengaruh normatif itu keinginan seseorang untuk disukai. Pada dasarnya individu mengharapkan dapat disukai dan diterima oleh kelompok tanpa ada celaan. Dan juga pengaruh informasi yaitu keinginan seseorang untuk bertindak benar, yaitu bertindak sesuai yang diharapkan kelompok.

¹⁵ Shelley E. Taylor dkk, *Psikologi Sosial*, Terjemahan Tri Wibowo, (Jakarta: Prenada Media Group, 2009), hlm. 258-259

4. Konsep Pedagang

a. Pengertian Pedagang

Apabila berbicara masalah pedagang, yang akan terlintas di pikiran adalah jual beli. Contoh yang paling mudah adalah ketika pergi berbelanja ke pasar kita akan berjumpa dengan pedagang, sebab pedagang ini adalah orang yang berjualan.

Pedagang adalah orang yang melakukan perdagangan, memperjualbelikan barang yang tidak diproduksi sendiri, untuk memperoleh keuntungan.¹⁶ Pedagang adalah mereka yang melakukan perbuatan perniagaan sebagai pekerjaan yang sehari-hari.¹⁷

Pedagang adalah siapa saja yang melakukan tindakan perdagangan dan dalam melakukan tindakan ini menganggapnya sebagai pekerjaannya sehari-hari.¹⁸ Pedagang adalah mereka yang melakukan perbuatan perniagaan sebagai pekerjaannya sehari-hari. Perbuatan perniagaan pada umumnya adalah perbuatan pembelian barang untuk dijual lagi.¹⁹

Pedagang dibagi menjadi tiga, yaitu:²⁰

1) Pedagang besar/ distributor/ agen tunggal

Distributor adalah pedagang yang membeli atau mendapatkan produk barang dagangan dari tangan pertama atau produsen secara

¹⁶ Eko Sujatmiko, *kamus IPS*, (Surakarta: AksaraSinergi Cet.1, 2014), hlm. 231

¹⁷ Frida Hasim, *Hukum Dagang* (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm. 2

¹⁸ *Ibid*, hlm.15

¹⁹ C.S.T Kensil dan Christine S.T. Kansil, *Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2008), hlm.15

²⁰ <http://organisasi.org/jenis-macam-pedagang-perantara-pengertian-distributor-agen-grosir>, Pada tanggal 01 September 2018, Jam 05:51

langsung. Pedagang besar biasanya diberi hak wewenang wilayah/daerah tertentu dari produsen.

2) Pedagang menengah/ agen/ grosir

Agen adalah pedagang yang membeli atau mendapatkan barang dagangannya dari distributor atau agen tunggal yang biasanya akan diberi daerah kekuasaan penjualan/ perdagangan tertentu yang lebih kecil dari daerah kekuasaan distributor.

3) Pedagang eceran/ pengecer

Pengecer adalah pedagang yang menjual barang yang dijualnya langsung ke tangan pemakai akhir atau konsumen dengan jumlah satuan atau eceran.

Di dalam aktivitas perdagangan, pedagang adalah orang atau instansi yang memperjualbelikan produk atau barang, kepada konsumen baik secara langsung maupun tidak langsung. Dalam ekonomi, pedagang dibedakan menurut jalur distribusi yang dilakukan dapat dibedakan menjadi: pedagang distributor (tunggal), pedagang partai besar, dan pedagang eceran. Sedangkan menurut pandangan sosiologi ekonomi menurut Geertz, Mai, dan Buchholt membedakan pedagang berdasarkan penggunaan dan pengelolaan pendapatan yang dihasilkan dari perdagangan dan hubungannya dengan ekonomi keluarga. Berdasarkan penggunaan dan pengelolaan pendapatan yang diperoleh dari hasil perdagangan, pedagang dapat dikelompokkan menjadi:²¹

²¹ Damsar, *Sosiologi Ekonomi*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1997), hlm.

- 1) Pedagang profesional yaitu pedagang yang menggunakan aktivitas perdagangan merupakan pendapatan/sumber usaha dan satu-satunya bagi ekonomi keluarga.
- 2) Pedagang semi-profesional yaitu pedagang yang mengakui aktivitas pedagang untuk memperoleh uang tetapi pendapatan dari hasil perdagangan merupakan sumber tambahan bagi ekonomi keluarga.
- 3) Pedagang subsistensi yaitu pedagang yang menjual produk atau barang dari hasil aktivitas atas subsistensi untuk memenuhi ekonomi keluarga. Pada daerah pertanian, pedagang ini adalah seorang petani yang menjual produk pertanian ke pasar desa atau kecamatan.
- 4) Pedagang semu adalah orang yang melakukan kegiatan perdagangan karena hobi atau untuk mengisi waktu luang. Pedagang jenis ini tidak diharapkan kegiatan perdagangan sebagai sarana untuk memperoleh pendapatan, malah mungkin saja sebaliknya ia akan memperoleh kerugian dalam berdagang.

