

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakat. Menurut UU No 14 Tahun 1992, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara (UU No 14 tahun 1992 Tentang Transportasi dan angkutan jalan raya, di akses dari situs kemenhub.go.id).

Angkutan umum merupakan salah satu sarana transportasi yang sangat penting bagi penduduk didaerah perkotaan. Kota yang baik dan nyaman salah satunya ditandai dengan baiknya sistem operasi angkutan umum. Adanya sebagian besar penduduk kota yang umumnya pengguna tetap (captive) dari fasilitas transportasi ini, menyebabkan angkutan umum merupakan sarana yang sangat berpengaruh bagi berjalannya aktivitas perkantoran, pendidikan dan perdagangan di perkotaan (pasal 1 UU No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, di akses dari hubdat.dephub.go.id).

Menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana

lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Pengertian lalu lintas itu sendiri diatur dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan khususnya Pasal 1 ayat (1). Lalu lintas terbagi atas laut, darat dan udara. Lalu lintas sendiri merupakan suatu sarana transportasi yang dilalui bermacam-macam jenis kendaraan, baik itu kendaraan bermesin roda dua atau beroda empat pada umumnya dan kendaraan yang tidak bermesin contohnya sepeda, becak, dan lain-lain.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia "kendaraan adalah sesuatu yang digunakan untuk dikendarai" (478, Depdiknas). Menurut Undang-Undang No. 22 tahun 2009, yang disebut dengan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang bergerak diatas rel, sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.

Peningkatan jumlah penduduk secara tidak langsung akan meningkatkan kebutuhan penambahan jumlah armada angkutan umum pada rute-rute tertentu. Peningkatan kebutuhan armada angkutan umum selalu dipecahkan dengan menambah jumlah armadanya. Penambahan jumlah armada pada rute-rute tertentu yang melewati ruas jalan dengan volume lalu lintas yang tinggi pada umumnya akan menyebabkan masalah lalu lintas, disamping itu juga menyebabkan munculnya permasalahan transportasi.

Salah satu permasalahan transportasi yang ada di Provinsi Sumatera Barat khususnya bagi masyarakat kota Padang dan sekitarnya adalah ketersediaan angkutan umum yang efisien dan efektif menuju Bandara Internasional Minangkabau (BIM).

Dewasa ini, dengan pertumbuhan kendaraan yang cukup tinggi di Kota Padang dan sekitarnya, membuat waktu tempuh menggunakan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum dari dan ke Bandara Internasional Minangkabau mencapai 45 menit sampai 1 jam (Data dari PT KAI DIVRE Sumbar). Sehingga, ini menjadi salah satu permasalahan yang harus diatasi mengingat bandara merupakan salah satu gerbang perekonomian suatu daerah, karena waktu tempuh akan sangat berpengaruh kepada lalu lintas orang maupun barang dari dan ke Bandara Internasional Minangkabau.

Salah satu cara mengatasi permasalahan transportasi dari dan ke bandara Internasional Minangkabau adalah membuat rute kereta api dari Padang ke Bandara Internasional Minangkabau yang di mulai perencanaan semenjak tahun 2012. Menurut Direktur Perkeretaapian kementerian perhubungan seperti dikutip (dari harian merdeka.com tahun 2016) bahwa pembangunan KA BIM ditujukan untuk mengintegrasikan pelayanan transportasi udara dengan moda kereta serta meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap layanan kereta, sehingga mempersingkat waktu tempuh ke Bandara Internasional Minangkabau.

Berkaitan dengan hal tersebut, proses konstruksi kereta BIM membuat jalur perkeretaapian memiliki perlintasan sebidang yang merupakan perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan raya yang terletak di jalan Padang-Bukittinggi tepatnya di Duku. Kasus yang menonjol pada perlintasan sebidang adalah tingginya angka kecelakaan lalu-lintas antara kendaraan dengan kereta api, terutama pada perlintasan yang tidak dijaga. Berdasarkan data yang dirilis PT. KAI, sejak 2016 hingga Desember 2018 terdapat 35 kecelakaan yang melibatkan kereta api di Sumatra Barat.



