

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Manusia sejak dahulunya telah mengenal dan melakukan mobilitas. Untuk dapat melakukan mobilitas, maka manusia membutuhkan transportasi. Secara sederhana, transportasi diartikan sebagai kegiatan mengangkat atau membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Menurut Andriansyah pada kegiatan transportasi terdapat proses pemindahan, pergerakan, mengangkut, dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan (2015: 1). Alat pendukung tersebut tidak lain ialah sarana dan prasarana penunjang proses transportasi.

Sarana adalah benda bergerak yang dapat dipakai sebagai alat dalam pelaksanaan tugas dan fungsi unit kerja, sedangkan prasarana adalah benda tidak bergerak yang dapat menunjang atau mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi unit kerja (Andriansyah 2015: 4-7). Pada proses transportasi, sarana merupakan alat yang digunakan untuk melakukan pergerakan (moda transportasi). Adapun prasarana ialah media untuk dapat melakukan pergerakan (media tempat moda angkutan dapat bergerak). Sarana dan prasarana ini perlu diintegrasikan secara bersamaan agar menghasilkan sistem transportasi yang baik.

Menurut Hadihardja, sistem transportasi merupakan bentuk keterkaitan dan keterikatan antara penumpang, barang, sarana, dan prasarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang dalam suatu tatanan, baik secara

alami maupun buatan (1997: 2). Sistem transportasi diperlukan agar proses transportasi dapat berjalan dengan maksimal, dengan mempertimbangkan faktor keselamatan, kenyamanan, kelancaran, serta efisiensi waktu dan biaya. Dengan sistem transportasi yang baik, maka akan berpengaruh pada meningkatnya pelayanan sektor transportasi khusus penumpang, terutama pada transportasi umum atau angkutan umum.

Salah satu transportasi umum yang paling banyak dimanfaatkan masyarakat Indonesia ialah transportasi umum moda darat. Transportasi umum moda darat merupakan transportasi umum yang beroperasi di darat. Transportasi umum ini terbagi menjadi dua berdasarkan prasarannya. Pertama transportasi umum jalan raya, seperti andong, becak, becak motor (betor), ojek, bajaj, bemo, taksi, bus, angkutan kota (angkot), truk dan lain-lain. Kemudian yang kedua transportasi umum rel, seperti kereta api.

Keberadaan transportasi umum salah satunya berfungsi untuk aksesibilitas masyarakat. Supaya fungsi ini terpenuhi, maka transportasi umum perlu memiliki pelayanan angkutan. Pelayanan angkutan pada transportasi umum terbagi menjadi angkutan antar kota yang terdiri dari antar kota antar provinsi (AKAP) dan antar kota dalam provinsi (AKDP), lalu angkutan kota yang beroperasi di dalam wilayah kota, angkutan pedesaan untuk wilayah pedesaan, dan angkutan perbatasan untuk daerah perbatasan negara lain (Hadihardja 1997: 96). Pelayanan angkutan sebaiknya harus ada pada setiap wilayah untuk kelancaran mobilitas masyarakat, terutama pada wilayah kota.

Kota merupakan pusat dari segala aktivitas warga kota. Supaya dapat menjalankan aktivitasnya, maka warga kota membutuhkan pelayanan transportasi umum dalam melakukan mobilitas. Sayangnya tidak banyak transportasi umum pada kota-kota di Indonesia dapat menawarkan jasanya lagi. Sebab, realitanya keadaan transportasi umum jenis tertentu di beberapa kota mengalami penurunan jumlah, bahkan ada pula yang telah berhenti beroperasi. Kondisi demikian jelas bertolak belakang dari pandangan bahwa suatu kota yang sedang berkembang idealnya diikuti perkembangan oleh sektor-sektor lain yang ada di kota tersebut, termasuk sektor transportasi umum.

Dari hasil studi literatur yang telah dilakukan peneliti, beberapa daerah di Sumatera Barat telah mengalami permasalahan tersebut. Seperti dari hasil penelitian dari Mutia Dwi, mahasiswa STKIP PGRI Sumatera Barat dan Rini Islami, mahasiswa Universitas Andalas yang meneliti tentang transportasi umum bendi di Kota Padang dan Kota Bukittinggi yang kalah saing dengan jenis transportasi umum mesin.

Penelitian lainnya juga terdapat di Kota XI Tarusan Pesisir Selatan oleh Muhammad Nur, mahasiswa Universitas Andalas yang meneliti tentang betor yang sudah kehilangan eksistensi dan tidak beroperasi. Adapun penelitian lain di luar daerah Sumatera Barat yakni di Kota Pangkalpinang. Penelitian tersebut dilakukan oleh Muhammad Roby yang terfokus pada angkot di Kota Pangkalpinang yang juga kalah saing dengan jenis transportasi online.

Pada penelitian ini, peneliti terfokus kepada permasalahan serupa yang terjadi di Kota Solok, yakni pada angkutan Kota Solok. Angkot Solok telah

mengalami penurunan jumlah dalam beberapa tahun terakhir. Pernyataan ini dapat dilihat pada data berikut.

Tabel 1. 1
Jumlah Angkutan Kota Solok
Tahun 2015 -2021

No	Tahun	Angkutan Kota	
		Jumlah	Jumlah Beroperasi Setiap Hari
1	2015	45	15
2	2016	34	14
3	2017	25	10
4	2018	41	Tidak diketahui
5	2019	40	15
6	2020	40	15
7	2021	5	Tidak diketahui
8	2022	5	Tidak diketahui

Data ini merupakan data yang disusun oleh peneliti yang bersumber dari data UPTD Terminal Angkot dan Perpakiran Terminal Lintas Sumatera Tahun 2015-2017 dan juga data dari Dinas Perhubungan Kota Solok yang termuat pada data Badan Pusat Statistik Kota Solok tahun 2018-2023.

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS)

Kondisi angkutan Kota Solok yang demikian dipandang bertolak belakang dari kondisi ideal suatu kota yang sedang berkembang. Kondisi ideal ini salah satunya dapat dilihat dari beberapa kota di Sumatera Barat seperti Padang Panjang, dan Bukittinggi. Kedua kota ini tengah mengalami perkembangan sebagaimana halnya dengan Kota Solok, biarpun begitu tetap saja pada kedua kota ini angkotnya masih beroperasi. Pernyataan ini didukung oleh data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2021 yang mana di Kota Bukittinggi dan Kota Padang Panjang angkotnya masih ada dan beroperasi dengan jumlah masing-masing 539 unit dan 148 unit.

Jika dibandingkan, kedua kota tersebut memiliki luas wilayah yang tidak jauh berbeda dengan Kota Solok, bahkan lebih kecil dibandingkan Kota Solok yang luasnya 57,64 km². Dari data Badan Pusat Statistik, Kota Bukittinggi

memiliki luas 25,239 km², sedangkan Kota Padang Panjang 23,00 km². Dalam hal ini, menurut peneliti semakin luas suatu kota maka kebutuhan warga kota akan sarana untuk melakukan mobilitas juga akan semakin tinggi, sebab jarak antar satu tempat dengan tempat tujuan lebih jauh. Namun apa yang menjadi asumsi peneliti ini pada realitanya juga tidak demikian yang mana dengan wilayah Kota Solok yang lebih luas dibandingkan dari kedua kota tersebut, justru angkotnya sudah tidak lagi dimanfaatkan warga kotanya.

Perbandingan lainnya juga peneliti tinjau dari segi jumlah penduduk. Menurut hasil data *long form* sensus penduduk 2020-2023 yang dimuat oleh BPS, jumlah penduduk Kota Solok ialah sebanyak 74.469 jiwa pada tahun 2021. Adapun untuk jumlah penduduk Kota Bukittinggi yang terdapat dalam data BPS tahun 2021 ialah sebanyak 121.000 jiwa, sedangkan penduduk Kota Padang Panjang pada tahun 2021 berjumlah 56.971 jiwa.

Dilihat dari segi jumlah penduduk, Kota Bukittinggi memiliki jumlah penduduk terbanyak dan padat, sebab kota ini juga tidak terlalu luas. Walaupun demikian, menurut peneliti alasan angkot di kota ini tetap bertahan dikarenakan penduduk kota ini juga masih banyak yang memanfaatkan angkutan tersebut. Ditambah lagi dengan kedatangan dari para wisatawan dan juga masyarakat di daerah sekitar kota ini yang juga memanfaatkan berbagai jenis moda transportasi umum saat berada kota ini, mengingat bahwa Kota Bukittinggi merupakan kota pariwisata di Sumatera Barat. Belum lagi dengan adanya fakta bahwa kota ini juga memiliki tiga pasar besar, yakni Pasar Atas, Pasar Bawah, dan Pasar Aur Kuning yang menjadi alasan penguat mengapa kota ini ramai dikunjungi.

Adapun dengan Kota Padang Panjang, penduduknya sendiri jelas lebih sedikit dibandingkan dengan Kota Solok dan Kota Bukittinggi. Kota Padang Panjang yang luasnya tidak terlalu besar dari Kota Solok dan juga jumlah penduduknya lebih kecil dibandingkan Kota Solok, akan tetapi angkotnya masih bertahan, beroperasi, dan dimanfaatkan warga kotanya. Jelas kondisi ini sesuai dengan idealnya kota berkembang daripada Kota Solok yang sebenarnya keadaan wilayahnya (luas dan jumlah penduduk) mendukung bagi layanan jasa transportasi umum.

Selanjutnya, peneliti juga meninjau dari keberadaan transportasi online yang dipandang sebagai pesaing yang cukup kuat bagi transportasi umum. Adapun transportasi online di Kota Solok dan Kabupaten Solok terdapat MY-JEK yang mulai beroperasi pada 24 Juli 2019 (Patronnews 2019). Layanan ini pada perkembangannya lebih mengutamakan pada pelayanan jasa antar makanan atau *food delivery*. Untuk transportasi online oleh GO-JEK baru *louncing* di Kota Solok pada bulan November tahun 2022 (Topsatu 2022).

Berdasarkan informasi tersebut, beroperasinya transportasi online jauh setelah jumlah angkot yang semakin berkurang. Bisa dikatakan bahwa keberadaan transportasi online di Kota Solok tidak memberi pengaruh yang memicu berkurangnya jumlah angkot di Kota Solok.

1.2 Rumusan Masalah

Bertolak dari yang telah dijelaskan pada latar belakang, peneliti melihat adanya fenomena menarik terkait kondisi transportasi umum di Kota Solok. Keberadaan transportasi umum yang sejatinya memberi pelayanan kepada warga

kota agar terpenuhi kebutuhan mobilitasnya, pada kenyataannya justru jumlahnya semakin berkurang. Kondisi ini salah satunya terjadi pada angkot Solok.

Oleh karena itu, dalam melihat realitas ini peneliti tertarik untuk meneliti perilaku warga Kota Solok dalam memanfaatkan transportasi umum yakni angkot. Kemudian, agar penelitian yang dilakukan lebih terfokus maka dirumuskan pertanyaan penelitian yaitu: **“Bagaimana Perilaku Warga Kota Dalam Memanfaatkan Transportasi Umum di Kota Solok?”**.

1.3 Tujuan Penulisan

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan sebelumnya, maka tujuan penelitian dapat dirinci menjadi tujuan umum dan tujuan khusus.

1.3.1 Tujuan Umum

Secara umum, penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan perilaku warga kota dalam memanfaatkan transportasi umum di Kota Solok.

1.3.2 Tujuan Khusus

Secara khusus, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mendeskripsikan pola perilaku warga kota dalam memanfaatkan angkutan Kota Solok.
2. Mendeskripsikan makna angkot bagi warga Kota Solok.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian yang diharapkan dapat diperoleh dari penelitian ini ialah:

1.4.1 Manfaat Akademik

Manfaat akademik dari penelitian ini ialah sebagai bahan masukan dalam pengembangan ilmu sosial, khususnya bagi ilmu sosiologi terutama pada studi sosiologi perkotaan dan kapita selekta masalah sosial perkotaan.

1.4.2 Manfaat Praktis

Adapun manfaat praktis dari penelitian ini ialah sebagai bahan rujukan, pengembangan, dan perbandingan bagi peneliti lain yang ingin mendalami tentang masalah ini. Sekaligus memberikan informasi dan gambaran terkait seputar permasalahan transportasi umum di perkotaan kepada masyarakat umum khususnya di wilayah Provinsi Sumatera Barat dan Kota Solok.

1.5 Tinjauan Pustaka

1.5.1 Konsep Pola Perilaku

Konsep pola perilaku terdiri dari dua kata, yakni kata pola dan kata perilaku. Kata pola dalam Kamus Bahasa Indonesia berarti gambar yang digunakan sebagai acuan kerja, corak, sistem, dan bentuk. Kata pola digunakan dalam ilmu sosial untuk menunjukkan pada suatu keteraturan, seperti konsep pola komunikasi, pola hubungan, termasuk pola perilaku. Perilaku berasal dari kata 'peri' dan 'laku'. Kata 'peri' berarti cara berbuat kelakuan perbuatan, sedangkan kata 'laku' berarti perbuatan, kelakuan, cara menjalankan (Irwan 2017: 105).

Menurut ahli psikologi yakni Burhuss Frederic Skinner merumuskan perilaku sebagai respons atau reaksi seseorang terhadap stimulus atau rangsangan dari luar (dalam Arifin 2019: 2). Beda halnya dengan pandangan ahli sosiologi seperti George Herbert Mead, menurutnya dalam proses pembentukan perilaku terdapat proses yang mengantarai stimulus-respon, yakni proses mental individu

berupa interpretasi atau penafsiran individu. Menurutnya manusia berbeda dengan hewan yang langsung merespon stimulus, sebab manusia memiliki kemampuan berpikir, belajar, dan berbahasa (Ritzer 2012: 598-599). Dari kedua pengertian ini terdapat perbedaan cara pandang terhadap perilaku manusia. Secara psikologis, perilaku dipandang sebagai respon dari adanya stimulus dari luar individu. sebaliknya secara sosiologis, dalam pembentukan perilaku individu terdapat proses interpretasi atau penafsiran terhadap stimulus yang melibatkan kemampuan berpikir individu.

Selanjutnya Mead juga membedakan perilaku mejadi dua, yakni perilaku tersembunyi dan perilaku terang-terangan. Perilaku tersembunyi adalah proses berpikir yang melibatkan simbol-simbol dan makna-makna. Sebaliknya perilaku terang-terangan tidak meliputi perilaku tersembunyi (perilaku kebiasaan atau respon tanpa pertimbangan terhadap stimulus). (Ritzer 2012: 631). Kedua perilaku ini terdapat dalam diri manusia.

Berdasarkan pengertian sebelumnya, maka pola perilaku merupakan keteraturan perilaku individu dalam kehidupan sosialnya. Keteraturan inilah yang membentuk pola di dalam perilaku individu yang dipengaruhi oleh proses interpretasi atau penafsiran dirinya terhadap berbagai stimulus dalam proses sosialnya.

1.5.2 Konsep Makna

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata makna didefinisikan sebagai arti, maksud, maupun pengertian yang diberikan kepada suatu bentuk kebahasan. Makna memiliki pandangan tersendiri bagi ilmu Sosiologi. Dalam sosiologi,

makna lekat kaitannya dengan proses interaksi manusia dengan obyek yang ada di luarnya. Suatu obyek dipandang sebagai sesuatu yang inheren bagi manusia sebab memiliki makna. Suatu makna dikatakan terbentuk dari proses interaksi sosial individu. Hal ini juga diungkapkan oleh salah seorang ahli Sosiologi yang mempelajari tindakan sosial manusia, yakni Herbert Blumer dalam teori interaksionisme simbolik dengan tiga premis berikut.

- 1) Manusia bertindak terhadap sesuatu berdasarkan makna-makna yang ada pada sesuatu itu bagi mereka.
- 2) Makna tersebut berasal dari interaksi sosial dengan orang lain.
- 3) Makna-makna tersebut disempurnakan di saat proses interaksi sosial berlangsung (Poloma 2007: 258).

Dari beberapa pernyataan tersebut, maka makna dalam sosiologi dipandang sebagai produk dari proses interaksi sosial individu. Setiap individu memiliki makna tersendiri terhadap setiap obyek di luar dirinya sebagai hasil dari proses sosial, yakni interaksi sosial. Makna oleh individu ini juga menentukan setiap tindakan individu dalam interaksi sosial yang dapat terus-menerus berkembang dan disempurnakan.

1.5.3 Konsep Warga Kota

Konsep warga kota terdiri dari dua kata, yakni kata 'warga' dan kata 'kota'. Menurut Kamus Bahasa Indonesia warga diartikan sebagai anggota dari keluarga atau perkumpulan. Konsep warga juga identik dengan istilah dalam Bahasa Inggris, yakni '*society*'. Istilah *society* juga digunakan oleh Ferdinand Toonies dalam menunjukkan pembagian antara dua kelompok sosial yang mana ia

menggunakan konsep paguyuban (*gemeinschaft*) dan konsep patembayan (*gesellschaft*).

Konsep paguyuban dapat diartikan sebagai komunitas (*community*), sedangkan konsep patembayan berarti masyarakat (*society*). Kelompok paguyuban merupakan gambaran dari masyarakat desa. Paguyuban adalah sebuah sistem sosial yang jalinan hubungannya bersifat personal atau tradisional. Lalu patembayan sendiri merupakan kebalikan dari paguyuban yang menggambarkan masyarakat kota. Pada kelompok patembayan hubungan didasarkan tawar-menawar dan memperhitungkan untung-rugi (*utilitarian*) (Horton dan Chester L Hunt 1984: 227-228). Kelompok patembayan mendasarkan hubungan sosialnya pada pilihan yang akan menguntungkan baginya dan menghindari atau meminimalisir kerugian, sehingga kelompok ini juga bercirikan rasional.

Selain konsep patembayan, konsep lainnya juga diungkapkan oleh Soerjono Soekanto yaitu tentang masyarakat kota (*urban community*). Dalam memandang masyarakat yang hidup di perkotaan, ia mencirikan bahwa masyarakat tersebut memiliki kehidupan keagamaan yang kurang, lebih individualis dengan tanpa bergantung pada orang lain, pembagian kerja yang tegas, besarnya kemungkinan memperoleh pekerjaan karena faktor pembagian kerja yang tegas, lebih rasional dengan interaksi sosial didasarkan pada kepentingan, pentingnya waktu karena jalan kehidupan yang cepat, dan terakhir perubahan sosial yang tampak nyata sebab lebih terbuka dan menerima pengaruh dari luar (2010: 139-140).

Adapun untuk definisi masyarakat kota lainnya ialah hubungan sosial, tingkah laku atau cara hidup manusia di dalam masyarakat dari kalangan tinggi, kaum elite, dan sebagainya, yang biasanya menduduki kelas tinggi dalam masyarakat (Jamaludin 2017: 6-7).

Selanjutnya kata kota di dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia memiliki beberapa makna. Pertama sebagai daerah permukiman yang terdiri atas bangunan rumah yang merupakan kesatuan tempat tinggal dari berbagai lapisan masyarakat, kedua daerah pemusatan penduduk dengan kepadatan tinggi serta fasilitas modern dan sebagian besar penduduknya bekerja di luar pertanian, dan ketiga dinding (tembok) yang mengelilingi tempat pertahanan.

Menurut Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Pasal 1 Ayat 25 tentang Penataan Ruang, kawasan perkotaan adalah wilayah yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi.

Kota juga dipandang dalam konsep lokalitas, yakni sebagai ruang bagi orang untuk menghabiskan waktunya dalam relasi dengan orang lain yang merupakan produk dari kehendak manusia. Relasi sosial di kota bersifat *kurwille* (kehendak rasional) yang bercirikan hubungan parsial, transaksional, dan netral afeksi (Damsar dan Indrayani 2017: 19). Wilayah kota yang umumnya diartikan sebagai tempat yang penduduknya bekerja di luar sektor pertanian, maka salah satu ciri khas kota menurut Damsar dan Indrayani berdasarkan pengertian Weber tentang kota ialah adanya keberadaan serta perkembangan pasar (2017: 22).

Berdasarkan penjabaran kedua konsep di atas, maka pemakaian konsep warga sebagai *society* cocok disandingkan dengan kota sebagai pusat kegiatan ekonomi yang berorientasi pasar dan pelayanan jasa. Relasi sosial yang terbentuk di kota juga berkesinambungan dengan *society* yang digambarkan sebagai kelompok yang bercirikan impersonal, formal, utilitarian, dan realistik.

Impersonal dipandang sebagai hubungan sosial yang terjalin tidak begitu akrab atau tidak intim. Lalu untuk formal berlatar belakang dari kehidupan di perkotaan yang memiliki spesialisasi pekerjaan serta pembagian kerja yang banyak sehingga hubungan yang terjalin dalam bentuk kontrak. Adapun utilitarian ialah individu di perkotaan selalu mempertimbangkan untung maupun rugi disetiap menjalin relasi sosialnya. Terakhir realistik atau rasional menggambarkan individu di kota yang selalu memilih untuk memaksimalkan keuntungan atau kebahagiaan dan selalu menghindari kerugian ataupun resiko.

1.5.4 Konsep Transportasi Umum

Transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, kata *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* yang berarti mengangkut atau membawa. Transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya (Kamaluddin 2003: 13). Pengertian transportasi juga dikemukakan oleh Miro yakni sebagai usaha pemindahan, atau pergerakan orang atau barang dari satu lokasi asal ke lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan menggunakan alat tertentu (2012: 1).

Dari kedua pengertian ini, maka transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan mengangkat atau membawa orang (penumpang) atau barang (muatan)

dari satu tempat menuju tempat lain. Berdasarkan pengertian ini, maka unsur penting yang terdapat pada kegiatan transportasi ialah adanya pemindahan atau pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat penumpang atau barang (Salim 2016: 7).

Dalam kegiatan transportasi terdapat unsur pergerakan. Hal ini sejalan dengan peranan transportasi untuk mendekatkan jarak dan mendukung mobilitas masyarakat. Begitupun yang dijelaskan Miro bahwa transportasi berperan dalam kehidupan sosial untuk memudahkan hubungan-hubungan kemanusiaan, seperti bertukar informasi, pelayanan perorang atau kelompok, rekreasi, dan ke tempat-tempat pertemuan sosial lainnya (2012: 9).

Transportasi memiliki banyak klasifikasi, salah satunya berdasarkan sifat pelayanan yang terbagi menjadi transportasi pribadi dan transportasi umum. Transportasi pribadi merupakan alat transportasi yang pelayanannya hanya diperuntukkan bagi perorangan, sebaliknya transportasi umum pelayanannya untuk sejumlah orang secara bersama-sama (Miro 2012: 37-38). Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 10 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/orang dengan dipungut bayaran.

Menurut Miro ciri dari operasi pelayanan transportasi umum ialah pertama pengguna jasa menyesuaikan diri dengan trayek angkutan, kedua titik asal, tujuan, serta rute pada trayek sudah ditentukan dalam peraturan, dan terakhir dalam menghentikan kendaraan harus di tempat-tempat yang telah ditentukan (2012: 38).

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, maka transportasi umum diartikan sebagai moda transportasi yang disediakan khusus untuk melayani banyak orang atau masyarakat dengan segala ketentuannya mulai dari rute, tujuan, dan waktu keberangkatan yang telah ditetapkan serta dipungut bayaran.

1.5.5 Tinjauan Sosiologis

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan teori yang tergabung dalam paradigma definisi sosial yang berasal dari pemikiran Max Weber. Adapun teori yang dimaksud ialah interaksionisme simbolik. Teori ini memandang manusia sebagai individu yang bebas, aktif, dan kreatif. Interaksionisme simbolik muncul salah satunya untuk mengkritisi pandangan behaviorisme radikal yang memandang perilaku manusia sebagai respon atau reaksi terhadap stimuli atau rangsangan dari luar dirinya.

Mead yang merupakan pelopor teori ini memandang para behavioris radikal telah mengabaikan aspek-aspek tersembunyi sebelum terbentuknya perilaku, yakni proses mental individu. Menurutnya, manusia tidak sama dengan binatang yang otomatis merespon stimuli. Sebab manusia memiliki kecakapan-kecakapan mental yang memungkinkan mereka menggunakan bahasa diantara stimulus-respon sebelum memutuskan merespon (dalam Ritzer 2012: 599). Artinya bahwa sebelum terbentuknya perilaku sebagai respon stimuli, terdapat proses mental individu, sebab manusia memiliki kemampuan bahasa dan berpikir.

Dalam menganalisis persoalan dalam penelitian, peneliti menggunakan teori interaksionisme simbolik yang digagas oleh Herbert Blumer. Blumer terfokus pada proses pemaknaan dalam interaksi antar manusia sebagai

pembentuk tindakan dan perilaku individu. Menurutnya tindakan manusia terhadap sesuatu di dasarkan pada makna yang melekat pada sesuatu itu. Sesuatu yang dimaksud merupakan objek-objek di dunia nyata. Adapun objek tersebut menurut Blumer antara lain (1) objek-objek fisik, yakni benda mati seperti meja, kursi, dan sebagainya, (2) objek-objek sosial, yakni manusia seperti ayah, siswa, guru, dan sebagainya, (3) objek-objek abstrak, seperti ide atau prinsip moral, nilai-nilai, hak, dan peraturan (dalam Ritzer 2012: 628). Objek-objek tersebut memiliki definisi, arti, atau makna yang berbeda bagi tiap-tiap individu sebagai hasil dari proses belajar yang berasal dari interaksi sosialnya dengan orang lain.

Dalam interaksi sosialnya, individu menggunakan simbol-simbol. Simbol yang digunakan ialah simbol signifikan yang merupakan gerak isyarat yang dibuat oleh manusia (Ritzer 2012:611). Simbol ini dapat berupa gerak isyarat fisik, maupun gerak isyarat vokal, seperti bahasa. Kata-kata yang terdapat dalam bahasa menjadi simbol lain menjadi mungkin. Tindakan-tindakan, objek-objek, kata-kata ada dan mempunyai makna karena mereka ada dan dapat dilukiskan menggunakan kata-kata (Ritzer 2012: 630) .Melalui penggunaan simbol-simbol dalam interaksi sosialnya suatu makna dapat disempurnakan oleh individu.

Sebagaimana yang dikemukakan Blumer bahwa tindakan manusia bukan disebabkan kekuatan dari luar dirinya (struktur oleh kaum fungsionalis), maupun kekuatan dari dalam dirinya (oleh kaum reduksionis-psikologis), individu tidak dikelilingi obyek-obyek potensial yang mempermainkan dan membentuk perilakunya, melainkan individu membentuk objek-objek itu yang disebut dengan proses *self indication*. *Self indication* adalah proses komunikasi yang sedang

berjalan di mana individu mengetahui sesuatu, menilainya, memberi makna, dan memutuskan bertindak berdasarkan makna itu (dalam Poloma 2007: 260-261). Artinya dalam proses interaksi sosialnya, individu yang terlibat saling menafsirkan atau menginterpretasi untuk memahami maksud dari tindakan masing-masing serta memutuskan tindakan dan perilakunya sebagai respon. Hal ini sejalan dengan pernyataan Blumer bahwa interaksi manusia dijumpai penggunaan simbol-simbol, oleh penafsiran, oleh kepastian makna dari tindakan-tindakan orang lain (dalam Poloma 2007: 262).

Dari penjelasan tersebut dapat disimpulkan bahwa perilaku dan tindakan individu terbentuk tidak semata-mata karena respon otomatis terhadap stimulus yang datang dari luar dirinya, melainkan terdapat proses interpretasi atau penafsiran yang mendahului sebelum munculnya respon. Proses interpretasi merupakan kunci utama dari pembentukan tindakan dan perilaku individu dalam proses sosialnya (interaksi sosial). Proses interpretasi adalah proses berpikir yang merupakan kemampuan yang khas yang dimiliki individu (Ritzer 2021: 52). Jadi dalam stimulus-respon pada perilaku individu diantarai oleh proses interpretasi/penafsiran.

Adapun ide-ide dasar dari interaksionisme simbolik menurut Blumer ialah sebagai berikut.

- 1) Masyarakat terdiri dari manusia yang berinteraksi. Kegiatan tersebut membentuk organisasi atau struktur sosial.
- 2) Interaksi terdiri dari berbagai kegiatan manusia yang berhubungan dengan kegiatan manusia lain. interaksi-interaksi nonsimbolis mencakup stimulus

–respon sederhana, sedangkan interaksi simbolis mencakup ‘penafsiran tindakan’.

- 3) Objek-objek mempunyai makna sebagai produk interaksi simbolis. Dunia objek “diciptakan, disetujui, ditransformir, dan dikesampingkan” lewat interaksi-simbolis.
- 4) Manusia tidak hanya mengenal objek eksternal, mereka melihat dirinya sebagai objek. Pandangan terhadap diri sendiri sebagai objek lahir dari proses interaksi simbolis.
- 5) Tindakan manusia adalah tindakan interpretatif yang dibuat oleh manusia itu sendiri.
- 6) Tindakan tersebut saling dikaitkan dan disesuaikan oleh anggota kelompok yang disebut sebagai tindakan bersama (Poloma 2007: 264-266).

Alasan teori ini dipilih untuk menjelaskan fenomena ini dikarenakan peneliti ingin mengetahui proses pembentukan perilaku warga kota dalam memanfaatkan transportasi umum. Di mana proses ini peneliti pandang dari sejumlah interaksi yang dilalui warga kota dengan berbagai objek disekitarnya selama memanfaatkan angkot. Selain itu, peneliti juga ingin mengetahui pemaknaan warga kota terhadap angkot yang terbentuk dari aktivitas selama memanfaatkan angkot.

1.5.6 Penelitian Relevan

Sebelum memulai penelitian, peneliti mesti mencari penelitian relevan terlebih dahulu. Tujuannya agar penelitian yang dilakukan terhindar dari duplikasi atau plagiat, sekaligus sebagai bahan perbandingan dan acuan untuk menunjang proses penelitian. Pada bagian ini, peneliti memperoleh beberapa hasil penelitian

sebelumnya yang topiknya relevan dengan penelitian ini, adapun uraiannya sebagai berikut.

Penelitian **pertama**, Mutia Dwi (Sekolah Tinggi Keperguruan dan Ilmu Pendidikan (STKIP) PGRI Sumatra Barat: 2015) dengan judul penelitian *Nilai Kuda Bendi Bagi Kusir Sebagai Angkutan Umum di Kota Padang*. Hasil dari penelitian ini ialah nilai kuda bendi bagi kusir bendi: (1) Nilai ekonomi: sebagai sumber penghasilan dan investasi masa depan; (2) Nilai tradisi: kuda kusir merupakan kuda yang diturunkan oleh orang tua yang dulunya juga kusir bendi yang dulunya juga kusir bendi; (3) Nilai sosial: timbulnya rasa pertemanan antar kusir bendi; (4) Nilai sejarah: kuda bendi telah lama menjadi kendaraan tradisional di Minangkabau; (5) Nilai seni: nilai keindahan dan estetika pada kuda bendi yang melambangkan kesenian di Minangkabau.

Penelitian **kedua**, Muhammad Roby (Universitas Bangka Belitung: 2020) dengan judul penelitian *Pengaruh Keberadaan Ojek Online Terhadap Keberlangsungan Angkot di Kota Pangkalpinang*. Adapun hasil penelitian ini ialah pengaruh ojek online terhadap angkot di Kota Pangkalpinang dilihat dari tiga parameter yakni (1) 81% masyarakat Pangkalpinang lebih memilih menggunakan ojek online dibandingkan angkutan kota; (2) 62% masyarakat Pangkalpinang setuju bahwa keberadaan ojek *online* mengancam keberadaan angkot; (3) persentase penurunan pendapatan sopir angkot > 40% - 50%.

Penelitian **ketiga**, Rini Islami (Universitas Andalas: 2020) dengan judul *Strategi Bertahan Hidup Kusir Bendi di Kota Bukittinggi*. Hasil dari penelitian ini ialah Penyebab menjadi kusir bendi dikarenakan profesi turun temurun di keluarga.

Alasan kusir bendi tetap bertahan karena transportasi bendi masih eksis di kota Bukittinggi yang merupakan kota pariwisata. Strategi bertahan hidup kusir bendi dengan memiliki pekerjaan sampingan, beternak kuda, dan menghemat pengeluaran.

Penelitian **keempat**, Muhammad Nur (Universitas Andalas: 2021) dengan judul *Eksistensi dan Peran Becak Motor (Bentor) Sebagai Angkutan Umum di Kecamatan Koto XI Tarusan, Kabupaten Pesisir Selatan Tahun 1999-2019*. Hasil penelitian yakni pasca pembangunan jaringan jalan provinsi yang melewati Kecamatan Koto XI Tarusan rampung pada tahun 2018, berdampak pada mulai hilangnya eksistensi dan peran becak motor sebagai angkutan umum di Kecamatan Koto XI Tarusan seiring dengan berkurangnya jumlah penumpang yang menggunakan jasa becak motor.

Penelitian **kelima**, Annisa Fadila (Universitas Andalas: 2021) dengan judul penelitian *Preferensi Penggunaan Angkutan Umum di Kota Padang Sebelum dan Saat Pandemi Covid-19*. Adapun hasil penelitiannya ialah bahwa terjadi perubahan terhadap frekuensi jumlah perjalanan yang dilakukan masyarakat menggunakan angkutan umum sebelum dan pada saat Pandemi Covid19 di Kota Padang.

Perbandingan antara penelitian ini dengan beberapa penelitian relevan yang telah diuraikan sebelumnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1. 2
Penelitian Relevan

No	Penelitian	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Mutia Dwi. 2015. Jurusan Pendidikan Sosiologi, (STKIP) PGRI Sumatera Barat	Nilai Kuda Bendi Bagi Kusir Sebagai Angkutan Umum di Kota Padang	Meneliti tentang transportasi umum/angkutan umum yang ada di kota Membicarakan tentang eksistensi transportasi umum dalam kehidupan warga kota Metode penelitian kualitatif	Tujuan penelitian berbeda Lokasi dan tahun penelitian Teori
2	Muhammad Roby.2020. Jurusan Teknik Sipil, Universitas Bangka Belitung	Pengaruh Keberadaan Ojek Online Terhadap Keberlangsungan Angkot di Kota Pangkalpinang	Meneliti tentang transportasi umum, khususnya angkot Berkurangnya minat warga kota dalam menggunakan angkot	Tujuan penelitian Lokasi dan tahun penelitian Teori Metode Penelitian kuantitatif
3	Rini Islami. 2020. Jurusan Antropologi, Universitas Andalas	Strategi Bertahan Hidup Kusir Bendi di Kota Bukittinggi	Meneliti tentang transportasi umum/angkutan umum yang ada di kota Metode penelitian kualitatif	Tujuan penelitian Lokasi dan tahun penelitian Teori
4	Muhammad Nur. 2021. Jurusan Sejarah, Universitas Andalas	Eksistensi dan Peran Becak Motor (Bentor) Sebagai Angkutan Umum di Kecamatan Koto XI Tarusan, Kabupaten Pesisir Selatan Tahun 1999-2019	Meneliti tentang transportasi umum/angkutan umum Membicarakan tentang eksistensi dari transportasi umum pada saat sekarang	Tujuan penelitian Lokasi dan tahun penelitian Metode penelitian
5	Annisa Fadila. 2021. Jurusan Teknik Sipil, Universitas	Preferensi Penggunaan Angkutan Umum di Kota Padang Sebelum dan Saat	Meneliti tentang transportasi umum/angkutan umum, khususnya angkutan kota	Tujuan penelitian Lokasi dan tahun penelitian Metode penelitian kuantitatif

No	Penelitian	Judul	Persamaan	Perbedaan
	Andalas	Pandemi Covid-19	(angkot).	

Sumber: Data Primer 2022

Pada hasil penelitian ini, persamaan yang ditemukan dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti umumnya terletak pada topik mengenai penggunaan transportasi umum yang mulai berkurang, tidak beroperasi, serta kalah saing dengan jenis transportasi umum lain dan subjek penelitian yang sama yakni pengguna transportasi umum oleh masyarakat. Selain itu, dari beberapa hasil penelitian sebelumnya juga memiliki metode penelitian yang sama dengan penelitian yang akan dilakukan. Untuk perbedaannya kebanyakan terdapat pada tujuan penelitian, lokasi, serta waktu penelitian. Fokus penelitian ini ialah pada perilaku warga kota dalam memanfaatkan transportasi umum di Kota Solok.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian mengacu perspektif teoretis yang dipilih peneliti di dalam melakukan penelitian (Afrizal 2019: 11). Pendekatan penelitian yang dipilih pada penelitian ini ialah pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif menggunakan perspektif teoretis yang tergabung dalam paradigma post-positivistis. Paradigma ini memandang realitas sosial sebagai sesuatu yang holistik atau utuh, kompleks, dinamis, penuh makna, dan hubungan gejala bersifat interaktif (Sugiyono 2013: 8).

Pendekatan kualitatif yang subjektif ini dirasa cocok dalam usaha peneliti untuk mengetahui perilaku warga kota dalam memanfaatkan transportasi umum di Kota Solok berdasarkan sudut pandang dari warga kota sebagai pengguna jasa

transportasi umum, serta mantan sopir angkot sebagai informan pengamat. Maka dari itu, peneliti dapat menganalisis keseluruhan perilaku dari subjek serta mengungkap maknanya.

Selanjutnya untuk tipe penelitian yang akan digunakan ialah tipe penelitian deskriptif. Penelitian dengan tipe deskriptif bertujuan untuk menggambarkan berbagai situasi atau kondisi yang timbul pada masyarakat yang menjadi objek penelitian (Bungin 2001: 48). Oleh karena itu tipe penelitian ini digunakan dengan tujuan untuk menggambarkan, menjelaskan, ataupun mendeskripsikan berbagai situasi atau kondisi di lapangan mengenai perilaku warga kota dalam menggunakan transportasi umum di Kota Solok secara sistematis, akurat, dan mendalam.

1.6.2 Informan Penelitian

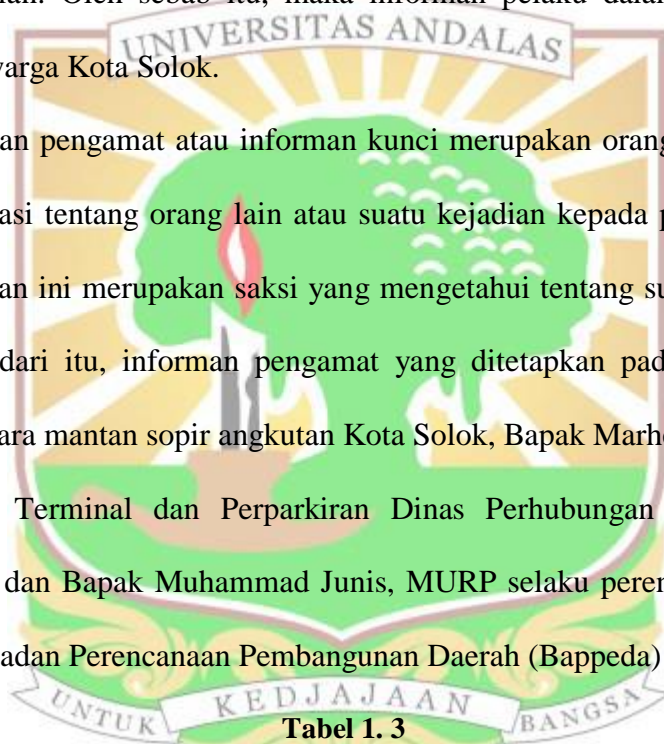
Ketika melaksanakan penelitian perlu adanya informan sebagai sumber informasi dari data yang ingin diperoleh di lapangan. Menurut Afrizal, informan penelitian adalah orang yang memberi informasi baik tentang dirinya, maupun orang lain, atau suatu kejadian kepada peneliti atau pewawancara (2019: 139).

Informan di dalam penelitian kualitatif tidak lain ialah orang-orang yang berada pada situasi sosial atau dekat dengan situasi sosial yang diteliti. Informan penelitian terbagi menjadi dua kategori sebagai berikut.

Ketika melaksanakan penelitian perlu adanya informan sebagai sumber informasi dari data yang ingin diperoleh di lapangan. Menurut Afrizal, informan penelitian adalah orang yang memberi informasi baik tentang dirinya, maupun orang lain, atau suatu kejadian kepada peneliti atau pewawancara (2019: 139).

Informan di dalam penelitian kualitatif tidak lain ialah orang-orang yang berada pada situasi sosial atau dekat dengan situasi sosial yang diteliti. Informan penelitian terbagi menjadi dua kategori sebagai berikut.

1. Informan pelaku merupakan informan yang memberikan keterangan tentang dirinya, perbuatannya, pikirannya, interpretasinya (maknanya), serta pengetahuan. Informan ini tidak lain merupakan subjek di dalam penelitian. Oleh sebab itu, maka informan pelaku dalam penelitian ini ialah warga Kota Solok.
2. Informan pengamat atau informan kunci merupakan orang yang memberi informasi tentang orang lain atau suatu kejadian kepada peneliti. Artinya informan ini merupakan saksi yang mengetahui tentang subjek penelitian. Maka dari itu, informan pengamat yang ditetapkan pada penelitian ini ialah para mantan sopir angkutan Kota Solok, Bapak Marhendri selaku staf UPTD Terminal dan Perparkiran Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Solok, dan Bapak Muhammad Junis, MURP selaku perencana ahli muda pada Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Solok.



Tabel 1. 3
Informan Penelitian

No	Nama Informan	Jenis Kelamin	Umur	Pekerjaan	Kategori Informan
1	Luis Figo	Laki-laki	22 tahun	Mahasiswa	Informan pelaku
2	Riri Febrianti	Perempuan	22 tahun	Mahasiswa	Informan pelaku
3	Annisa Amalia Sulaiman	Perempuan	25 tahun	<i>Freelance</i>	Informan pelaku
4	Chris Diyanti Mawar Permata Sari	Perempuan	22 tahun	Perawat	Informan pelaku
5	Ratna Zubiah	Perempuan	30 tahun	Ibu Rumah Tangga	Informan pelaku

No	Nama Informan	Jenis Kelamin	Umur	Pekerjaan	Kategori Informan
6	Rahma Juwita	Perempuan	40 tahun	Ibu Rumah Tangga	Informan Pelaku
7	Muhammad Fajar	Laki-laki	22 tahun	Wirausaha	Informan Pelaku
8	Nofrita Hariani	Perempuan	49 tahun	PNS	Informan pelaku
9	Iswardi	Laki-laki	63 tahun	Sopir Sekolah	Informan Pengamat
10	Zola Saputra	Laki-laki	30 tahun	Sopir Truk	Informan Pengamat
11	David Ardi	Laki-laki	24 tahun	Sopir Truk	Informan Pengamat
12	Miskiy	Laki-laki	49 tahun	Pedagang	Informan Pengamat
13	Rizki Ramadan	Laki-laki	24 tahun	Montir	Informan pengamat
14	Febria Zoni	Laki-laki	48 tahun	Petugas Dishub	Informan pengamat
15	Marhendri	Laki-laki	57 tahun	Petugas Dishub	Informan Pengamat
16	Muhammad Junis	Laki-laki	41 tahun	Pegawai Bappeda	Informan Pengamat

Sumber: Data Primer 2023

Saat ingin menentukan informan penelitian, maka diperlukan suatu cara penentuan informan. Cara penentuan informan yang dipilih pada penelitian ini ialah gelinding bola salju (*snowball sampling*). *Snowball sampling* merupakan cara penentuan informan yang awalnya berjumlah sedikit yang lama-lama menjadi banyak, seperti bola salju yang menggelinding hingga membesar.

Proses dalam memperoleh informan pada cara ini ialah peneliti mendatangi satu informan yang peneliti ketahui terlebih dahulu, selanjutnya berdasarkan informasi yang didapat dari informan pertama maka peneliti bisa mengetahui informan selanjutnya untuk mendapatkan data yang lebih lengkap. Kegiatan ini dilakukan peneliti secara terus-menerus hingga informan peneliti menjadi banyak dan data jenuh.

1.6.3 Data yang Diambil

Menurut Bungin data adalah bahan keterangan tentang suatu objek penelitian (2001: 123). Sebagaimana yang diungkapkan Afrizal bahwa data di dalam penelitian kualitatif ialah berupa kata-kata dan perbuatan manusia tanpa adanya upaya untuk mengkuantifikasikannya. Terkadang penelitian kualitatif juga menggunakan data berupa angka, tetapi hanya sebagai data pendukung penelitian. Sumber data penelitian terdiri dari dua macam, yakni data primer dan data sekunder.

1. Data primer adalah sumber pertama di mana sebuah data dihasilkan (Bungin 2001: 129). Data primer merupakan sumber data utama yang didapatkan langsung di lokasi penelitian. Data ini diperoleh melalui teknik pengumpulan data seperti observasi dan wawancara mendalam. Data primer yang diperoleh dalam penelitian ini berasal dari observasi di lokasi penelitian serta wawancara mendalam dengan informan penelitian. Dari hasil observasi, peneliti memperoleh situasi prasarana transportasi umum Kota Solok, yakni Terminal Bareh Solok, Terminal Lintas Sumatra, serta satu-satunya trayek angkot yang aktif di Kota Solok yakni Pasar Raya – Tanah Garam. Adapun data hasil wawancara mendalam diperoleh dari interpretasi informan pelaku mengenai pengetahuan dan pengalamannya dalam memanfaatkan angkot di Kota Solok, serta informasi dari informan pengamat yakni mantan sopir angkot, petugas dishub, dan pegawai bappeda terhadap perilaku dari warga kota dalam memanfaatkan transportasi umum.

2. Data sekunder adalah sumber data kedua sesudah sumber data primer (Bungin 2001: 129). Artinya data ini tidak diperoleh langsung dari lapangan. Data sekunder berfungsi sebagai bahan keterangan ataupun pembanding untuk melengkapi data penelitian ataupun memperkuat argumen peneliti. Adapun data sekunder dalam penelitian ini ialah **pertama**, data jumlah transportasi umum Kota Solok bersumber dari data UPTD Terminal Barih Solok yang didapat pada saat observasi pada tanggal 12 Desember 2022 serta publikasi Badan Pusat Statistik Kota Solok Tahun 2017-2023. **Kedua**, data jumlah angkot, luas wilayah, serta jumlah penduduk Kota Bukittinggi dan Kota Padang Panjang didapatkan dari website BPS Bukittinggi dan BPS Kota Padang Panjang tahun 2021 yang berfungsi sebagai penguat asumsi peneliti dan bahan perbandingan. **Ketiga**, untuk data pada deskripsi Kota Solok dan angkot Solok berasal dari website Kota Solok yakni solokkota.go.id dan publikasi dari website BPS Kota Solok pada tahun 2021 dan 2022.

1.6.4 Teknik Pengumpulan Data

Tujuan peneliti disaat turun lapangan ialah untuk mencari data penelitian yang valid. Agar dapat memperoleh data tersebut, maka peneliti sebagai instrumen penelitian sebelumnya perlu menentukan teknik pengumpulan data. Berikut teknik pengumpulan data pada pendekatan kualitatif yang digunakan pada penelitian ini.

1. Observasi

Observasi kerap kali diartikan sebagai pengamatan. Observasi adalah kemampuan seseorang untuk menggunakan pengamatannya melalui hasil kerja pancaindranya (Bungin 2001: 142). Sebagai teknik pengumpulan data, maka observasi digunakan peneliti untuk mengamati subjek serta situasi sosial yang berkaitan dengan penelitiannya. Pengamatan ini dibantu oleh keseluruhan pancaindra peneliti mulai dari mata, telinga, mulut, penciuman, kulit, dan sebagainya.

Dalam penelitian ini peneliti melakukan observasi pertama kali pada tanggal 15 Oktober 2022 di Terminal Lintas Sumatra. Tujuan peneliti observasi di terminal tersebut karena dari informasi yang didapat angkot Solok tidak lagi masuk ke Terminal Bareh Solok, melainkan menaikkan dan menurunkan di Terminal Lintas Sumatra serta melihat keberadaan dari angkot Solok. Dari observasi ini, peneliti mengetahui bahwa tidak ada satupun angkot Solok yang berhenti di sana, dan hanya dipenuhi oleh andes.

Observasi berikutnya peneliti lakukan pada tanggal 12 Desember 2022. Adapun tujuan observasi ini untuk mengamati suasana Terminal Lintas Sumatra dan mendatangi UPTD Terminal dan Perpikiran Terminal Lintas Sumatra untuk kebutuhan data pada Bab 2, karena saat itu peneliti telah mulai menyusun dan menulis bagian Bab 2 skripsi ini. Dari observasi ini peneliti melihat lebih dominanya aktivitas ekonomi pada pertokoan yang ada di terminal daripada berjalannya fungsi terminal untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

Selanjutnya, observasi dilaksanakan pada keesokan harinya yakni tanggal 13 Desember 2022 pada trayek Pasar Raya – Tanah Garam. Tujuannya untuk

memastikan keberadaan angkot Solok di sepanjang trayek tersebut. Ketika itu, peneliti melakukan observasi pada saat cuaca sedang mendung dan hujan gerimis. Dari hasil observasi peneliti menemukan 1 unit angkot Solok yang beroperasi. Peneliti menemukan angkot ini di depan Kodim 0309 Solok sedang menuju ke arah Pasar Raya. Peneliti mengikuti angkot tersebut hingga angkot tersebut berhenti di depan Jalan Cengkeh dan memutar arah untuk kembali lagi menuju ke Tanah Garam tanpa menurunkan penumpang.

Observasi terakhir peneliti lakukan di Terminal Barih Solok pada 7 Januari 2023. Dalam observasi ini, peneliti mengamati suasana Terminal Barih Solok yang terlihat sangat sepi yang mana hanya beberapa kedai yang berjualan dan beberapa unit AKAP yang terparkir.

2. Wawancara Mendalam

Wawancara merupakan percakapan tatap muka (*face to face*) antara pewawancara dengan sumber informasi, di mana pewawancara bertanya langsung tentang sesuatu mengenai penelitiannya yang telah dirancang sebelumnya (Yusuf 2017: 372). Wawancara sebagai teknik pengumpulan data merupakan sebuah interaksi sosial dalam bentuk percakapan antara peneliti dengan informan penelitiannya.

Agar memperoleh informasi yang mendalam, maka peneliti memutuskan akan menggunakan wawancara mendalam sebagai salah satu teknik pengumpulan data utama dalam penelitian ini. Wawancara mendalam (*in-dept interviews*) adalah suatu wawancara tanpa alternatif pilihan jawaban dan dilakukan untuk mendalami informasi dari informan (Afrizal 2019: 136). Wawancara mendalam

dilakukan dengan cara berbincang-bincang dengan informan mengenai informasi yang dicari tahu.

Dalam penelitian ini proses wawancara mendalam dilakukan 2 sampai 3 tiga kali yang terjadi dalam dua periode, yakni selama bulan Februari-Maret dan bulan Juni tahun 2023. Ketika akan turun lapangan untuk menemui informan, sebelumnya peneliti terlebih dahulu menyusun pertanyaan penelitian untuk menjawab tujuan penelitian ini pada pedoman wawancara. Penyusunan pedoman wawancara peneliti laksanakan pada bulan Januari 2023. Setelah memperoleh persetujuan dosen pembimbing, peneliti mulai melakukan wawancara pada bulan Februari 2023 hingga Maret 2023. Selama proses wawancara ini, peneliti tidak bisa selalu berada di Kota Solok, sebab peneliti juga ada keperluan di Kota Padang sehingga selang waktu wawancara antar tiap informan terpaut jauh.

Penelitian ini diawali dengan menemui mantan sopir angkot. Pertama kali peneliti menemui Iswardi pada tanggal 2 Februari 2023. Peneliti mengetahui Iswardi karena angkot miliknya sedang terparkir di samping rumahnya. Ketika itu peneliti mencari mantan sopir angkot di Kelurahan Tanah Garam tepatnya di dekat MTs N Kota Solok. Alasannya karena peneliti menemukan beberapa halaman rumah warga yang terparkir mobil angkot. Atas rekomendasi beliau, selanjutnya peneliti menemui Zola Saputra dan David Ardi pada tanggal 9 Februari 2023. Kedua informan merupakan kenalan Iswardi yang jarak rumahnya tidak terlalu jauh. Ketika itu peneliti menemui kedua informan sedang bersama karena baru saja pulang bekerja.

Pada tanggal 11 Februari 2023 peneliti menemui Misky dan Rizki Ramadhan. Adapun informan Misky merupakan teman dari Febria Zoni yang sebelumnya peneliti temui pada bulan Desember 2022 untuk meminta keterangannya tentang angkot Solok. Namun ketika ingin mewawancarai beliau sebagai informan pengamat, beliau belum ada waktu sehingga merekomendasikan Misky ditemui di kedai miliknya. Selanjutnya Rizki Ramadhan merupakan kenalan dari David Ardi. Peneliti menemui Rizki Ramadhan di bengkel miliknya yang saat itu sedang beristirahat. Pada hari berikutnya, pada tanggal 12 Februari 2023, peneliti mewawancarai Febria Zoni di rumahnya yang berlokasi di Kelurahan Laing.

Selanjutnya, pada tanggal 16 Februari 2023 peneliti mulai mewawancarai warga kota yang dimulai dengan Luis Figo yang ditemui di rumahnya yang berlokasi di Kelurahan VI Suku. Lalu, pada tanggal 17 Februari 2023 peneliti menemui Riri Febrianti atas rekomendasi Luis Figo. Riri Febrianti peneliti temui di kedai miliknya ketika itu ia sedang membantu orang tuanya berjualan. Adapun informan yang direkomendasi oleh Riri Febrianti ialah Chris Diyanti Mawar Permata Sari. Sebelum menemuinya, peneliti terlebih dahulu menemui Annisa Amalia Sulaiman pada tanggal 24 Februari. Dahulu peneliti pernah melihat informan beberapa kali turun dari angkot sepulang sekolah untuk bekerja di dekat rumah peneliti. Annisa Amalia Sulaiman peneliti temui di rumahnya yang berlokasi di Kelurahan Tanjung Paku. Ada beberapa informan atas rekomendasinya, antara lain Ratna Zubiah mantan rekan kerjanya, Zulfadli temannya, dan Rahma Juwita tetangganya.

Setelah menemui Annisa Amalia Sulaiman, pada tanggal 26 Februari 2023 peneliti mulai menemui beberapa informan yang telah direkomendasikan sebelumnya. Pertama, Chris Diyanti Mawar Permata Sari yang peneliti temui di rumahnya di Kelurahan Tanah Garam. Setelah mewawancarainya, peneliti langsung menemui Ratna Zubiah yang jarak rumahnya tidak terlalu jauh dari informan sebelumnya. Ternyata suami Ratna Zubiah juga merupakan mantan sopir angkot. Ketika wawancara di rumahnya, peneliti melihat angkot milik suaminya yang tidak lagi beroperasi. Setelah wawancara selesai, peneliti izin untuk memfoto angkot milik suaminya (foto dapat dilihat pada lampiran dalam bagian dokumentasi).

Selanjutnya peneliti pergi menemui Zulfadli. Dari keterangan Annisa Amalia Sulaiman, ia biasanya dapat ditemui di Kodim 0309 Solok yang terletak di Kelurahan VI Suku pada hari Jum'at, Sabtu, dan Minggu sebab ia melatih wushu. Setelah menemui Zulfadli, peneliti pergi menemui Rahma Juwita. Setelah wawancara, ia menyarankan kenalannya kepada peneliti yang jaraknya rumahnya tidak terlalu jauh dari rumahnya. Namun kala itu kondisinya sudah malam, peneliti tidak menemui Eva Mairoza saat itu.

Lalu pada tanggal 6 Maret 2023, peneliti mulai lanjut turun lapangan. Pertama peneliti pergi menuju ke UPTD Terminal dan Perpakiran di Terminal Lintas Sumatra untuk mewawancarai Marhendri seorang petugas Dishub. Setelahnya, peneliti langsung menuju ke kantor Bappeda Kota Solok untuk menemui Muhammad Junis seorang pegawai Bappeda. Setelah menemui kedua

informan pengamat tersebut, peneliti baru menemui Eva Mairoza yang ditemui di rumahnya.

Selanjutnya, peneliti melaksanakan turun lapangan yang kedua pada bulan Juni 2023 untuk melengkapi beberapa data yang kurang. Dalam proses wawancara mendalam yang kedua ini, peneliti menemui Luis Figo pada tanggal 21 Juni 2023. Sebelum menemuinya, peneliti menghubunginya melalui *direct message Instagram*. Ternyata ia sedang berada di Kota Padang Akhirnya peneliti bertemu dengan Luis Figo di Avanza Food Court yang lokasinya dekat dengan kosnya. Setelah wawancara dengannya, peneliti meminta nomor telepon Riri Febrianti. Dari keterangan Luis Figo, Riri Febrianti juga sedang berada di Kota Padang. Pada hari yang sama, peneliti langsung menghubungi Riri Febrianti. Pada waktu yang sama, ia mengajak peneliti bertemu di kos miliknya yang berlokasi di Marapalam. Dalam wawancara dengannya, peneliti tidak bisa mengambil foto sebagai bukti dokumentasi disebabkan informan menolak untuk berfoto.

Keesokan harinya, pada tanggal 22 Juni 2023 peneliti berangkat menuju Kota Solok. Sesampainya di Kota Solok, peneliti terlebih dahulu memilih menuju ke kelurahan Tanjung Paku. Pertama peneliti pergi ke rumah Annisa Amalia Sulaiman. Tetapi, peneliti tidak bisa menemuinya disebabkan ia sedang berada di Sulawesi Selatan. Sebagai gantinya, peneliti mendapatkan nomor telepon informan dari ibunya. Setelah dari rumah Annisa Amalia Sulaiman, peneliti pergi ke rumah Rahma Juwita yang sebelumnya. Setelah mewawancarainya, peneliti langsung pergi ke rumah Eva Mairoza. Namun ia juga tidak berada di rumah. Dari keterangan anaknya kepada peneliti, ibunya sekarang bekerja di Lubuk Selasih

dan pulang sekali dua minggu. Dengan kondisi demikian, peneliti memutuskan untuk mencari orang lain sebagai pengganti Eva Mairoza.

Setelahnya, peneliti langsung bertolak menuju ke kelurahan Tanah Garam. Pertama peneliti menuju ke rumah Chris Diyanti Mawar Permata Sari. Akan tetapi ia tidak berada di rumah. Dari keterangan ayahnya ia sedang bekerja dan pulang pukul 20.00 WIB. Oleh sebab itu, peneliti kemudian pergi menuju rumah informan lain yang masih berlokasi di tempat yang sama, Ratna Zubiah. Setelah itu, peneliti menuju ke rumah informan lain yang masih berada di Tanah Garam, seperti Zola Saputra dan David Ardi yang peneliti temui di tempat peneliti mewawancarai kedua informan sebelumnya, yakni di rumah Zola Saputra. Setelah mewawancarai keduanya, peneliti memilih untuk pulang dahulu disebabkan sudah masuk waktu maghrib. Setelahnya, sekitar pukul 20.00 WIB peneliti kembali lagi menuju ke rumah Chris Diyanti Mawar Permata Sari dan akhirnya peneliti bertemu dengannya yang baru saja pulang bekerja. Setelah wawancara, peneliti menanyakan kenalannya yang pernah menaiki angkot. Kemudian, ia merekomendasikan Muhammad Fajar.

Selanjutnya, peneliti melanjutkan kegiatan wawancara pada tanggal 23 Juni 2023. Sebelum berangkat menuju tempat informan, peneliti terlebih dahulu menghubungi Annisa Amalia Sulaiman untuk menyampaikan maksud peneliti dan sekaligus juga menanyakan keberadaan dari Zulfadli yang peneliti tidak tahu alamat rumahnya. Annisa Amalia Sulaiman tidak tahu pasti di mana alamat rumah Zulfadli, dan nomor telepon miliknya yang ada padanya juga tidak aktif. Kemudian, peneliti membuat janji dengan Annisa Amalia Sulaiman untuk

mewawancainya pada esok hari pada tanggal 24 Juni 2023, karena peneliti ingin mengutamakan informan yang bisa ditemui secara langsung. Setelah itu, peneliti menghubungi Febria Zoni yang sebelumnya juga telah peneliti hubungi dalam wawancara untuk kebutuhan data bab 2. Peneliti kemudian pergi menemuinya yang sedang berada di Terminal Lintas Sumatra.

Setelahnya, peneliti pergi menuju ke Kodim 0309 Solok dengan maksud untuk menemui Zulfadli. Namun ketika sampai di sana, peneliti tidak melihat adanya orang yang sedang berlatih wushu. Menurut salah satu pedagang tetap di area kodim ia belum melihat anak wushu yang datang untuk berlatih. Susahnya bagi peneliti untuk menemuinya, ditambah lagi keterbatasan waktu, peneliti memutuskan untuk mencari orang lain yang dapat menggantikan Zulfadli sama halnya dengan Eva Mairoza. Jadi terdapat dua orang yang harus peneliti temukan untuk dijadikan informan pelaku.

Selanjutnya, peneliti pergi ke bengkel milik Rizky Ramadhan. Ketika peneliti datang, ternyata ia sedang bekerja dan karenanya ia menjanjikan kepada peneliti untuk wawancara setelah maghrib. Oleh karena itu, peneliti pergi ke tempat Muhammad Fajar yang direkomendasi oleh Chris Diyanti Mawar Permata Sari sebelumnya menuju *Coffee Shop* miliknya. Di sana peneliti tidak bertemu dengannya sebab menurut temannya yang sedang menjaga kedai kopinya, ia sedang ada pertandingan sepak bola dan kemungkinan akan kembali setelah maghrib. Saat waktu maghrib berlangsung, peneliti pergi ke kedai milik Misky. Di sana peneliti menemuinya sedang duduk di depan kedainya dan meminta bantuannya sekali lagi untuk wawancara.

Setelah menemui Misky, peneliti pergi lagi menuju ke tempat Rizky Ramadhan dan melangsungkan wawancara dengannya sesuai waktu yang telah ia janjikan. Barulah setelah itu, peneliti kembali lagi mencoba menemui Muhammad Fajar. Ternyata ia telah kembali dan peneliti meminta kesediannya untuk diwawancarai. Akhirnya Muhammad Fajar peneliti jadikan sebagai informan menggantikan Zulfadli.

Wawancara berikutnya peneliti laksanakan pada tanggal 24 Juni 2023. Peneliti terlebih dahulu pergi menemui Iswardi di rumahnya. Setelah wawancara dengannya, peneliti juga meminta izin untuk memfoto angkot miliknya. Tidak jauh dari rumahnya, peneliti pergi menuju rumah Nofrita Hariani yang diberi tahu oleh Muhammad Fajar. Setelah mewawancarnya, peneliti kembali ke rumah dan kemudian langsung melakukan wawancara dengan Annisa Amalia Sulaiman melalui via telepon *WhatsApp*.

3. Studi Dokumen

Dokumen ialah catatan peristiwa yang telah berlalu dalam bentuk tulisan, gambar dan karya-karya monumental seseorang (Sugiyono 2013: 240). Di dalam penelitian dokumen yang memiliki kaitan dengan fokus suatu penelitian, maka bisa dimanfaatkan untuk mendukung penelitian. Dokumen juga berguna untuk melengkapi data hasil observasi dan wawancara.

Oleh sebab itu, maka studi dokumen yang digunakan pada penelitian ini ialah foto objek yang diobservasi, foto saat berlangsungnya wawancara dengan informan penelitian, dan dokumen tentang transportasi umum dari Dinas

Perhubungan Kota Solok dan BPS Kota Solok. Adapun foto, gambar, serta dokumen tersebut disajikan pada skripsi ini.

1.6.5 Unit Analisis

Unit analisis berkaitan dengan satuan apa yang dipilih di dalam menganalisis data. Penentuan unit analisis diperlukan agar penelitian lebih terfokus sehingga validitas dan reliabilitas penelitian dapat terjaga. Di dalam menentukan kriteria dari unit analisis haruslah sesuai dengan permasalahan dan tujuan penelitian. Unit analisis ini dapat berupa individu, kelompok sosial, lembaga, bahkan komunitas.

Unit analisis di dalam penelitian ini ialah individu yang tidak lain ialah warga kota yang memanfaatkan transportasi umum yakni angkot. Alasannya karena fokus penelitian yang dilakukan yakni mengetahui perilaku warga kota dalam memanfaatkan transportasi umum. Maka dari itu pada proses pengumpulan data peneliti melakukan wawancara mendalam terhadap individu yang dahulunya pernah memanfaatkan angkot Solok.

1.6.6 Analisis Data

Analisis data dalam penelitian kualitatif disebut sebagai analisis berkelanjutan (*ongoing analysis*). Pada prosesnya penelitian ini dilakukan sejak awal penelitian, yakni pada saat terjun ke lapangan untuk mengumpulkan data hingga penulisan laporan dan membuat kesimpulan.

Analisis data dalam penelitian kualitatif adalah suatu proses sistematis untuk menentukan bagian-bagian dan saling keterkaitan antara bagian-bagian dan keseluruhan dari data yang telah dikumpulkan untuk menghasilkan klasifikasi atau

tipologi (Afrizal 2019: 175-176). Artinya di dalam proses analisis, data yang telah diperoleh akan diinterpretasikan dahulu untuk menentukan data apa saja yang penting dan kemudian dikelompok-kelompokan atau diklasifikasikan.

Penelitian ini menggunakan cara analisis data dari Miles dan Huberman. Di dalam hal ini, Miles dan Huberman membagi analisis data menjadi tiga tahap berikut.

- a. Kodifikasi data merupakan tahap pekodean atau pemberian nama oleh peneliti terhadap data. Tahap ini dilakukan dengan cara peneliti menulis kembali catatan lapangan yang diperoleh dari kegiatan pengumpulan data (wawancara mendalam) guna memilah informasi penting dan tidak penting bagi penelitian yang kemudian diklasifikasikan dan dinamai (pekodean).
- b. Penyajian data merupakan tahap kedua yang mana peneliti menyajikan data berupa kategori atau pengelompokan.
- c. Penarikan kesimpulan merupakan tahap di mana peneliti menarik kesimpulan berdasarkan hasil interpretasi peneliti atas temuannya. Setelah kesimpulan didapat, peneliti mesti mengecek proses koding dan penyajian data untuk memastikan tidak ada kesalahan yang dilakukan (Afrizal 2019: 178-180).

1.6.7 Definisi Operasional Konsep

Definisi operasional konsep merupakan cara untuk mendefinisikan konsep-konsep di dalam penelitian secara operasional. Tujuannya ialah untuk memberi batasan terhadap konsep-konsep yang digunakan sehingga terhindar dari

kerancuan dalam menggunakan. Berikut definisi operasional konsep pada penelitian ini.

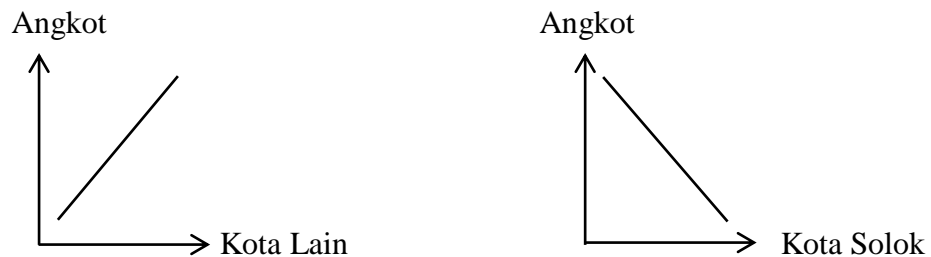
- a. Pola perilaku merupakan keteraturan dari perilaku warga kota yang menafsirkan simbol-simbol dan objek dalam interaksi sosialnya ketika memanfaatkan transportasi umum.
- b. Makna merupakan pengertian atau pandangan individu terhadap setiap obyek dalam interaksi sosialnya ketika memanfaatkan transportasi umum.
- c. Warga kota ialah mereka yang terdaftar sebagai penduduk Kota Solok dan memanfaatkan angkutan Kota Solok.
- d. Transportasi umum merupakan moda transportasi yang disediakan khusus untuk melayani warga kota dengan rute tertentu serta dipungut bayaran.

1.6.8 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian diartikan sebagai *setting* atau konteks sebuah penelitian (Afrizal 2019: 128). Lokasi penelitian pada penelitian ini ialah Kota Solok. Kota Solok merupakan salah satu kota di Sumatera Barat yang wilayahnya terdiri dari dua kecamatan yakni Lubuk Sikarah dan Tanjung Harapan.

Berdasarkan observasi yang telah lama dilakukan bahwa angkot di kota ini tidak terlihat beroperasi. Bahkan umumnya yang beroperasi di kota ini hanya angdes dari Kabupaten Solok. Kondisi ini menimbulkan tanda tanya bagi peneliti. Sebab, idealnya berkembangnya suatu kota maka diikuti oleh perkembangan sektor-sektor yang ada di kota, termasuk sektor transportasi umum. Namun, pada realitanya di Kota Solok malah transportasi umumnya yakni angkot cenderung

berkurang bahkan bisa dikatakan hampir tidak beroperasi lagi, padahal Kota Solok terus mengalami perkembangan saat ini.



Gambar1. 1 Kurva Perbandingan Antara Angkutan Kota Solok Dengan Angkutan Kota Lain

Kondisi ini jelas berbanding terbalik dengan kota-kota lain yang ada di Sumatera Barat seperti Kota Padang Panjang dan Kota Bukittinggi yang luasnya malah jauh lebih kecil dibandingkan Kota Solok. Pada kota-kota ini angkotnya masih beroperasi dan dimanfaatkan warganya.

Berdasarkan kondisi dan perbandingan antar wilayah tersebut, maka peneliti tertarik melakukan penelitian ini di Kota Solok untuk mengetahui makna angkot bagi warga Kota Solok serta pola perilaku warga kota dalam memanfaatkan angkot.

1.6.9 Jadwal Penelitian

Jadwal penelitian ini sebelumnya telah peneliti susun setelah melaksanakan ujian seminar proposal pada 20 Desember 2022. Penelitian dilakukan selama 6 bulan, dimulai pada bulan Januari 2023 dan ditargetkan selesai pada bulan Juni 2023. Namun, pada bulan Juni 2023 peneliti tidak lulus sidang skripsi, sehingga peneliti diberi kesempatan untuk memperbaiki skripsi ini dengan teori yang disarankan oleh dosen penguji dengan batas waktu hingga bulan Juli 2023. Berikut ini jadwal penelitian dalam penulisan skripsi ini.

Tabel 1. 4
Jadwal Penelitian

No	Nama Kegiatan	Tahun 2023						
		Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul
1	Penyusunan Pedoman Wawancara	■					■	
2	Penelitian Lapangan		■	■				
3	Analisis Data			■	■			■
4	Penulisan dan Bimbingan Skripsi	■		■	■	■	■	■
5	Ujian Skripsi							■