Geertz juga menyatakan bahwa peranan pedagang dalam suatu pekerjaan bersifat non amatir. Memerlukan kecakapan teknis dan membutuhkan segenap waktu. Adapun antara hubungan itu bersifat spesifik: ikatan-ikatan komersial itu sama sekali dipisahkan dari ikatan-ikatan sosial persahabatan, ketenagaan, bahkan kekerabatan.

5. Konsep Kereta Api

a. Pengertian Kereta Api

Menurut Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, definisi dari kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di atas jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Kereta api sendiri terdiri dari lokomotif, kereta, dan gerbong. Lokomotif merupakan kendaraan rel yang dilengkapi dengan mesin penggerak dan pemindah tenaga kepada roda - roda dan khusus digunakan untuk menarik kereta penumpang dan atau gerbong barang. Kereta merupakan salah satu rangkaian dari kereta api yang berfungsi untuk mengangkut penumpang. Sedangkan rangkaian yang digunakan untuk mengangkut barang atau binatang disebut gerbong.

Di dalam Peraturan Pemerintah nomor 69 tahun 1998 menyebutkan bahwa moda transportasi kereta api memiliki karakteristik dan keunggulan khusus. Beberapa keunggulan dari kereta api adalah kemampuannya dalam mengangkut baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, memiliki faktor keamanan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien untuk angkutan jarak jauh.

b. Sifat Kereta Api dan Karakteristik Kereta Api

Sifat Kereta Api Kereta api dapat dibedakan menurut sifatnya masing-masing, berikut ini adalah jenis-jenis kereta api yang dibedakan dari sifatnya :²²

- 1) Kereta api biasa, adalah kereta api yang perjalanannya tertulis di dalam grafik perjalanan kereta api, tertulis dalam daftar waktu dan berjalan setiap hari atau pada hari yang ditentukan dalam grafik dan dalam daftar waktu
- 2) Kereta api fakultatif, adalah kereta api yang perjalanannya tidak tertulis di dalam grafik perjalanan kereta api dan tertulis dalam daftar waktu tetapi hanya dijalankan apabila dibutuhkan.
- 3) Kereta api luar biasa, adalah kereta api yang perjalanannya tidak tertulis di dalam grafik perjalanan kereta api dan tidak tertulis di dalam daftar waktu tetapi ditetapkan menurut keperluan.

Moda angkutan kereta api memiliki keunggulan dan kelemahan dalam melakukan fungsinya sebagai salah satu moda angkutan untuk barang dan atau orang. Adapun keuntungan angkutan kereta api dapat dijelaskan, antara lain:²³

²² Rachmat Kartolo dan Yesti Ferawati, *Analisis Kapasitas Lintas Untuk Menambah Frekuensi Perjalanan Kereta Api Penumpang Rute Tanjung Karang-Kertapati*, (Lampung: Universitas Negeri Lampung, 2014) hlm. 8

²³ Ibid hlm 7

- 1) Moda angkutan jalan rel adalah tipe moda angkutan yang memungkinkan jangkauan pelayanan orang /barang dalam jarak pendek, sedang dan jauh dengan kapasitas yang besar (angkutan masal).
- 2) Energi yang digunakan relatif kecil, bahkan dengan dikembangkan tenaga penggerak baterai dari sumber listrik yang memungkinkan penggunaan hemat energi.
- 3) Keandalan waktu yang cukup tinggi sehingga kecepatan lebih relatif konstan dan keselamatan perjalanan akan lebih baik dibandingkan moda lain, karena mempunyai jalur (track) dan fasilitas terminal tersendiri.
- 4) Biaya total variabel (biaya operasional) perhitungan perhari cukup tinggi, namun biaya variabel dalam per ton tiap km sangat rendah (karena kapasitas angkut cukup besar) dibandingkan dari perkembangan moda.

Di dalam keuntungan, kereta api juga memiliki kerugian antara lain:

- 1) Memerlukan fasilitas dan infrastruktur khusus yang tidak bisa digunakan oleh moda angkutan lain, sebagai konsekuensinya perlu penyediaan alat angkut yang khusus (gerbong dan lokomotif).
- 2) Investasi yang dikeluarkan cukup tinggi karena kereta api memerlukan perlakuan khusus dalam proses perawatan.

- 3) Pelayanan jasa orang/barang hanya terbatas pada jalurnya (tidak door to door).
- 4) Bila ada hambatan (kecelakaan) pada jalur tersebut, maka tidak dapat segera dialihkan ke jalur lainnya.

c. Sarana dan Prasarana Kereta Api

Sarana angkutan kereta api konvensional merupakan rangkaian yang terdiri dari lokomotif dan sejumlah rangkaian gerbong atau kereta untuk mengangkut orang dan atau barang. Kereta api adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel. Menurut Undang-Undang tentang Perkeretaapian No.23 tahun 2007, adapun yang dimaksudkan dengan sarana kereta api adalah sebagai berikut:²⁴

1) Lokomotif (*locomotive*)

Lokomotif merupakan sumber penggerak utama yang terdiri dari lok tenaga uap, diesel dan elektrik. Perkembangan teknologi selanjutnya tidak hanya dipusatkan pada satu jenis lokomotif saja melainkan dibagi pada beberapa jenis kereta seperti Kereta Rel Diesel (KRD) dan Kereta Rel Listrik (KRL).

2) Kereta (*Car/Coach*) dan Gerbong (*Wagon*)

Pengertian dari kereta sendiri adalah kendaraan yang sebagian atau seluruhnya dipergunakan untuk mengangkut penumpang, bagasi, dan kiriman pos. Sedangkan gerbong adalah kendaraan yang khusus dipergunakan untuk

²⁴ Ibid, hlm. 8

mengangkut barang dan atau binatang. Terdapat tiga gerbong yang banyak dipakai 11 yaitu gerbong tertutup, tangki dan datar.

Terdapat berbagai tipe kereta dan gerbong yang pemakaiannya tergantung pada jumlah dan jenis orang/barang yang diangkut. Bagian terpenting dari kereta adalah badan kereta/gerbong, kerangka dasar dan bogie. Bogie merupakan bagian kereta yang menghubungkan kerangka/badan kereta/gerbong dengan jalan rel. Bogie berfungsi sebagai pengaman perjalanan sekaligus memberikan kenyamanan kepada penumpang dan peredam energi diantara badan kereta/gerbong dengan rel.

Berdasarkan UU No.13 Tahun 1992 yang tertuang dalam Bab 1 pasal 1 ayat 7, prasarana kereta api adalah jalur dan stasiun kereta api termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan.

Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan serta kenyamanan bagi pengguna jasa angkutan kereta api. Sedangkan untuk mendukung pengoperasian sarana kereta api diperlukan prasarana kereta api yang meliputi:²⁵

- 1) Jalan Kereta Api (Jalan Rel)

²⁵ Ibid, hlm 11

Jalan kereta api, yaitu jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel dimana jalan rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah, dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya. Fungsinya untuk mengarahkan jalannya kereta api, yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api seperti jembatan, bangunan hikmat untuk drainase, underpass dan fly over dan terowongan.

2) Stasiun

Stasiun adalah tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani naik dan turunnya penumpang dan bongkar muat barang. Selain itu, stasiun juga berfungsi sebagai tempat pengendali dan pengatur lalu lintas kereta api. Stasiun yang besar sering pula menjadi tempat perawatan kereta dan lokomotif. Selama dalam perjalanan kereta api melewati banyak stasiun tapi tidak disinggahi, stasiun-stasiun ini bertugas untuk memberi sinyal dan mengatur kelancaran dalam beroperasi.

3) Emplasemen

Emplasemen yaitu kumpulan jalan rel di area stasiun dengan batas-batas tertentu dan dilengkapi dengan alat pengaman.

4) Wesel

Wesel merupakan penghubung antara dua jalan rel dan berfungsi untuk mengalihkan/mengantarkan kereta api dari suatu sepur ke sepur yang lain. Panjang wesel sebaiknya merupakan kelipatan dari panjang rel, sehingga akan memudahkan wesel ke dalam sepur yang telah ada tanpa harus melakukan pemotongan rel pada sepur yang telah ada. Untuk memindahkan rel, digunakan wesel yang digerakkan secara manual ataupun dengan menggunakan motor listrik. Pada kereta api kecepatan tinggi dibutuhkan transisi yang lebih panjang sehingga dibutuhkan pisau yang lebih panjang dari pada lintasan untuk kereta api kecepatan rendah.

5) Persilangan

Apabila dua jalan rel dari dua arah yang terletak pada satu bidang saling berpotongan, di tempat perpotongan tersebut harus dibuat suatu konstruksi yang memungkinkan roda dapat lewat. Konstruksi tersebut disebut dengan persilangan.

6) Sistem Persinyalan

Persinyalan adalah seperangkat fasilitas seperti jaringan instalasi sinyal baik manual, mekanik maupun elektrik, rumah sinyal, tiang sinyal, kawat sinyal, saluran kawat sinyal dan tanda-tanda dan semboyan persinyalan. Yang digunakan untuk memberikan isyarat berupa bentuk, warna, dan cahaya yang

memberikan isyarat untuk mengatur dan mengontrol pengoperasian kereta api.

Sistem persinyalan saat ini masih menggunakan sistem blok mekanik dan untuk mendukung keamanan perjalanan kereta api, semua stasiun dengan emplasemen superpanjang diupayakan menggunakan sinyal muka cahaya.

7) Telekomunikasi

Telekomunikasi adalah seperangkat fasilitas seperti jaringan dan instalasi pesawat telepon, dan tower radio yang digunakan untuk menyampaikan informasi dan komunikasi guna membantu keamanan, keselamatan dan kelancaran pengoperasian kereta api.

8) Listrik aliran atas, jaringan, dan tiang-tiangnya.

9) Perlintasan, seperti jalan, pintu, gardu, dan panel sel tenaga surya.

6. Konsep Gerbong

a. Pengertian Gerbong

Gerbong adalah sarana perkertaapian yang ditarik lokomotif, lokomotif merupakan sumber penggerak utama yang terdiri dari lok tenaga uap, diesel dan elektrik digunakan untuk mengangkut barang, antara lain gerbong datar, gerbong tertutup, gerbong terbuka, dan

gerbong tangki.²⁶ Pada rangkaian kereta, gerbong adalah komponen yang sangat penting dalam pengiriman barang di darat dalam skala besar.

Kereta Api Indonesia (KAI) mempunyai anak perusahaan yakni PT Kereta *Commuter* Indonesia (KCI) menyelenggarakan perusahaan pelayanan jasa angkutan kereta api komuter dengan tujuan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Rangkaian kereta ini memiliki beberapa gerbong. Di Indonesia masyarakat lebih mengenal istilah gerbong penumpang. Ini kurang tepat karena gerbong sebenarnya digunakan untuk mengangkut barang, bukan penumpang.

b. Jenis-Jenis Gerbong

- 1) Gerbong datar adalah gerbong yang tidak berdinding dan tidak beratap untuk mengangkut barang-barang yang berukuran panjang dan peti kemas. Gerbong ini dapat digunakan untuk mengangkut berbagai jenis barang (muli produk) yang tahan terhadap cuaca. Barang yang umumnya diangkut seperti alat berat, besi baja, peti kemas.
- 2) Gerbong tertutup adalah gerbong yang berdinding dan beratap agar barang yang diangkut terlindungi dari cuaca buruk pada saat diangkut, seperti parcel dan peralatan elektronik.
- 3) Gerbong terbuka adalah pada umumnya digunakan untuk mengangkut bahan galian atau hasil tambang, seperti batu bara.

²⁶ <https://cargo.kai.id>

4) Gerbong tangki adalah gerbong yang digunakan untuk mengangkut angkutan atau muatan yang berbentuk cair, seperti BBM.

c. Gerbong Khusus Wanita

Rangkaian Kereta Rel Listrik (KRL) Jabodetabek memiliki beberapa gerbong penumpang yang jumlahnya 12, 10, dan 8. Pengadaan gerbong khusus wanita merupakan pembaharuan dari yang sebelumnya hanya gerbong campuran yang ditetapkan. Gerbong khusus wanita ditempatkan di paling depan dan paling belakang dalam satu rangkaian kereta api, dengan stiker yang menandakan bahwa gerbong tersebut adalah khusus untuk perempuan. Kehadiran gerbong kereta khusus wanita didukung oleh peningkatan pelayanan. Aspek pelayanan tersebut salah satunya diwujudkan dengan pengoperasian gerbong khusus wanita yang ramah lingkungan, karena menggunakan *hydrocarbon* sebagai freon AC untuk menyejukan ruangan-ruangan gerbongnya. KRL seri 7000 termasuk gerbong khusus wanita ini merupakan KRL pertama yang menggunakan *hydrocarbon* yang relatif lebih ramah lingkungan.²⁷

Terdapat banyak hal yang dijadikan pertimbangan atas pengadaan fasilitas gerbong khusus wanita. Salah satunya yaitu semakin banyaknya penumpang wanita yang menggunakan transportasi KRL dan selalu menjadi korban pelecehan seksual. Fasilitas gerbong khusus wanita ini menjadi sangat penting karena

²⁷ <http://dephub.go.id/post/read/menhub-resmikan-kereta-khusus-wanita-2599>

sebagai bentuk perlindungan bagi wanita yang menggunakan KRL. Saran dan kritik dari para penumpang wanita merupakan salah satu masukan kepada pihak KAI dan langsung diterima oleh PT. KAI *Commuter Jabodetabek* yang menangani khusus KRL Jabodetabek.²⁸

Wanita sebagai pengguna KRL mempunyai hak untuk memilih posisi aman di mana pun berada, tak terkecuali di transportasi. Dengan adanya gerbong khusus wanita, mereka tak perlu khawatir untuk berdesak-desakan dengan penumpang laki-laki karena ada pilihan untuk tidak memilih gerbong campuran.

Pengoperasian gerbong khusus wanita juga diharapkan dapat membantu wanita yang pergi sendirian dengan membawa anak, wanita hamil, wanita lanjut usia agar mendapatkan jaminan keselamatan, keamanan dan kenyamanan.

7. Konsep Interaksi Sosial

a. Pengertian Interaksi Sosial

Pada hakikatnya manusia merupakan makhluk yang saling membutuhkan satu sama lain dalam suatu lingkup daerah ataupun masyarakat. Rasa saling membutuhkan antar sesama manusia tersebut menimbulkan terjadinya suatu hubungan, baik berupa komunikasi ataupun kontak fisik dengan tujuan agar keinginan ataupun kebutuhan kedua belah pihak terpenuhi. Oleh sebab itu, manusia akan berinteraksi

²⁸ Nadya Amalia, *Pola Perilaku Kelompok Penumpang Di Gerbong Khusus Wanita KRL Commuterline Bekasi-Jakarta Kota*, (Jakarta: Universitas Negeri Jakarta, 2013), hlm. 56

dengan sesamanya dalam kehidupan untuk menghasilkan pergaulan hidup dalam suatu kelompok sosial. Pergaulan hidup semacam itu baru akan terjadi apabila manusia dalam hal ini orang-perorangan atau kelompok-kelompok manusia yang bekerja sama, saling berbicara untuk mencapai tujuan bersama.²⁹

Hermanto dan Winarno mengemukakan bahwa interaksi sosial merupakan faktor utama dalam kehidupan sosial. Interaksi sosial merupakan hubungan sosial yang dinamis, yang menyangkut hubungan timbal balik antarindividu, antarkelompok manusia, maupun antara orang dengan kelompok manusia. Interaksi sosial tersebut bisa dalam situasi persahabatan ataupun permusuhan, bisa dengan tutur kata, jabat tangan, bahasa isyarat, atau tanpa kontak fisik.³⁰

Tindakan awal dalam penyesuaian fungsi-fungsi sosial dan berbagai kebutuhan manusia diawali oleh dan dengan melakukan interaksi sosial atau tindakan komunikasi satu dengan yang lainnya. Aktivitas interaksi sosial dan tindakan komunikasi itu dilakukan baik secara verbal, non-verbal, maupun simbolis. Kebutuhan adanya sebuah sinergi fungsional dan akselerasi positif dalam melakukan pemenuhan kebutuhan manusia satu dengan lainnya ini kemudian melahirkan kebutuhan tentang adanya norma-norma dan nilai-nilai sosial yang mampu mengatur tindakan manusia dalam memenuhi berbagai kebutuhannya, sehingga tercipta keseimbangan sosial (*social*

²⁹ Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2012), hlm.54

³⁰ Herimanto dan Winarno, *Ilmu Sosial dan Budaya Dasar*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2011), hlm. 52

equilibrium) antara hak dan kewajiban dalam pemenuhan kebutuhan manusia, terutama juga kondisi keseimbangan itu akan menciptakan tatanan sosial (*social order*) dalam proses kehidupan masyarakat saat ini dan di waktu yang akan datang.³¹

Dapat disimpulkan bahwa interaksi sosial merupakan hubungan antara manusia satu dengan lainnya baik itu secara individu-individu, individu-kelompok, serta kelompok-kelompok yang memiliki tujuan tertentu baik tujuan untuk individu itu sendiri maupun tujuan kelompok. Interaksi sosial dapat dilakukan dengan saling berbicara, selain itu dapat dilakukan kontak fisik seperti menyentuh, dan melalui bahasa isyarat yang dimengerti.

Interaksi sosial harus dilakukan oleh setiap manusia karena pada dasarnya manusia merupakan makhluk sosial yang membutuhkan orang lain dalam menjalani serta memenuhi kebutuhan hidupnya, karena apabila manusia hidup sendiri, manusia tersebut tidaklah dapat berkembang hidupnya baik secara fisik dan psikis.

b. Tujuan Interaksi Sosial

Manusia adalah makhluk yang tidak bisa hidup sendiri atau makhluk sosial. Sehingga dalam gerak dan aktifitas manusia tidak lepas dari adanya hubungan timbal balik dengan manusia lainnya. Hubungan timbal balik tersebut didasari atas adanya dorongan-dorongan untuk saling memenuhi kebutuhan satu sama lain. Hal ini disebut dengan

³¹ Ibid, hlm. 26

naluri *gregariousness*. Dengan demikian, faktor-faktor yang mendorong manusia untuk hidup bersama dengan orang lain adalah sebagai berikut:³²

- 1) Dorongan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya
- 2) Dorongan untuk mempertahankan diri
- 3) Dorongan untuk meneruskan generasi atau keturunan
- 4) Dorongan untuk hidup bersama yang diwujudkan dalam bentuk hasrat untuk mejadi satu dengan manusia sekelilingnya, dan hasrat untuk menjadi satu dengan suasana alam sekitarnya

c. Ciri-Ciri Interaksi Sosial

Herimanto dan Winarno menyebutkan ciri-ciri interaksi sosial yaitu sebagai berikut:³³

- 1) Pelakunya lebih dari satu orang
- 2) Adanya komunikasi antarpelaku melalui kontak sosial
- 3) Mempunyai maksud dan tujuan, terlepas dari sama atau tidaknya tujuan tersebut dengan yang diperkirakan pelaku
- 4) Ada dimensi waktu yang akan menentukan sikap aksi yang sedang berlangsung

Dapat disimpulkan bahwa interaksi sosial terjadi memiliki aturan-aturan mutlak seperti pelaku yang melakukan interaksi sekurang-kurangnya berjumlah satu orang, ruang dan waktu saat melakukan interaksi seperti di tempat umum dan kapan interaksi sosial

³² Narwoko dan J. Dwi Bagong Suyanto, *Sosiologi Teks Pengantar dan Tterapan*, (Jakarta: Kencana, 2007), hlm. 62

³³ Herimanto dan Winarno, *Op. Cit.*, hlm. 52

itu terjadi, waktu yang komunikasi yang terjalin harus melalui kontak sosial baik verbal maupun non-verbal, serta tujuan yang jelas mengapa melakukan interaksi.

d. Syarat-Syarat Interaksi Sosial

Interaksi sosial tidak terjadi begitu saja akan tetapi mempunyai syarat-syarat tertentu agar dapat dikatakan sebagai interaksi sosial. Syarat-syarat tersebut adalah adanya kontak sosial dan komunikasi.

1) Kontak Sosial

Kontak Sosial adalah hubungan sosial antara individu satu dengan individu lain yang bersifat langsung, seperti dengan sentuhan, percakapan, maupun tatap muka. Namun, pada era modern seperti sekarang ini kontak sosial bisa terjadi secara tidak langsung. Misalnya orang-orang dapat berhubungan antara satu sama lain melalui telepon, telegrap, radio, surat, dan sebagainya. Perangkat-perangkat teknologi tersebut tidak memerlukan adanya hubungan fisik untuk mewujudkan suatu interaksi sosial, sehingga dapat dikatakan bahwa hubungan fisik tidak perlu menjadi syarat utama terjadinya kontak sosial. Soekanto, membagi kontak sosial dalam dua bentuk, yaitu:³⁴

a) Kontak Sosial Primer

³⁴ Soerjono Soekanto, Op. Cit., hlm 71

Kontak sosial yang terjadi secara langsung, misalnya: langsung bertatap muka (*face to face*), saling bertegur sapa, berjabat tangan, saling memeluk, saling tersenyum, dan lain-lain.

b) Kontak Sosial Sekunder

Kontak sosial yang terjadi tidak langsung, contohnya: Aldi meminta kepada Dimas agar mau membujuk Bima untuk ke rumah Aldi, atau Linda bercerita kepada Susi bahwa Dewi sangat kagum atas prestasi Susi dalam lomba menari.

Apabila dilihat dari para pelakunya, kontak sosial dibedakan menjadi tiga yaitu:³⁵

a) Kontak sosial antar individu dengan individu

Contoh: seorang anak yang mempelajari kebiasaan-kebiasaan dalam keluarganya. Ia melakukan kontak dengan anggota-anggota keluarganya seperti ayah, ibu, kakak, dan sebagainya. Proses pembelajaran ini disebut dengan sosialisasi.

b) Kontak sosial antar individu dengan kelompok

Contoh: seorang Lurah melakukan kontak dengan anggota-anggotanya dalam suatu rapat. Atau sebaliknya, pihak kelurahan melakukan kontak dengan setiap anggota masyarakat ketika mengurus pembuatan KTP (Kartu Tanda Penduduk).

c) Kontak sosial antar kelompok dengan kelompok

³⁵ Soerjono Soekanto, Op. Cit., hlm. 59

Contoh: pertemuan OSIS antar sekolah, pertandingan sepak bola antar sekolah, dan lainnya.

2) Komunikasi

Komunikasi adalah proses penyampaian sesuatu hal atau pesan dari seseorang kepada orang lain yang dilakukan secara langsung maupun melalui alat bantu agar orang lain memberikan tanggapan atau tindakan tertentu. Menurut Farland, komunikasi adalah suatu proses interaksi yang mempunyai arti antara sesama manusia.³⁶ Orang yang memberi pesan disebut komunikator, isi komunikasi atau berita yang disampaikan disebut pesan (*message*), sedangkan orang yang menerima pesan disebut komunikan.

Adanya tingkah laku seseorang dalam berkomunikasi pasti terdapat berbagai macam penafsiran. Ketika bertemu orang yang kita kenal biasanya kita akan tersenyum pada orang tersebut, senyum yang diberikan merupakan suatu penafsiran dari keramahan. Ketika bertemu orang yang umurnya lebih tua dari kita biasanya akan bersalaman yang berarti kita menghormati orang yang lebih tua umurnya. Suatu lirik mata dapat menafsirkan seseorang tidak seuka akan suatu hal. Seseorang yang mengirim SMS diikuti dengan tanda baca seru dapat menafsirkan bahwa pesan yang dikirimkan penting. Dengan demikian komunikasi yang dilakukan oleh manusia mempunyai arti serta tujuannya masing-masing.

³⁶ Tommy Suprpto, *Pengantar Ilmu Komunikasi dan Peran Manajemen dalam Komunikasi*, (Jakarta: CAPS, 2011), hlm.6

Tujuan yang diharapkan dari komunikator adalah tindakan atau tanggapan yang sesuai dari komunikan. Komunikasi dapat dibagi menjadi dua bagian, yaitu:

a) Komunikasi Searah (*one way communication*):

Komunikasi searah merupakan komunikasi di mana komunikasi hanya sebagai objek penerima pesan saja, tidak dapat menjadi komunikator. Hubungan hanya bersifat searah saja, tidak ada timbal balik. Misalnya komunikasi lewat radio, televisi, atau lewat media massa cetak (koran, majalan, dan lain-lain)

b) Komunikasi Dua Arah (*two way communication*)

Komunikasi dua arah merupakan komunikasi yang terjadi secara timbal balik antara komunikator dengan komunikan. Suatu saat tertentu komunikator menjadi komunikan, dan di saat lain komunikan menjadi komunikator. Jadi ada hubungan timbal balik antara keduanya. Misalnya proses interaksi belajar mengajar di kelas antara guru dan murid, ketika guru menjelaskan siswa bertanya, ketika siswa bersama kelompoknya presentasi di depan kelas, sesekali guru pun akan bertanya.

Berdasarkan dua kategori komunikasi di atas, komunikasi dua arah termasuk dalam kriteria interaksi sosial. Dapat dikatakan seperti itu karena adanya batasan dari interaksi sosial yang

menyatakan bahwa interaksi sosial merupakan proses hubungan timbal balik anatar individu dengan individu, individu dengan kelompok, dan kelompok dengan kelompok untuk mencapai suatu tujuan. Namun, ada kalanya komunikasi satu arah dapat menjadi jembatan untuk menciptakan interaksi sosial. Misalnya, dua orang yang berkenalan melalui media sosial yang alat penghubungnya *handphone* atau computer, lama-kelamaan makin akrab kemudian memutuskan bertemu. Di situlah interaksi sosial muncul.

e. Faktor-Faktor Interaksi Sosial

Interaksi sosial walaupun bentuknya tampak sederhana, ternyata merupakan proses yang kompleks, yang tidak dapat dilepaskan dari faktor-faktor yang menjadi sumber proses sosial tersebut, antara lain: imitasi, sugesti, identifikasi, dan simpati.³⁷

1) Imitasi

Imitasi merupakan tindakan seseorang untuk meniru orang lain, baik melalui sikap, penampilan, maupun gaya hidupnya, bahkan apa saja dimiliki oleh orang lain tersebut. Imitasi terjadi pertama kali dalam proses sosialisasi keluarga, karena kebiasaan-kebiasaan tercipta pertama kali di keluarga, seperti cara berpakaian, cara berbicara, kebudayaan, adat istiadat, dan sebagainya.

2) Sugesti

³⁷ Nuraini Soyomuku, *Pengantar Sosiologi*, (Yogyakarta: Ar-Ruzz Media, 2016), hlm. 327

Sugesti berlangsung apabila seseorang memberi suatu pandangan atau suatu sikap yang berasal dari dirinya yang kemudian diterima oleh pihak lain. Jadi, proses ini sebenarnya hampir sama dengan imitasi, akan tetapi titik tolaknya berbeda. Berlangsungnya sugesti dapat terjadi karena pihak yang menerima sedang dilanda emosi, yang mana dapat menghambat dapat menghambat daya berfikirnya secara rasional.

3) Identifikasi

Identifikasi sebenarnya merupakan kecenderungan-kecenderungan atau keinginan-keinginan dalam diri seseorang untuk menjadi sama dengan pihak lain.

4) Simpati

Proses simpati sebenarnya merupakan suatu proses dimana seseorang merasa tertarik pada pihak lain. Di dalam proses ini, perasaan memegang peranan yang sangat penting, walaupun dorongan utama pada simpati adalah keinginan untuk memahami pihak lain dan untuk bekerja sama dengannya. Inilah perbedaan utama antara identifikasi dengan simpati.

F. Penelitian Relevan

Penelitian mengenai Penyalahgunaan Tata Tertib Berdagang di Gerbong Khusus Wanita ditinjau dari penelitian terdahulu yang mengarah pada penyalahgunaan pada pelayanan publik.. Untuk mengetahui keberadaan

penelitian ini, dan menghindari duplikasi dengan penelitian-penelitian sebelumnya, berikut ini adalah penelitian sejenis yang ditampilkan dalam bentuk tabel dan deskripsi:

Tabel 1.1 Penelitian Relevan

Nama Peneliti dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
Denny Prawitasari (2015)	Penyimpangan Fungsi Trotoar di Jalan Margonda Raya, Kota Depok	Tidak adanya perizinan resmi bagi PKL untuk berdagang di trotoar, perizinan hanya diperoleh dari RT/RW, pemilik toko dan tanah. Tidak adanya kontrol dari pemerintah yaitu operasi penertiban dan sosialisasi kurang dari pemerintah ke PKL mengenai relokasi dan tempat yang dilarang berdagang.	Persamaan penelitian ini terletak pada penyimpangan fungsi kebijakan sarana publik yang sudah jelas ada peraturannya.	Perbedaannya terletak pada subjek yang melakukan pelanggaran di mana sehari-harinya bekerja sebagai PKL, sedangkan peneliti sendiri meneliti subjek yang rata-rata mempunyai pekerjaan utama diluar berdagang.

Rokhmad Prastowo (2010)	Karakteristik Sosial Ekonomi dan Perilaku Kerja Perempuan Pedagang Asongan di Terminal Tirtonadi Surakarta	Karakteristik sosial ekonomi seperti lokasi berdagang, jenis dagangan, status perkawinan, tanggungan keluarga, tingkat pendidikan dan tingkat penghasilan mempengaruhi perilaku kerja dan etos kerja mereka. Perilaku berupa perilaku dalam menjalankan rutinitas kerja, perilaku dalam usaha mendapat dagangan, perilaku dalam bersosialisasi di tempat kerja, perilaku kerja sama antar pedagang, perilaku tawar menawar.	Persamaan penelitian ini adalah pada sosial ekonomi, di mana seseorang memutuskan berdagang adalah mengacu pada kondisi sosial ekonomi mereka.	Perbedaan penelitian ini adalah hanya mendeskripsikan sosial ekonomi pedagang sedangkan peneliti lebih mengungkap mengapa sosialekonomi berpengaruh pada diri pada pedagang.
-------------------------	--	---	--	--

Fitriyadi (2016)	Peran Terminal Seruni Dalam Sistem Transportasi Perkotaan Kota Cilegon	Terminal Seruni kurang memiliki peran dalam sistem transportasi perkotaan di Kota Cilegon. Jumlah trayek angkutan yang masih kurang serta fungsi ruang tunggu penumpang yang tidak sesuai.	Persamaan dari penelitian ini yaitu sistem transportasi yang tidak sesuai dengan fungsinya. Fungsi ruang tunggu yang tidak sesuai dan fungsi gerbong kereta yang tidak sesuai. Masih ada penyalahgunaan oleh penumpang itu sendiri sehingga terjadi ketidaknyamanan	Perbedaan dari penelitian ini yaitu rute perjalanan di mana penelitian ini bertumpu pada kurangnya trayek angkutan sedangkan peneliti adalah kurangnya kesadaran dari penumpang yang berdagang.
------------------	--	--	---	---