Dari angka tersebut, 27 kejadian merupakan kecelakaan dengan kendaraan roda empat dan dua, sementara sisanya adalah kecelakaan antara kereta dan pejalan kaki. Disamping itu juga menjadi pemicu timbulnya kemacetan yang disebabkan adanya pengoperasian palang pintu perlintasan sebidang. Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi kendaraan wajib :

1. Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/ atau ada isyarat lain (jika ada palang perlintasan pintu)
2. Mendahulukan kereta api,
3. Memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

Dengan diresmikannya pengoperasian Kereta Api Bandara Minangkabau Ekspres pada Senin, 21 Mei 2018. KA Bandara ini beroperasi dari Stasiun Padang menuju Stasiun Bandara Internasional Minangkabau (BIM) menimbulkan masalah baru baik kondisi lalu lintas di sekitar perlintasan sebidang yang ada di jalan raya Padang–Bikittinggi, karena jalan ini tergolong jalanan yang cukup sibuk karena merupakan jalanan lintas yang menghubungkan antar daerah.

Perilaku tidak disiplin masyarakat dalam berlalu-lintas seperti mengendarai kendaraan melebihi batas kecepatan yang ditentukan, menerobos lampu lalu lintas, melewati marka pembatas jalan, tidak melengkapi alat keselamatan seperti halnya tidak menggunakan helm. Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi juga melibatkan cara pengendara yang “menerabas antrian kendaraan, berkendara zigzag dengan kecepatan tinggi, beberapa kali pernah menerabas lampu lalu lintas, dan melanggar rambu yang dilarang menikung” (Hendratno, 2009: 499).



Kondisi lain digambarkan Emile Durkheim (dalam Hendratno, 2009), perilaku pengendara seperti di atas, diistilahkan sebagai anomie, berpuasnya pegangan pada kaidah-kaidah yang ada menimbulkan keadaan yang tidak stabil, dan keadaan tanpa kaidah. Perilaku menyimpang (deviant behavior) terjadi apabila manusia mempunyai kecenderungan untuk lebih mementingkan suatu nilai sosial budaya, dari pada kaidah-kaidah yang ada untuk mencapai cita-cita atau kepentingan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan observasi awal yang dilakukan, perilaku tidak disiplin pengendara seperti inilah menjadi suatu permasalahan baru di sekitar perlintasan kereta api yang ada di jalan raya Padang-Bukittinggi. Salah satu kondisi yang sering kita lihat adalah ketidak disiplin pengendara disaat pintu perlintasan di tutup, banyak pengendara memakai lajur lawan untuk menunggu kereta lewat dengan harapan bisa lebih cepat nantinya setelah palang pintu kereta dibuka lagi. Namun kondisi seperti ini nantinya membuat kemacetan karena, pertemuan kendaraan dari dua lajur yang saling serobot sehingga, sering memicu kemacetan panjang. Dengan kondisi seperti itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “Alasan Pengendara Melanggar Perlintasan Sebidang Kereta Api BIM Jalan Raya Padang-Bukittinggi (Studi Pada Perlintasan 01 Duku, Kab. Padang Pariaman) ”.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang diuraikan diatas maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian ini adalah mendeskripsikan Alasan Pengendara Melanggar Perlintasan Sebidang Kereta Api BIM Jalan Raya Padang-Bukittinggi.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mengidentifikasi pemahaman pengendara terhadap rambu-rambu lalulintas disekitar perlintasan sebidang kereta bandara.
2. Mengidentifikasi alasan pengendara yang menggunakan lajur lawan disaat pintu perlintasan kereta di tutup.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Akademis

1. Memberikan kontribusi terhadap implementasi ilmu yang dipelajari di Jurusan Sosiologi.
2. Sebagai informasi bagi peneliti dan orang lain dalam melihat dampakdampak yang ditimbulkan dari adanya perlintasan sebidang kereta BIM terhadap kondisi lalu lintas.

1.4.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini adalah memberikan kontribusi ilmu terhadap perkembangan ilmu sosial terutama bagi studi ilmu sosiologi.

1.5 Tinjauan Pustaka



1.5.1 PT Kereta Api Indonesia

PT Kereta Api Indonesia (KAI) adalah sebuah Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan jasa angkutan penumpang dan barang. Pada tanggal 28 September 1945, pernyataan sikap oleh ismangil dan sejumlah anggota AMKA (Angkatan Moeda Kereta Api) lainnya menegaskan bahwa mulai hari itu kekuasaan perkeretaapian berada di tangan bangsa Indonesia sehingga jepang sudah tidak berhak untuk ikut campur dengan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya tanggal 28 September 1945 sebagai hari kereta api serta dibentuknya Djawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia (DKARI).

Nama DKARI pun berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA), semasa orde lama. Lalu, pada tanggal 15 September 1971 berubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Kemudian pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka), dan semenjak tanggal 1 Juni 1999, Perumka mulai menunjukkan keterbukaannya dan berubah menjadi PT Kereta Api (persero). Pada bulan Mei 2010 berubah menjadi PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), hingga saat ini.

Di Sumatra Barat merupakan daerah Divisi Regional (DIVRE) II yang mengoperasikan kereta api penumpang dan barang yang berpusat di stasiun Padang. Yang terbaru dari PT. KAI DIVRE II SUMBAR adalah kereta api minangkabau ekspres yang melayani perjalanan dari stasiun Padang menuju Bandara Internasional Minangkabau, yang bertujuan untuk memobilisasi penumpang yang akan menuju



Bandara Internasional Minangkabau agar mencapai tujuan dengan cepat tanpa terkendala kemacetan yang mengakibatkan keterlambatan menuju bandara.

Salah satu perlintasan yang dilalui oleh kereta api BIM adalah perlintasan 01 Duku, yang mana konstruksi bangunan tersebut menghambat pengguna jalan lintas yang disebabkan oleh aktivitas perjalanan kereta api bim, sehingga memicu terjadinya kemacetan.



1.5.2 Pengguna Kendaraan Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedang yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

1.5.3 Perspektif Sosiologis

Fenomena sosial yang terjadi pada masyarakat dapat di lihat dan ditemukan dalam kehidupan sehari-hari, sehingga semua fenomena atau kejadian tersebut dapat dianalisis pada berbagai bidang disiplin ilmu sosial. Salah satu disiplin ilmu itu adalah ilmu Sosiologi, ilmu Sosiologi adalah salah satu disiplin ilmu yang mempelajari tentang masyarakat yang mana termasuk didalam nya kehidupan masyarakat dan interaksi yang terjadi didalam kehidupan bermasyarakat. Dalam kaitan dengan penelitian alasan pengendara melanggar perlintasan kereta api BIM di jalan raya Padang–Bukittinggi,

peneliti ingin mengkaji motif dari pengendara yang melanggar ketika kereta api melintas.

Salah satu paradigma dalam ilmu sosiologi adalah Paradigma definisi sosial, yang mana salah satu teori dalam paradigma ini adalah teori fenomenologi. Menurut teori fenomenologi dalam paradigma definisi sosial, dikatakan bahwa, manusia merupakan aktor yang aktif dan kreatif dari realitas sosialnya. Realitas sosial bukan alat yang statis dari pada paksaan fakta sosial. Artinya tindakan manusia tidak sepenuhnya ditentukan oleh norma-norma, kebiasaan-kebiasaan, nilai-nilai dan sebagainya yang kesemuanya itu tercakup dalam konsep fakta sosial.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teori fenomenologi (*phenomenological sociology*) Alfred Schutz yang mana teori ini memfokuskan manusia sebagai aktor yang memiliki motivasi dalam melakukan sebuah tindakan. menurut Schutz tindakan manusia menjadi suatu hubungan sosial bila manusia memberikan arti atau makna tertentu terhadap tindakannya dan manusia lain memahami pula tindakannya itu sebagai sesuatu yang penuh arti. Pemahaman secara subjektif terhadap suatu tindakan sangat menentukan terhadap kelangsungan proses interaksi sosial, baik bagi aktor yang memberikan arti terhadap tindakannya sendiri maupun bagi pihak lain yang menterjemahkan dan memahaminya, serta yang akan bereaksi sesuai dengan yang dimaksud oleh aktor (Ritzer, 2010:59).

Pada dasarnya motif mengandung tiga komponen pokok yaitu menggerakkan, mengarahkan dan menopang tingkah laku manusia. Berikut perincian tiga komponen tersebut adalah sebagai berikut :

1. Menggerakkan berarti menimbulkan kekuatan individu dan mengarahkan seseorang untuk bertindak dengan cara tertentu.
2. Memotivasi juga mengarahkan atau menyalurkan tingkah laku. Dengan demikian suatu orientasi tujuan dimana tingkah laku individu diarahkan terhadap tujuan.
3. Untuk menjaga dan menopang tingkah laku, lingkungan sekitar haruslah menguatkan intensitas dan arah dorongan dan kekuatan-kekuatan individu.

Untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu, seseorang dalam bertindak tentunya memiliki cara-cara tertentu pula dalam pencapaian tujuan tersebut. Sebagai makhluk hidup yang diberi akal dan fikiran oleh Tuhan Yang Maha Esa manusia memiliki kemampuan yang lebih kreatif dari pada makhluk lainnya. Hal tersebut sesuai dengan teori-teori yang termasuk kedalam paradigma definisi sosial yang menyatakan bahwa manusia adalah aktif dan kreatif.

Individu dilihat sebagai seseorang yang memiliki macam-macam tujuan yang mungkin diinginkannya dan atas dasar suatu kriteria menentukan suatu pilihan diantara tujuan-tujuan yang saling bersaing ini. Individu itu lalu menilai alat yang mungkin dapat dipergunakannya untuk mencapai tujuan yang dipilih tadi (Johnson, 1994:220).

Menurut Schutz, cara kita mengkonstruksikan makna diluar dari arus pengalaman adalah melalui proses tipikasi yakni proses klasifikasi atau penggolongan pengalaman berdasarkan keserupaannya. Kemudian orang membuat serangkaian kriteria, dengan kriteria itu orang mengidentifikasi karakter-karakter mereka secara khusus yang disebut sebagai “ Hubungan makna” (*meanings contexts*), serangkaian

kriteria yang dengannya kita mengorganisir pengalaman indrawi kita kedalam suatu dunia yang bermakna.

Hubungan-hubungan makna diorganisir secara bersama-sama juga melalui proses tipikasi, kedalam apa yang Schutz namakan “kumpulan pengalaman” (*stock of knowledge*). Kumpulan pengetahuan bukanlah pengetahuan tentang dunia, melainkan segala kegunaan-kegunaan praktis dari dunia itu sendiri. Dunia sosial kita terbentuk oleh kumpulan pengetahuan yang diterima begitu saja (*taken for granted*) dan dimiliki bersama dengan orang lain. Kumpulan pengetahuan ini merupakan dasar semua aktivitas yang kita lakukan. Menurut Schutz dalam kehidupan sehari-hari kita terus menafsirkan makna subjektif dari tindakan orang lain, untuk dapat memahami makna subjektif dari tindakan seseorang kita harus melihat motif yang mendasari tindakan orang tersebut.

Sementara itu Schutz mengatakan, memperjelas dan memeriksa makna dari tindakan manusia. Kita tidak memulai dari memahami makna dari suatu tindakan, tetapi yang harus kita lakukan adalah menemukan apa yang mau dicapai oleh tindakan tersebut. Ditambahkan lagi oleh Schutz, sebuah elaborasi harus kita lakukan dengan menghubungkan maksud tindakan itu dengan serangkaian konteks makna yang telah ditentukan sebelumnya dan yang diterima apa adanya, oleh karena itu kita tidak hanya berurusan dengan satu makna saja, tetapi dengan suatu kompleksitas makna (Craib, 1994:134).

Schutz menjelaskan ada dua bentuk motif yang mendorong seseorang melakukan tindakan yaitu :

1. Motivasi penyebab (*because of motive*), yaitu motivasi yang timbul karena pengalaman-pengalaman masa lalu individu sebagai anggota masyarakat yang dapat mendorong individu untuk melakukan tindakan. Motivasi ini bersifat objektif sebab menggambarkan masa lampau yang ditafsirkan oleh masa kini.
2. Motivasi tujuan (*in order to motive*), yaitu motivasi yang timbul karena melihat adanya nilai-nilai yang akan dicapai dari tindakan seseorang untuk jangkauan masa yang akan datang, motivasi ini merujuk kepada masa yang akan datang dimana aktor ingin mencapainya melalui beberapa tindakan. Motif ini bersifat subjektif sebab ada kemungkinan hanya individu itu sendiri yang mengetahui apa yang ingin ia capai dimasa yang akan datang .

Schutz menggolongkan motif-motif sebagai “motif untuk”(*in order to motive*) dan “motif karena” (*because of motive*) dalam pandangan fenomenologi. *In order to motive* merupakan tujuan yang digambarkan sebagai maksud, rencana, harapan, minat dan sebagainya yang diinginkan aktor dan karena itu berorientasi ke masa depan. Sedangkan *because of motive* merujuk kepada pengalaman masa lalu aktor dan tertanam dalam pengetahuannya yang terendapkan dan karena itu berorientasi masa lalu. Dalam interaksi “motif untuk” tindakan seseorang menjadi “motif karena” disebabkan oleh reaksi orang lain.

Dari pemaparan diatas, teori fenomenologi menjelaskan bahwa :

1. Seseorang melakukan tindakan terhadap “sesuatu”, jika sesuatu memiliki “makna” bagi dirinya. “Makna” ini diartikan sebagai suatu motif. Motif adalah suatu yang berada dibalik tindakan atau yang mendasari tindakan seseorang melakukan tindakan.

2. Seseorang melakukan tindakan didasari motif berdasarkan pengalaman-pengalamannya pada masa lalu. Jika seseorang mempunyai pengalaman yang buruk dari tindakannya, maka ia akan melakukan tindakan serupa yang hampir sama. Tetapi jika seseorang mempunyai pengalaman yang baik berdasarkan pengalamannya, maka ia cenderung ingin melakukan tindakan serupa yang sama.

Menurut Schutz, dalam beberapa kasus motivasi itu sangat sederhana sekali bentuknya dan sangat jelas. Tapi dalam kasus lain, motivasi sangatlah kompleks sekali sehingga tidak mungkin bagi kita untuk secara mutlak memahami motivasi orang lain dalam kehidupan sehari-hari karena motivasi hanya memberikan peluang pemahaman atas tindakan orang lain. Adanya pemahaman ini dapat meningkatkan pengertian kita terhadap makna tindakan orang lain (Zeitlin 1995:270).

Sehingga, untuk melihat fenomena “ Alasan Pengendara Melanggar Perlintasan Sebidang Kereta Api BIM di Jalan Raya Padang–Bukittinggi “ peneliti menggunakan teori fenomenologi karena ingin melihat dan mengetahui motivasi dari pengendara melakukan pelanggaran.

1.5.4 Penelitian Relevan

Penelitian terdahulu berkaitan dengan topik penelitian ini adalah yang dilakukan oleh Estrada Witras Putra tahun 2009 dengan judul studi "Keselamatan dan Keamanan Transportasi di Perlintasan Sebidang antara Jalan Rel dengan Jalan Umum" yang mana penelitian tersebut memfokuskan bahwa pentingnya keselamatan pengendara yang melintasi persilangan antara rel kereta api dengan jalanan umum. Hasil dari penelitian tersebut adalah perlintasan kereta api yang kondisi jalan raya nya padat sebaiknya dijaga minimal 2 orang petugas, setiap perambuan jalan raya harus dilengkapi mengingat rambu peringatan sangat penting untuk meningkatkan keselamatan transportasi dan jalan raya dengan kategori tingkat kepadatan yang tinggi seharusnya tidak dibangun perlintasan kereta api karena potensi kecelakaannya tinggi.

Perbedaan penelitian yang peneliti lakukan dengan penelitian sebelumnya yaitu pada penelitian ini peneliti memfokuskan pada alasan individu melakukan pelanggaran yang dilakukan pengendara kendaraan bermotor disekitar perlintasan kereta sebidang.



1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Pendekatan dan Tipe Penelitian

Pendekatan Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif menurut Strauss dan Corbin adalah jenis penelitian yang temuan-temuannya tidak di peroleh melalui prosedur statistik atau bentuk hitungan lainnya (Afrial, 2014:13). Metode penelitian kualitatif sebagai metode penelitian ilmu-ilmu sosial yang mengumpulkan dan menganalisa data berupa kata-kata (lisan maupun tulisan) dan perbuatan manusia yang diperoleh melalui teknik pengumpulan data, yang kemudian data tersebut dianalisis dan diolah dengan menggunakan teknik analisis data kualitatif sehingga menghasilkan temuan baru yang menjawab pertanyaan penelitian.

Pendekatan ini dipilih, karena pendekatan penelitian kualitatif mampu menjelaskan secara detail apa saja bentuk pelanggaran yang dilakukan pengendara disaat perlintasan kereta di tutup dan apa alasan pengendara melakukan pelanggaran tersebut. Dengan pendekatan kualitatif, peneliti bisa mendapatkan informasi yang lebih rinci berupa informasi yang diberikan informan melalui kata-kata pada saat wawancara, dokumen dan masyarakat sebagai pengamat mengenai keadaan serta bukti dari kondisi yang terjadi disekitar perlintasan. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif ini sehingga mampu mendapatkan keadaan yang sebenarnya terjadi dan mampu menjawab pertanyaan penelitian.

Dalam penelitian ini menggunakan tipe deskriptif yaitu tipe penelitian yang mendeskripsikan suatu keadaan melalui data-data yang diperoleh dilapangan, foto,

catatan, dan dokumen resmi guna menggambarkan subyek penelitian (Moleong, 2002: 6). Dengan menggunakan tipe deskriptif peneliti dapat menggambarkan secara jelas pemahaman pengendara terhadap rambu-rambu lalu lintas, bentuk pelanggaran di sekitar perlintasan sebidang dan alasan pengendara melakukan pelanggaran disekitar perlintasan sebidang, sehingga dapat menjelaskan keadaan yang sebenarnya serta dapat menjawab pertanyaan penelitian.

1.6.2 Informan Penelitian

Dalam penelitian kualitatif informan menjadi sumber data yang utama dan paling penting. