

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, di mana transportasi menjadi salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Di mana perkembangan transportasi akan mendorong kegiatan perekonomian dan pembangunan di suatu daerah maupun negara. Transportasi juga diartikan sebagai sarana yang berperan penting dalam kehidupan manusia, baik untuk keberlangsungan interaksi antara manusia, maupun sebagai alat untuk memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain. Jadi dapat disimpulkan transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (orang atau barang) dari tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana. Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan.

Menurut Rahardjo (2010) manusia sangat membutuhkan suatu sarana transportasi yang disebut moda atau angkutan, dalam sejarah perkembangan manusia terhadap perkembangan kota dapat dilihat manusia selalu berhasrat untuk bepergian dari suatu tempat ke tempat lain guna mencapai keperluan yang dibutuhkan. Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Transportasi yang sering digunakan oleh masyarakat adalah angkutan kota (angkot).

Angkutan kota (angkot) menjadi salah satu alternatif kehidupan dalam menyikapi dinamika kota. Transportasi alternatif memberikan solusi sementara menjawab permasalahan yang ada. Tentu keberadaan transportasi diharapkan dapat menjadi efektif dan efisien bagi para penggunanya (Jayanti, 2012). Menurut Setijowarno dan Frazila (2001: 211), angkutan kota (angkot) adalah angkutan dari suatu ke tempat lain dalam suatu wilayah kota dengan menggunakan mobil bis umum atau mobil penumpang umum yang terikat pada trayek yang tetap dan teratur. Angkot yang digunakan oleh masyarakat bermuatan sebanyak 16 orang penumpang 14 bangku di belakang dan dua tempat duduk di samping sopir.

Perkembangan angkutan kota saat sekarang ini semakin tidak baik. Hal tersebut dapat terjadi dikarenakan banyak faktor, salah satunya adalah kemajuan teknologi yang lebih memudahkan banyak pihak karena adanya transportasi *online*. Sebagai contoh beberapa tahun yang lalu masyarakat lebih senang menggunakan angkot untuk bepergian, namun saat sekarang ini masyarakat lebih banyak menggunakan transportasi *online* untuk bepergian karena lebih cepat. Sedangkan angkot penumpang harus menunggu lama demi penuhnya penumpang angkot tersebut. Faktor kenyamanan juga menjadi alasan meredupnya pengguna angkot.

Angkot cenderung sering mengebut dan tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas untuk mengejar penumpang yang merupakan target mereka. Hal tersebut pastinya membahayakan penumpang, belum lagi jika sopir angkot tersebut menyetel musik dengan keras dan mengganggu kenyamanan penumpang. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dijelaskan bahwa untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu

lintas serta memudahkan bagi pemakai jalan, maka jalan wajib dilengkapi dengan rambu-rambu lalu lintas. Bagi warga Kota Padang angkot adalah sarana transportasi vital yang diperlukan oleh warga kota.

Di Kota Padang dapat ditemui jenis angkot dengan rute berbeda dapat dibedakan sesuai dengan warna angkot yang sudah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Padang. Selain dari bentuk dan warna angkot yang beragam, angkot di Kota Padang dikenal dengan *angkot gaul* karena bentuk dari angkot tersebut sudah dimodifikasi sedemikian rupa. Angkot Bungus Teluk Kabung sendiri berwarna biru dengan tipe tempat duduk yang menghadap ke depan (sama seperti tempat duduk di bus). Jumlah tempat duduknya yaitu 10 bangku di belakang dan 2 bangku di samping sopir, kemudian dilengkapi dengan 4 bangku serap, jadi jumlah semuanya 16 bangku. Berdasarkan observasi awal dan wawancara yang dilakukan peneliti dengan *agen* angkot Bungus Teluk Kabung yang bernama Suwardi (S), S menjelaskan bahwa angkot Bungus Teluk Kabung sudah ada sejak tahun 1976, dengan jumlah 32 unit. Semenjak pandemi Covid-19 dan semakin sepi penumpang. Angkot banyak mogok dan berkurang menjadi 15 unit sampai sekarang.

Observasi awal yang peneliti lakukan, bahwa bus yang beroperasi dan mengangkut penumpang jurusan Padang-Painan dan sebaliknya yaitu Bus HPS dan Bus MIA. Observasi selanjutnya juga dilakukan terhadap travel jurusan Padang-Pesisir Selatan, bahwa terdapat travel yang mengangkut penumpang dari Tapan sampai ke Kota Padang. Pengoperasian transportasi umum (travel/bus) tersebut menimbulkan konflik dengan sopir angkutan kota Bungus Teluk Kabung dalam

menarik penumpang, masalah ini timbul karena banyaknya penumpang dari Bungus yang memilih naik travel/bus. Hal ini dapat menimbulkan kecemburuan dari sopir angkutan kota.

Tantangan yang dihadapi dalam pengoperasian angkutan umum saat ini adalah upaya mempertahankan penumpang yang telah ada dan menarik minat penumpang yang baru. Maka sopir angkutan harus mampu mempertahankan kualitas pelayanan yang dimilikinya. Ada indikasi persaingan antara sopir angkot dan sopir travel/bus di Kota Padang dalam menarik penumpang yang membuat sopir angkot melakukan berbagai cara untuk menarik penumpang. Caranya antara lain, memodifikasi angkot, menyetel musik, memanggil calon penumpang yang berada di pinggir jalan, membantu menaikkan barang belanja dan barang dagangan penumpang, dan sebagainya.

Sejak beroperasinya travel liar dan bus yang melewati kecamatan Bungus Teluk Kabung menuju pusat Kota Padang. Sopir angkutan kota Bungus Teluk Kabung mulai kehilangan banyak penumpang, karena penumpang secara diam-diam naik travel/bus untuk menuju pusat kota dengan alasan dianggap lebih cepat untuk mencapai tempat tujuan, dengan mulai berkurangnya penumpang yang menggunakan angkot, maka sopir angkot melakukan pelanggaran dengan tidak dibolehkannya travel/bus dari Pesisir Selatan untuk mengambil penumpang di Bungus Teluk Kabung.

Larangan itu ada yang dilanggar oleh sopir travel/bus yang beroperasi jurusan Pesisir Selatan-Padang, sopir travel/bus yang mengambil penumpang di Bungus tersebut melakukan strategi dengan cara melihat-lihat keadaan sekitar dan

memastikan tidak ada sopir angkutan kota terdekat yang melihatnya saat mengambil penumpang tersebut. Namun jika itu dilihat oleh sopir angkot maka terjadi konflik di antara mereka. Dalam observasi awal, peneliti menemukan adanya travel/bus menyinggahi penumpang di Bungus tersebut. Dalam wawancara sederhana yang dilakukan peneliti dengan sopir travel yang peneliti naiki, bahwa jika ada sopir travel yang menyinggahi penumpang di sana, jika sopir angkot langsung melihat maka sopir akan langsung menghadang dan memberhentikan angkutan (travel/bus) yang menaiki penumpang tadi. Ini akan terjadi konflik antara sopir angkot dengan sopir travel/ bus tersebut.

Ada konsensus setelah simpang tiga ke Mandeh, penumpang harus milik sopir angkot Bungus Teluk Kabung. Jika ada penumpang di sekitar Bungus Teluk Kabung yang ingin naik travel dan ada nomor sopir travel, maka ditelponlah sopir travel tersebut dan dia menaiki penumpang tidak di pinggir jalan, tetapi dijemput di pekarangan rumah. Ini di latar belakang supaya tidak ada sopir angkot yang melihat, dan ada juga strategi sopir travel/bus untuk menurunkan penumpang dari Padang. Sopir travel/bus berani mengambil penumpang jika penumpang turun di sekitar simpang tiga ke Mandeh, strateginya yaitu sebelum menurunkan penumpang sopir travel/bus melihat-lihat keadaan sekitar, jika dirasa sudah aman maka baru penumpang diturunkan, guna untuk menghindari terjadinya konflik. Bentuk konflik yang terjadi yaitu konflik damai dan kekerasan. Penumpang lebih memilih naik travel/bus karena lebih nyaman dan cepat.

Konflik ini terjadi setiap kali travel/bus menaiki penumpang dan dilihat oleh sopir angkot terdekat pada saat itu. Sopir angkot akan langsung menghadang sopir

travel/bus tersebut guna diberi peringatan dan teguran, lalu menyuruh turun kembali penumpang yang naik tersebut. Jika sopir travel/bus berusaha kabur dan lepas maka sopir angkot menandai plat mobil, warna dan jenis mobil tersebut untuk diberi teguran jika bertemu nantinya di jalan, atau ditemui oleh sopir angkot Bungus yang lain. Sopir angkot tersebut berkoordinasi dengan teman-temannya melalui telepon genggam, untuk menangkap/menghadang sopir travel/bus yang didapati menarik penumpang di wilayah Bungus Teluk Kabung.

Bus MIA beroperasi sejak tahun 2015. Awalnya Bus MIA berjumlah 42 unit, karena mengalami kerusakan maka berkurang menjadi 36 unit. Kemudian wawancara yang dilakukan dengan narasumber yang bernama Bapak Roni (R) yang bertugas sebagai sopir Bus HPS. Sedangkan Bus HPS beroperasi sejak tahun 2009. Awalnya Bus HPS berjumlah 11 unit, karena mengalami kerusakan maka berkurang menjadi 10 unit, dan jumlah travel jurusan Padang-Pesisir Selatan tidak diketahui jumlah pastinya, karena tidak tercatat (travel liar) yang tidak memiliki izin trayek. Peneliti telah menanyakan ke informan penelitian mengenai jumlah travel tetapi ia tidak mengetahui karena bersifat liar dan peneliti juga menanyakan ke mahasiswa teknik sipil mengenai *origin destination survey* yang dilakukan terhadap transportasi tapi tidak menemukan jumlah travel yang beroperasi Padang-Pesisir Selatan (*hasil observasi awal*).

Penelitian yang relevan dengan konflik antara sopir angkutan kota Bungus Teluk Kabung dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang adalah penelitian Prilyanti Pratiwi (Institut Pertanian Bogor: 2017) dengan judul jurnalnya: "*Konflik Sosial Antara Pengendara Ojek Online dengan Pengendara Ojek Pangkalan di*

Curug, Kelurahan Bojongasari Kota Depok”. Hasil penelitian ini didapatkan bahwa terjadi kompetisi antara pengendara ojek *online* dan pengemudi opang. Pengendara opang merasa tersaingi dengan kehadiran pengendara ojek *online*. Mereka menganggap pengendara ojek *online* sebagai ancaman bagi mereka dalam mencari nafkah. Dalam beberapa situasi, kompetisi dan konflik memiliki ikatan yang cukup kuat. Seperti dalam situasi yang terjadi pada pengendara ojek *online* vs pengendara opang di Curug.

Penelitian Taufiq Choir (Fisip Universitas Brawijaya: 2018) dengan skripsinya yang berjudul: *“Analisis Konflik Angkutan Kota VS Transportasi Online di Kota Malang Tahun 2017-2018”*. Hasil penelitian ini didapatkan bahwa dengan menganalisis proses konflik yang terjadi melalui konsep proses konflik yang disampaikan oleh Wirawan bahwa proses-proses konflik melewati tujuh proses yakni: fase penyebab konflik, fase laten, fase pemicu, fase eskalasi, fase krisis, fase resolusi konflik, dan fase pasca konflik. Konflik sekarang ini berjalan di dalam fase pasca konflik karena di dalam konflik masih ada permasalahan, memungkinkan adanya konflik yang akan timbul kembali.

Penelitian Popy Agustin (Fisip Universitas Andalas: 2018) dengan skripsinya yang berjudul: *“Resolusi Konflik Antara Pengemudi Transportasi Online dengan Pengemudi Transportasi Konvensional, Studi Hambatan Struktural Penyelesaian Konflik Antara Pengemudi Gojek, Pengemudi Angkutan Kota dan Pengemudi Ojek Pangkalan di Kota Padang”*. Hasil penelitian ini didapatkan bahwa konflik yang terjadi disebabkan oleh perbedaan kepentingan antara pengemudi ojek pangkalan, pengemudi Gojek dan pengemudi angkot. Bentuk

konflik yang terjadi yaitu cekcok mulut, kekerasan non verbal, penahanan atribut Gojek. Penyelesaian konflik antara transportasi *online* dan transportasi konvensional dilakukan oleh beberapa lembaga seperti melakukan penutupan kantor Gojek untuk sementara waktu.

Tiada usaha yang akan terus berjalan tanpa adanya peran seorang penumpang dan juga persaingan yang semakin ketat antara sopir sesama angkutan umum, membuat mereka harus bisa melakukan cara untuk mempertahankan keberadaannya. Mereka yang mengendarai angkot dari pukul 5.30 WIB sampai 20.00 WIB yang disebut dengan sopir tetap. Sopir angkot yang berkonflik merupakan mereka yang berasal dan bertempat tinggal di Bungus dan sopir travel/bus mereka yang berasal dari Pesisir Selatan. Sopir angkot juga memikirkan cara untuk memenuhi setoran kepada *Induak Samang*, yang dimaksud dengan *Induak Samang* adalah orang yang memiliki angkot tersebut.

1.2. Rumusan Masalah

Penelitian ini dilakukan mengenai konflik yang terjadi antara sopir angkot dan sopir travel/bus dalam merebut penumpang di Bungus Teluk Kabung, dengan tidak dibolehkannya travel/bus mengambil penumpang di sana. Ada kemiripan fenomena konflik angkutan kota Bungus Teluk Kabung dan sopir travel/bus ini dengan fenomena konflik antara ojek pangkalan dan ojek *online*. Di mana keberadaan ojek *online* ini mengancam pendapatan ojek pangkalan, karena banyaknya orang yang bepergian lebih memilih menggunakan ojek *online*, dengan alasan lebih cepat dan praktis. Konflik yang terjadi antara pengemudi ojek *online*

(ojol) dengan pengemudi ojek pangkalan (opang), yaitu dari yang hanya cekcok atau adu mulut sampai kepada pemukulan bahkan hingga pembunuhan.

Sedikitnya penumpang yang naik angkot menuju Gaung-Pasar Raya dan sebaliknya dari Pasar Raya menuju Bungus Teluk Kabung. Trayek angkot dari Pasar Raya menuju Batas Kota, bentuk angkotnya lebih besar dan minyak yang digunakan juga banyak, jika penumpang sedikit dan beralih ke travel/bus tentu angkot tidak akan beroperasi dengan lancar dan menimbulkan kerugian dari sopir angkot itu sendiri, dikarenakan juga sopir angkot harus setoran tiap bulan ke *Induak Samangnya* atau pemilik angkot tersebut. Di sini, peneliti ingin mengetahui konflik yang terjadi antara sopir angkot dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang yang terjadi di lokasi penelitian. Untuk menjawab permasalahan tersebut, maka dirumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut “Bagaimana Konflik Antara Sopir Angkutan Kota dengan Sopir Travel/ Bus dalam Menarik Penumpang di Kecamatan Bungus Teluk Kabung Kota Padang?”

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dijelaskan di atas, maka tujuan penelitian ini dapat dibagi ke dalam tujuan umum dan tujuan khusus.

1.3.1. Tujuan Umum

Secara umum, tujuan penelitian ini untuk mendeskripsikan konflik antara sopir angkot dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang di Kecamatan Bungus Teluk Kabung Kota Padang.

1.3.2. Tujuan Khusus

Secara khusus tujuan penelitian ini untuk:

- a) Mendeskripsikan bentuk konflik antara sopir angkot dengan sopir travel/ bus dalam menarik penumpang di Kecamatan Bungus Teluk Kabung Kota Padang .
- b) Mendeskripsikan eskalasi konflik antara sopir angkot dengan sopir travel/ bus dalam menarik penumpang di Kecamatan Bungus Teluk Kabung Kota Padang.

1.4. Manfaat Penelitian

Ada beberapa manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini, yaitu:

1.4.1. Manfaat Akademik

Memberikan kontribusi terhadap perkembangan ilmu sosial khususnya Departemen Sosiologi terhadap perkembangan ilmu pengetahuan dalam studi sosiologi konflik dan masalah sosial masyarakat perkotaan.

1.4.2. Manfaat Praktis

Memberikan bahan rujukan/masukan dan perbandingan bagi peneliti lain yang ingin mendalami masalah ini lebih lanjut dan dapat menjadi bahan acuan untuk konflik antara sopir angkot dengan sopir travel/ bus dalam menarik penumpang.

1.5 Tinjauan Pustaka

1.5.1 Tinjauan Sosiologis

Teori yang digunakan untuk menjelaskan penelitian ini ialah teori konflik sosial dimana dalam teori ini akan menjelaskan konflik antara sopir angkutan kota

Bungus Teluk Kabung dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang. Teori konflik yang dikembangkan oleh Max Weber, Weber melihat konflik dari sudut perilaku/tindakan. Weber mendefinisikan konflik sebagai suatu hubungan sosial yang tindakan orang-orang diarahkan dengan segala kepada keberatan pihak lain untuk mewujudkan kepentingannya dengan cara damai dan kekerasan.

Menurut Weber, istilah “*conflik*” ialah suatu perkelahian, peperangan atau perjuangan yaitu berupa konfrontasi fisik antara beberapa pihak. Max Weber menekankan konflik sebagai realitas yang disadari oleh pihak/ aktor. Weber menganalisis konflik pada level tindakan (motorik), Weber menggunakan konsep keinginan (pelaku/aktor) dalam konflik itu ada pemaksaan kehendak terhadap pihak lain. Weber berpendapat bahwa relasi-relasi yang timbul adalah usaha-usaha untuk memperoleh posisi tinggi dalam masyarakat. Weber menekankan pada *power* (kekuasaan) dalam setiap tipe hubungan sosial.

Power merupakan generator dinamika sosial yang mana individu dan kelompok dimobilisasi atau memobilisasi. Pada saat bersamaan *power* menjadi sumber dari konflik dan dalam kebanyakan kasus terjadi kombinasi kepentingan dari setiap struktur sosial sehingga menciptakan dinamika konflik. Weber memperlihatkan tiga model kekuasaan. *Pertama* adalah kekuasaan berbasis pada karisma yang berpusat pada kualitas pribadi. Kedua adalah wewenang tradisional (*traditional authority*) yang diwarisi melalui adat kebiasaan dan nilai-nilai komunal. *Ketiga* adalah wewenang legal formal (*legal formal authority*) yang merupakan kekuasaan berbasis pada aturan hukum resmi (Novri Susan, 2009).

Weber mengklasifikasikan individu ke dalam empat tipe ideal, yaitu tindakan rasionalitas instrumental, tindakan rasionalitas nilai, tindakan afektif dan tindakan tradisional.

1. Tindakan rasionalitas instrumental berkaitan dengan orientasi pada tindakan sosial yang dilakukan individu dengan memiliki tujuan terhadap apa yang dilakukannya.
2. Tindakan rasionalitas nilai adalah tindakan nilai yang orientasi tindakan tersebut tidak berdasarkan pada alat atau caranya, tetapi pada nilai atau moralitas.
3. Tindakan afektif, individu didominasi oleh sisi emosional.
4. Tindakan tradisional adalah tindakan pada suatu kebiasaan yang dijunjung tinggi, sebagai sistem nilai yang diwariskan dan dipelihara bersama (Novri Susan, 2009).

Konflik muncul dalam setiap entitas stratifikasi sosial. Setiap stratifikasi adalah posisi yang pantas diperjuangkan oleh manusia dan kelompoknya. Sehingga memperoleh posisi yang tinggi. Ini berarti stratifikasi sosial Weber bisa disebut sebagai lembaga pemenuhan kebutuhan dasar manusia. Untuk itulah relasi-relasi sosial manusia diwarnai oleh usaha-usaha untuk meraih posisi-posisi tinggi dalam stratifikasi sosial. Usaha-usaha tersebut bisa dicapai dengan bentuk dan kombinasi berbagai tipe ideal tindakan. Weber sendiri sebenarnya membagi tipe ideal hubungan sosial menjadi tiga, yaitu hubungan sosial tradisional-komunal, hubungan sosial konflik dan asosiasi.

1.5.2 Konsep Konflik

Kata konflik berasal dari bahasa latin *configere* yang artinya saling memukul. Dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, konflik didefinisikan

sebagai percekocokan, perselisihan, atau pertentangan. Secara sosiologis, konflik diartikan sebagai proses sosial antara dua orang atau lebih (atau juga kelompok) yang berusaha menyingkirkan pihak lain dengan cara menghancurkan atau membuatnya tidak berdaya.

Konflik sosial adalah proses perbenturan para aktor atas dasar kepentingan berbeda terhadap sumber daya baik material dan non material dalam konteks sistem sosial yang mana setiap aktor membolisasi sumber-sumber kekuatan untuk mencapai kemenangan. Konflik juga merupakan unsur terpenting dalam kehidupan manusia, karena konflik memiliki fungsi positif. Menurut Max Weber konflik adalah suatu hubungan sosial yang tindakan orang-orang diarahkan dengan segala kepada keberatan pihak lain untuk mewujudkan kepentingannya.

Dari berbagai pengertian di atas dapat diambil kesimpulan bahwa konflik sosial adalah salah satu interaksi sosial antara satu pihak dengan pihak lain di dalam masyarakat yang ditandai dengan adanya sikap saling mengancam, menekan, hingga saling menghancurkan, konflik sosial sesungguhnya merupakan suatu proses bertemunya dua pihak atau lebih yang mempunyai kepentingan yang relatif sama terhadap hal yang sifatnya terbatas.

1.5.3 Konsep Bentuk Konflik

Konflik dalam ruang lingkup teoritis ialah suatu keadaan yang menjelaskan ketidakharmonisan hubungan antara satu orang dengan orang lain atau dalam skala yang lebih besar yakni kelompok dengan kelompok dan sebagainya. Ketidakharmonisan hubungan ini tentunya harus dapat dipahami dari beberapa bentuk yang berbeda dari konflik itu sendiri. Sebagaimana yang bentuk konflik

yang dikemukakan Max Weber yaitu konflik damai atau konflik kekerasan. Definisi konflik yang dinyatakan oleh Max Weber ialah suatu bentuk hubungan sosial yang di dalamnya perbuatan sengaja dilakukan dan diarahkan kepada keberatan pihak lain, baik dengan menggunakan cara-cara damai atau cara-cara kekerasan. Menurut pandangan Weber, konflik dan kekerasan berbeda, kekerasan instrumen pihak-pihak yang berebut (Afrizal, 2018:5).

Konflik bisa muncul dalam bentuk kekerasan dan bisa muncul dalam bentuk damai. Dua aspirasi yang muncul dari dua individu atau organisasi berbeda bisa dilakukan dalam bentuk aksi kekerasan atau sebaliknya dengan menggunakan cara-cara perdamaian. Namun kekerasan tidak selalu hadir secara kasatmata dalam bentuk penganiayaan atau pembunuhan. Perdamaian memiliki definisi yang sangat bervariasi dari berbagai macam orang dan kelompok sosial. Ada yang menyebut perdamaian sebagai suatu kondisi di mana absennya konflik dalam kehidupan dengan ditandai harmonisasi segala ruang sosial. Ada yang memandang perdamaian sebagai kualitas manusia dan kelompok sosial dalam menyelesaikan konflik tanpa jalan kekerasan. Sedangkan kekerasan didefinisikan sebagai bentuk tindakan yang melukai, membunuh, merusak dan menghancurkan lingkungan.

1.5.4 Konsep Eskalasi Konflik

Konflik dapat mengalami eskalasi (peningkatan intensitas) dan dapat pula sebaliknya mengalami deskalasi (peredaan ketegangan). Eskalasi konflik didefinisikan sebagai peningkatan tindakan kekerasan atau pemaksaan dan pada kondisi kasus tertentu disertai peningkatan keterlibatan pihak-pihak yang berkonflik, dalam penelitian ini kasus konflik antara sopir angkutan kota dengan

sopir travel/bus dalam menarik penumpang. Konflik memiliki kecenderungan yang pasti untuk meingkat, menjadi lebih intens untuk bermusuhan, dan mengembangkan lebih banyak masalah. Oleh karena itu, eskalasi konflik menjadi lebih sulit untuk dikelola. Proses eskalasi menimbulkan rasa takut dan perilaku defensif. Ancaman dan serangan balik biasanya dengan resiko yang lebih tinggi. Persepsi selektif dan terdistorsi membenarkan pendekatan kompetitif dan hati-hati sebagai lawan dari percaya dan kooperatif.

Begitu konflik mengalami eskalasi, mereka akan cenderung terus tereskalasi, paling tidak untuk sementara. Tidak semua konflik akan mengalami eskalasi. Bahkan, sebenarnya hanya sebagian kecil yang mengalami eskalasi. Eskalasi konflik akan mungkin terjadi bilamana:

1. Pihak-pihak yang terlibat beranggapan bahwa dirinya memiliki kekuatan untuk mengubah aspirasi pihak lain secara substansial. Ini mestinya mendorong masing-masing pihak untuk berharap bahwa kekuatan tersebut dapat mengatasi berbagai masalah dengan orang lain.
2. Pihak-pihak yang terlibat tidak melihat adanya kapasitas integratif di dalam situasi tersebut. Melihat adanya kemungkinan untuk solusi yang mendatangkan keuntungan bersama dari kontrovensi yang terjadi.
3. Pihak-pihak yang terlibat memiliki dan menganggap bahwa masing-masing memiliki aspirasi yang relatif tinggi. Aspirasi yang tinggi akan mengurangi kemungkinan diperolehnya solusi yang dapat diterima semua pihak, sehingga akan mendorong dilakukannya tindakan contentious.

1.5.5 Penelitian Relevan

Dalam penelitian relevan, informasi dapat diperoleh dari jurnal, buku, dan kertas kerja. Penelitian yang relevan merupakan gambaran mengenai kajian penelitian yang telah dilakukan seputar masalah yang diteliti, penelitian yang relevan berfungsi sebagai sebuah referensi yang berhubungan dengan suatu penelitia yang diangkat.

Dari topik permasalahan yang diangkat, ditemukan penelitian yang relevan dengan penelitian yang penulis lakukan, yaitu sebagai berikut:

Penelitian **pertama**, Vani Ariska Arza (Universitas Andalas: 2014) dengan skripsinya yang berjudul: *“Strategi Pengendara Ojek Pangkalan dalam Mendapatkan Konsumen, Studi: Terhadap 7 Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Lubuk Begalung Kota Padang”*. Hasil penelitian ini didapatkan bahwa strategi yang dilakukan oleh pengendara ojek pangkalan lebih fokus ke tarif yang dirasa sesuai dengan pengendara dan konsumen. Hingga muncul beberapa opsi strategi yang dilakukan pengendara ojek pangkalan untuk mendapatkan konsumen, di antaranya yaitu, tawar menawar ongkos ojek pangkalan, memberikan No HP ke konsumen, bisa dihampiri atau dijanjikan, pengendara memberikan utang kepada konsumen yang sudah disepakati, menerima jasa orderan makanan dan barang, dan penampilan pengendara ojek pangkalan yang bersih.

Penelitian **kedua**, Taufiq Choir (Fisip Universitas Brawijaya: 2018) dengan skripsinya yang berjudul: *“Analisis Konflik Angkutan Kota VS Transportasi Online di Kota Malang Tahun 2017-2018”*. Hasil penelitian ini didapatkan bahwa dengan menganalisis proses konflik yang terjadi melalui konsep proses konflik yang

disampaikan oleh Wirawan bahwa proses konflik melewati tujuh proses yakni: fase penyebab konflik, fase laten, fase pemicu, fase eskalasi, fase krisis, fase resolusi konflik, dan fase pasca konflik. Konflik sekarang ini berjalan di dalam fase pasca konflik karena di dalam konflik masih ada permasalahan, memungkinkan adanya konflik yang akan timbul kembali.

Penelitian **ketiga**, Popy Agustin (Fisip Universitas Andalas: 2018) dengan skripsinya yang berjudul: *“Resolusi Konflik Antara Pengemudi Transportasi Online dengan Pengemudi Transportasi Konvensional, Studi Hambatan Struktural Penyelesaian Konflik Antara Pengemudi Gojek, Pengemudi Angkutan Kota dan Pengemudi Ojek Pangkalan di Kota Padang”*. Hasil penelitian ini didapatkan bahwa konflik yang terjadi dikarenakan perbedaan kepentingan antara pengemudi ojek pangkalan, pengemudi Gojek dan pengemudi angkot. Konflik yang terjadi berbentuk cekcok mulut, kekerasan non verbal, penahanan atribut. Penyelesaian konflik yang terjadi antara transportasi *online* dan transportasi konvensional dilakukan oleh beberapa lembaga seperti dilakukan penutupan kantor Gojek untuk sementara waktu.

Penelitian **keempat**, Moh. Arlan Yusuf (Fisip Universitas Negeri Gorontalo: 2020) dengan skripsinya yang berjudul: *“Konflik Sosial Hadirnya Transportasi Online Grab di Kota Gorontalo, Studi: Penelitian pada GrabBike Pasca Konflik di Kota Gorontalo”*. Hasil penelitian ini didapatkan bahwa kemunculan transportasi berbasis aplikasi *online* di Kota Gorontalo, di satu sisi, telah memberikan dampak yang signifikan bagi masyarakat dalam pemenuhan kebutuhan transportasi yang praktis, aman, nyaman dan murah. Di sisi lain,

pengemudi konvensional menjadi termaginalkan oleh keunggulan *GrabBike* dan menimbulkan konflik antara kedua pengemudi moda transportasi tersebut. Pengemudi kendaraan konvensional merasa kecewa dengan adanya transportasi *online GrabBike* yang menyebabkan kurangnya pemasukan bagi mereka.

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka dapat dirangkum dalam tabel berikut:

Tabel 1.1
Penelitian Relevan

No	Nama/Tahun	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	Vani Ariska Arza , 2014. Skripsi Program Studi Sosiologi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Andalas.	Strategi Pengendara Ojek Pangkalan dalam Mendapatkan Konsumen, Studi: Terhadap 7 Pengendara Ojek Pangkalan di Kecamatan Lubuk Begalung Kota Padang.	Persamaan pada usaha atau strategi dalam menarik penumpang.	Perbedaan terdapat pada jenis transportasi umum, di sini peneliti tidak mengkaji mengenai ojek pangkalan, dan berbeda lokasi penelitian.
2.	Taufiq Choir , 2018. Skripsi Program Studi Ilmu Pemerintahan. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Brawijaya.	Analisis Konflik Angkutan Kota VS Transportasi <i>Online</i> di Kota Malang Tahun 2017-2018.	Persamaan pada konflik sosial angkutan umum.	Perbedaan terdapat pada angkutan umum, di mana peneliti di sini tidak mengkaji transportasi <i>online</i> , dan berbeda lokasi penelitian.
3.	Popy Agustin , 2018. Skripsi Program Studi	Resolusi Konflik	Persamaan pada konflik	Perbedaan terdapat pada

	Sosiologi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Andalas.	Antara Pengemudi Transportasi <i>Online</i> dengan Pengemudi Transportasi Konvensional, Studi Hambatan Stuktural Penyelesaian Konflik Antara Pengemudi <i>Gojek</i> , Pengemudi Angkutan Kota dan Pengemudi Ojek Pangkalan di Kota Padang.	sosial angkutan umum.	angkutan umum, di mana peneliti di sini tidak mengkaji transportasi <i>online</i> , dan berbeda lokasi penelitian.
4.	Moh. Arlan Yusuf , 2020. Skripsi Program Studi Sosiologi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Negeri Gorontalo.	Konflik Sosial Hadirnya Transportasi <i>Online Grab</i> di Kota Gorontalo, Studi: Penelitian pada <i>GrabBike</i> Pasca Konflik di Kota Gorontalo.	Persamaan pada konflik sosial angkutan umum.	Perbedaan terdapat pada angkutan umum, di mana peneliti di sini tidak mengkaji transportasi <i>online</i> , dan berbeda lokasi penelitian.

Sumber Data: Diolah Oleh Peneliti Tahun 2022

1.6 Metode Penelitian

1.6.1. Pendekatan Penelitian dan Tipe Penelitian

Pendekatan penelitian yang dipakai ialah pendekatan penelitian kualitatif. Pendekatan penelitian kualitatif ialah pendekatan penelitian yang dapat dipahami sebagai metode penelitian yang menggunakan data deskriptif berupa bahasa tertulis

atau lisan dari orang dan pelaku yang dapat diamati. Pendekatan kualitatif ini dilakukan untuk menjelaskan dan menganalisis fenomena individu atau kelompok, peristiwa, dinamika sosial, sikap, keyakinan dan persepsi.

Sedangkan menurut Moleong (2014) menjelaskan bahwa pendekatan kualitatif ialah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subyek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, dan tindakan secara holistik dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa. Alasan dari digunakannya pendekatan kualitatif menurut Afrizal (2014: 17) ialah karena memang dibutuhkan kata-kata dan perilaku individu untuk dianalisis mencapai tujuan penelitian. Tujuan dari penelitian deskriptif ialah untuk mendapatkan gambaran lengkap dari data baik dalam bentuk verbal atau numerik yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

Sedangkan menurut Sugiyono (2005: 21) menyatakan bahwa metode deskriptif adalah suatu metode yang dipakai untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak dipakai untuk menarik kesimpulan secara lebih luas. Penelitian ini dilakukan dengan tipe deskriptif untuk menggambarkan dan menjelaskan secara rinci mengenai konflik antara sopir angkutan kota dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang di Kecamatan Bungus Teluk Kabung Kota Padang.

1.6.2. Informan Penelitian

Informan penelitian ialah orang terpenting dalam penelitian. Menurut Afrizal (2014: 139), informan penelitian ialah orang yang memberikan informasi mengenai dirinya maupun orang lain, suatu fenomena atau suatu hal kepada

peneliti. Agar mendapatkan informan yang kompeten terhadap masalah penelitian, peneliti menggunakan *teknik purposive sampling* yang merupakan teknik pemilihan informan secara sengaja dengan cara peneliti mewawancarai secara sengaja berdasarkan pertimbangan-pertimbangan atau karakteristik tertentu sesuai dengan tujuan penelitian dan keadaan mereka diketahui oleh peneliti.

Dengan mengetahui *teknik purposive sampling*, maka peneliti berpedoman berdasarkan kriteria di atas dalam pencarian informan. Hal ini bertujuan supaya kegiatan penelitian berfokus pada masalah agar data yang didapat tidak bias. Dalam hal ini bisa disimpulkan bahwa informan penelitian ialah orang yang mempunyai informasi mengenai data yang diperlukan. Afrizal (2014: 139) mengategorikan dua informan penelitian yaitu sebagai berikut:

1. Informan pelaku, yaitu informan yang memberikan informasi tentang dirinya, mengenai perbuatan, mengenai pikirannya, mengenai interpretasinya (maksudnya) atau mengenai pengetahuannya. Mereka ialah subyek penelitian itu sendiri. Informan pelaku dalam penelitian ini ialah sopir angkutan kota Bungus Teluk Kabung dan Sopir Travel/Bus jurusan Padang-Pesisir Selatan. Kriteria informan pelaku yaitu, sebagai berikut:
 - a. Sopir/pengemudi angkot dan travel/bus yang mengalami konflik.
 - b. Konflik verbal dan kekerasan
 - c. Telah menjadi sopir kurang lebih 1 tahun.
2. Informan pengamat, yaitu informan yang memberikan informasi mengenai orang lain, suatu fenomena atau suatu hal kepada peneliti. Informasi ini bisa disebut sebagai orang yang tidak diteliti, melainkan mengetahui mengenai

orang yang diteliti atau bisa juga dikatakan sebagai agen/saksi suatu fenomena atau pengamat lokal. Mereka adalah pengguna (penumpang) angkot Bungus Teluk Kabung, tokoh pemuda, pegawai camat dan organda angkot di trayek Bungus Teluk Kabung. Kriteria informan pengamat yaitu, sebagai berikut:

- a. Pengguna (penumpang) angkot dalam satu minggu menggunakan angkot minimal satu kali.
- b. Tokoh pemuda asli Bungus Teluk Kabung.
- c. Pegawai camat Bungus Teluk Kabung.
- d. Organda angkot di trayek Bungus Teluk Kabung.

Jumlah informan didasarkan kecukupan data, artinya informasi dari informan-informan sebelumnya telah menyerupai tujuan penelitian sehingga proses pengumpulan data dihentikan, karena sudah menjawab pertanyaan penelitian. Berikut ialah tabel yang berisi data orang-orang yang menjadi informan dalam penelitian di mana jumlah informan untuk mendukung penelitian ini ada 16 orang, yang terbagi menjadi 9 sopir yang berkonflik sebagai informan pelaku, dan informan pengamat sebanyak 7 orang dengan rincian pengambil manfaat.

Keterangan informan pelaku dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1.2

Informan Pelaku (Sopir yang Berkonflik)

No.	Nama	Usia	Alamat	Pendidikan Terakhir	Lama Pekerjaan	Penghasilan Perhari	Keterangan
1.	Aprtris	41 tahun	Bungus	SMA	24 tahun	240.000	Sopir angkot
2.	Erdon	54 tahun	Bungus	STM	29 tahun	240.000	Sopir angkot
3.	Robi	34 tahun	Bungus	SMA	13 tahun	240.000	Sopir angkot
4.	Ermon	49	Bungus	SMA	23 tahun	240.000	Sopir angkot

		tahun					
5.	Asril	42 tahun	Tarusan	SMA	16 tahun	300.000	Sopir travel
6.	Imbran Rahman	52 tahun	Tarusan	SMA	3 tahun	300.000	Sopir travel
7.	Iyan	48 tahun	Salido	SMA	5 tahun	200.000	Sopir HPS
8.	M. Fadli	52 tahun	Tarusan	SMA	14 tahun	200.000	Sopir HPS
9.	Riko Susanto	42 tahun	Lumpo	SMK	8 tahun	400.000	Sopir MIA

Sumber: Hasil Analisis 2023

Dari tabel di atas bisa dilihat bahwa informan pelaku sebanyak 9 orang, berdasarkan kriteria yang ditemui di lapangan. Informan yang diteliti ialah sopir angkot dan sopir travel/bus yang mengalami konflik. Kemudian berikut tabel dari informan pengamat:

Tabel 1.3

Informan Pengamat

No.	Nama	Usia	Alamat	Keterangan
1.	Darmiyeti	56 tahun	Bungus Selatan	Penumpang angkot
2.	Nirwati	59 tahun	Teluk Kabung Tengah	Penumpang angkot
3.	Ison	48 tahun	Bungus Barat	Penumpang angkot
4.	Syafrizal	49 tahun	Bungus Barat	Mantan pemuda
5.	Daus	-	Bungus Barat	Mantan pemuda
6.	Rustam	58 tahun	Padang Selatan	Kasi trantib camat
7.	Ardi	57 tahun	Bungus Timur	Sekretaris organda

Sumber: Hasil Analisis 2023

Dari tabel di atas, informan pengamat berjumlah 7 orang, dengan rincian 3 orang dari penumpang angkot, 2 orang dari mantan pemuda, 1 orang kasih trantib yang bertugas di kantor camat Bungus Teluk Kabung dan 1 orang lagi sekretaris organda dari trayek angkot Bungus Teluk Kabung. Mereka merupakan informan yang mengetahui dan mengamati konflik yang terjadi antara sopir angkot dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang.

1.6.3 Data yang Diambil

Menurut Lofland (dalam Moleong, 2014), sumber utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan. Selebihnya hanyalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Dalam penelitian ini, data didapat melalui dua sumber, yakni:

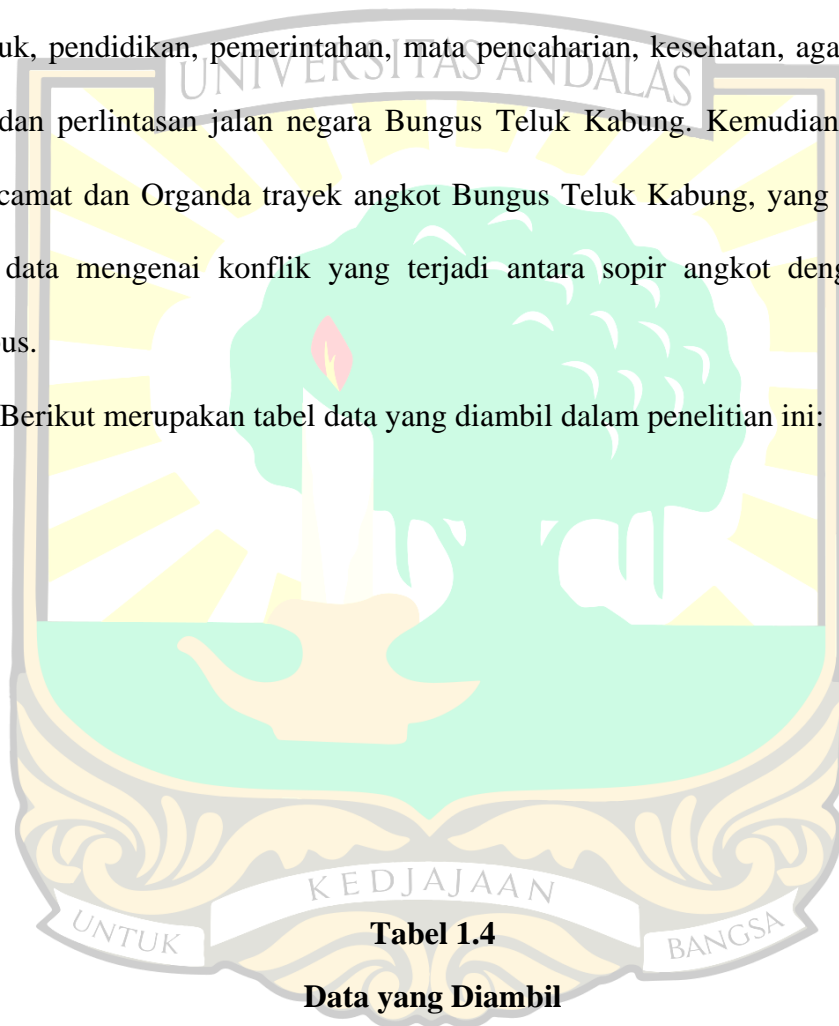
1. Data Primer

Data primer atau data utama ialah data atau informasi yang didapatkan langsung dari penelitian di lapangan. Data primer didapatkan dengan menggunakan teknik observasi dan wawancara mendalam (*in-depth interview*) (Moleong, 2014). Dengan menggunakan teknik wawancara, peneliti mendapatkan data dan informasi-informasi akurat yang sesuai dengan tujuan penelitian. Data primer yang akan diambil dari penelitian ini berasal dari wawancara mendalam peneliti dengan para informan tentang bagaimana konflik antara sopir angkutan kota dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang di Kecamatan Bungus Teluk Kabung Kota Padang.

2. Data Sekunder

Data primer ialah data tambahan yang didapat melalui penelitian pustaka yaitu pengumpulan data yang bersifat teori berupa pembahasan tentang bahan tertulis, literatur hasil penelitian (Moleong, 2014). Berikut kegiatan yang dilakukan untuk pengambilan data sekunder dalam penelitian ini adalah pergi ke Kantor Camat Bungus Teluk Kabung yang didapat seperti kondisi geografis, demografi penduduk, pendidikan, pemerintahan, mata pencaharian, kesehatan, agama objek wisata dan perlintasan jalan negara Bungus Teluk Kabung. Kemudian pergi ke kantor camat dan Organda trayek angkot Bungus Teluk Kabung, yang diperoleh seperti data mengenai konflik yang terjadi antara sopir angkot dengan sopir travel/bus.

Berikut merupakan tabel data yang diambil dalam penelitian ini:



Tabel 1.4
Data yang Diambil

No.	Tujuan Penelitian	Sumber Data	Teknik pengumpulan data
1.	Mendesripsikan bentuk konflik antara sopir angkutan kota dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang di Kecamatan Bungus Teluk	1. Data primer: informan 2. Data sekunder: data dan laporan	Observasi dan wawancara

	Kabung Kota Padang		
2.	Mendeskripsikan eskalasi konflik antara sopir angkutan kota dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang di Kecamatan Bungus Teluk Kabung Kota Padang	1. Data primer: informan 2. Data sekunder: data dan laporan	Observasi dan wawancara

Sumber: Hasil Analisis 2023

1.6.4 Teknik dan Alat Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data ialah proses riset di mana peneliti menerapkan metode ilmiah dalam mengumpulkan data secara sistematis untuk dianalisa. Sedangkan alat adalah benda yang dipakai untuk mengumpulkan data. Dalam penelitian ini alat yang digunakan yakni:

1. Daftar pedoman wawancara, digunakan sebagai pedoman dalam mengajukan pertanyaan kepada informan.
2. Buku catatan dan pena, digunakan untuk mencatat seluruh informasi yang diberikan oleh informan.
3. Alat perekam berupa *handphone*, digunakan untuk merekam sesi wawancara yang sedang berlangsung.
4. Kamera, digunakan untuk mendokumentasikan peristiwa yang terjadi ketika proses penelitian berlangsung.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ialah dengan melakukan observasi dan wawancara mendalam (*in-depth interview*).

1. Observasi

Observasi ialah suatu kegiatan penelitian yang dilakukan untuk mengamati secara langsung suatu objek tertentu dengan tujuan memperoleh sejumlah data dan informasi terkait objek yang diteliti. Teknik observasi dipilih karena mampu

menjelaskan realitas sosial dan interaksi sosial bisa menyimpulkan hal-hal yang bersifat intra-subyektif dan inter-subyektif yang muncul dari tindakan aktor yang diamati. Pada penelitian ini peneliti menyampaikan maksud penelitian kepada kelompok yang diteliti, cara observasi seperti ini disebut dengan *participant as observer*.

Dalam observasi ini peneliti terjun langsung ke lapangan untuk mengamati dan mencari data yang diperlukan, untuk menunjuk kepada riset sosial yang di cirikan dan interaksi sosial yang intensif antara peneliti dengan informan yang diteliti. Observasi sudah dilakukan awal perencanaan penelitian ini. Peneliti terlibat langsung sebagai penumpang angkot dan travel/bus sehingga peneliti dapat mengamati secara langsung adanya konsesus tidak tertulis yang ditetapkan oleh sopir angkot bahwa tidak diperbolehkan travel/bus menarik penumpang di Bungus Teluk Kabung. Kenyataannya ada yang melanggar sehingga konflik terjadi.

Observasi juga dilakukan terhadap penumpang angkot yang naik travel/bus menuju Pasar Raya dan observasi mengenai keadaan angkot Bungus Teluk Kabung. Peneliti melakukan observasi dengan naik angkot di Pasar Raya menuju Bungus Teluk Kabung, duduk di bagian tengah angkot, dengan kondisi yang desak-desakkan dan jalan angkot yang kencang karena penumpang angkot sudah penuh dari loketnya. Di loket angkot, angkot mengantri untuk jalan dan mengisi penumpang, karena penumpang dipenuhi satu persatu terlebih dahulu. Karena angkot dipenuhi satu persatu, penumpang jadi kelamaan menunggu, oleh sebab itu mereka kabur dan beralih ke travel/bus yang lebih cepat.

2. Wawancara Mendalam

Wawancara ialah salah satu wujud dari komunikasi interpersonal di mana ialah suatu bentuk komunikasi yang langsung tanpa perantara media antar individu, dalam hal ini peran sebagai pembicara dan pendengar dilakukan dengan bergantian, serta sering kali peran itu menyatu.

Burhan Bungin mengatakan, wawancara mendalam bersifat terbuka. Pertemuan dilakukan tidak hanya sekali atau dua kali, tetapi berulang-ulang dengan intensitas tinggi. Peneliti tidak boleh cepat merasa puas dengan informasi yang didapat, karena peneliti harus mengecek dan mengklarifikasi informasi yang diberikan oleh informan (Bungin, 2001: 100). Wawancara mendalam dilakukan guna memberikan kesempatan kepada informan untuk berbagi apa pun yang diketahuinya tentang konflik antara sopir angkot dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang, baik mengenai bentuk konflik dan eskalasi konflik.

Sebelum turun ke lapangan peneliti terlebih dahulu menyiapkan dan menyusun pertanyaan yang diperlukan untuk pedoman wawancara, agar saat berada di lapangan, peneliti mengetahui data apa saja yang hendak dikumpulkan. Hal ini dilakukan peneliti guna mempermudah peneliti dalam memperoleh informasi yang dibutuhkan. Dalam melakukan wawancara, hasil wawancara dicatat dalam bentuk catatan ringkas dan direkam menggunakan *handphone*. Setelah wawancara dilakukan, peneliti mendengarkan kembali hasil rekaman, membaca ulang poin penting yang dicatat hingga diperluas menjadi catatan lapangan.

Wawancara terhadap informan pelaku sopir angkot dilakukan di loket angkot di Pasar Raya yaitu di Jl. M Yamin No. 146 pada tanggal 2 Februari 2023 terhadap informan 1 dan 2, tanggal 4 Februari 2023 terhadap informan 3, dan

tanggal 8 februari terhadap informan 4. Sedangkan informan pelaku sopir travel dilakukan pada tanggal 26 Februari 2023 terhadap informan 5 di atas mobil travel yang peneliti naiki menuju Pesisir Selatan, dan pada tanggal 27 Februari terhadap informan 6 di rumah informan di Nagari Duku Utara, Kab Pesisir Selatan. Kemudian wawancara terhadap informan pelaku bus dilakukan di loket bus di Pasar Raya Jl. ST. Syahrir No. 336 Padang. Pada tanggal 8 Februari 2023 terhadap informan 7 dan 8 sopir HPS dan tanggal 12 Februari 2023 terhadap informan 9 sopir MIA.

Proses wawancara dilakukan saat situasi sekitar tidak terlalu ramai, saat wawancara dilakukan secara tatap muka dengan informan di pangkalan angkot, pangkalan bus dan di atas mobil travel yang peneliti naiki serta di rumah informan penelitian. Wawancara mendalam ini tetap mempergunakan pedoman wawancara tujuannya supaya pertanyaan dalam penelitian ini tidak bias. Informan yang diwawancarai terlihat dalam kondisi tidak sibuk atau sedang beristirahat.

Wawancara terhadap informan diawali dengan menanyakan hal-hal yang umum seperti tentang kehidupan informan, selanjutnya peneliti membiarkan informan bercerita panjang lebar tentang kehidupannya dan peneliti pun berusaha mendengarkan informan dengan sebaik mungkin, namun peneliti tetap mengarahkan cerita informan ke dalam hal-hal yang menjadi fokus penelitian.

3. Studi Dokumen

Data sekunder penulis dapatkan diarsip dan dokumen pada dinas dan instansi terkait penelitian ini, seperti data dari Polsek Bungus Teluk Kabung. Untuk mencapai keabsahan data maka peneliti di sini akan menggunakan teknik

triangulasi. Triangulasi adalah pemeriksaan keabsahan data yang memfokuskan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan sebagai pembanding terhadap data itu, teknik triangulasi paling banyak digunakan adalah pemeriksaan melalui sumber lainnya. Artinya data yang telah penulis dapat di lapangan dari hasil wawancara, observasi dan dokumentasi setelah itu penulis analisa dengan menggunakan teori yang ada (Moleong, 2014).

1.6.5 Unit Analisis

Unit analisis adalah satuan tertentu yang berkaitan dalam menentukan banyaknya subyek penelitian. Artinya saat melakukan unit analisis yang dialokasikan ialah keseluruhan satuan unit yang dijadikan sebagai subyek penelitian. Unit analisis ini dilakukan oleh peneliti supaya validitas dan reliabilitas penelitian dapat terjaga, karena terkadang peneliti masih bingung membedakan antara objek penelitian, subyek penelitian dan sumber data. Unit analisis suatu penelitian bisa berupa individu, kelompok, organisasi, benda, wilayah dan waktu tertentu sesuai dengan fokus penelitian. Unit analisis dalam penelitian ini ialah individu, dengan sumber datanya adalah sopir angkutan kota Bungus Teluk Kabung dan sopir travel/bus jurusan Padang-Pesisir Selatan yang mengalami konflik.

1.6.6 Analisis Data

Analisis data ialah aktivitas yang terus-menerus dalam melakukan penelitian kualitatif. Analisis data dikerjakan bersama-sama dengan pengumpulan data supaya berlangsung dari awal sampai akhir penelitian. Data tersebut telah dikumpulkan dalam beraneka ragam cara seperti observasi, wawancara mendalam

dan pengumpulan dokumentasi (Afrizal, 2014: 174). Dalam penelitian ini, peneliti menganalisis data sesuai dengan model Miles dan Huberman, yaitu:

1. Kodifikasi Data, pada tahap ini memberikan nama atau penamaan kepada hasil penelitian. Caranya adalah peneliti menulis kembali catatan lapangan yang diambil saat wawancara, baik dalam bentuk tertulis maupun rekaman. Selanjutnya membaca catatan, lalu atur informasi penting dan tidak penting dengan menandai data. Setelah itu peneliti akan memberikan perhatian khusus pada informasi penting yang diinginkan. Kemudian peneliti menjelaskan arti dari bagian tersebut untuk mendapatkan informasi yang benar dan akurat.
2. Penyajian Data, pada tahap selanjutnya analisis di mana peneliti menyajikan hasil penelitian dalam kategori atau pengelompokan. Miles dan Huberman menyarankan penggunaan matriks dan grafik untuk menyajikan hasil penelitian.
3. Penarikan Kesimpulan atau Verifikasi, merupakan tahap terakhir untuk menarik kesimpulan dari data yang telah ditemukan. Ini ialah interpretasi peneliti atas temuan dari wawancara atau dokumen. Setelah diperoleh kesimpulan, peneliti lalu mengecek kembali kebenaran atau kesahihan interpretasi melalui cara pengecekan kembali tahap koding dan penyajian data supaya memastikan tidak adanya kesalahan yang dilakukan.

1.6.7 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ialah tempat di mana peneliti melakukan penelitian, dan tempat di mana situasi sosial tersebut berkaitan dengan sasaran atau permasalahan

yang diteliti. Seperti yang dijelaskan pada latar belakang permasalahan, daerah yang dijadikan lokasi penelitian ini adalah di kecamatan Bungus Teluk Kabung Kota Padang, karena ada kecenderungan adanya konflik antara sopir angkot dengan sopir travel/bus yang dapat menimbulkan korban jiwa dan harta.

Selama ini lebih banyak proposal penelitian yang membahas mengenai konflik antara ojek *online* (ojol) dengan ojek pangkalan (opang), terutama dengan kendaraan bermotor roda dua. Sementara rencana proposal ini akan membahas konflik antara angkutan kota (angkot) dengan travel/bus dengan kendaraan bermotor roda empat, yang masih belum pernah dibahas setidaknya di Departemen Sosiologi FISIP Universitas Andalas.

1.6.8 Definisi Operasional Konsep

1. Konflik adalah proses perbenturan para aktor atas dasar kepentingan berbeda terhadap sumber daya baik material dan nonmaterial dalam konteks sistem sosial yang mana setiap aktor membolisasi sumber-sumber kekuatan untuk mencapai kemenangan.
2. Konsep bentuk konflik, Sebagaimana yang bentuk konflik yang dikemukakan Max Weber yaitu konflik damai dan konflik kekerasan. Perdamaian memiliki definisi yang sangat bervariasi dari berbagai macam orang dan kelompok sosial. Ada yang menyebut perdamaian sebagai suatu kondisi di mana absennya konflik dalam kehidupan dengan ditandai harmonisasi segala ruang sosial. Sedangkan kekerasan didefinisikan sebagai bentuk tindakan yang melukai, membunuh, merusak dan menghancurkan lingkungan.

- Konsep eskalasi konflik, didefinisikan sebagai peningkatan tindakan kekerasan atau pemaksaan dan pada kondisi kasus tertentu disertai peningkatan keterlibatan pihak-pihak yang berkonflik, dalam penelitian ini kasus konflik antara sopir angkutan kota dengan sopir travel/bus dalam menarik penumpang.

1.6.9 Jadwal Penelitian

Jadwal penelitian ini dibuat sebagai pedoman dalam pelaksanaan untuk mencapai tujuan penelitian. Oleh karena itu, peneliti membuat jadwal rencana penelitian agar penelitian yang akan dilaksanakan nanti berjalan dengan efektivitas dan efisien.

Pada penelitian ini, survei awal telah dilakukan pada bulan Mei, lalu bimbingan dan pembuatan *Term Of Reference* (TOR) dilakukan pada akhir bulan Agustus-September. Kemudian bimbingan dan pembuatan proposal dilakukan pada bulan Oktober-November. Lalu Seminar Proposal pada bulan Desember 2022. Penelitian lapangan dan penulisan laporan penelitian akan dilakukan selama kurang lebih tiga bulan pada bulan Desember 2022 sampai dengan bulan Maret 2023. Kemudian ujian skripsi dilakukan pada bulan Mei 2023. Adapun jadwal penelitian sebagai pedoman sesuai dengan tabel di bawah ini:

Tabel 1.5
Jadwal Penelitian

No	Nama Kegiatan	2022-2023				
		Mei	Aug-Sept	Okt-Nov	Des-Apr	Mei
1.	Survei awal					
2.	Bimbingan TOR					
3.	Pembuatan proposal					

5.	Seminar proposal					
6.	Penelitian lapangan					
7.	Penulisan laporan penelitian					
8.	Ujian skripsi					

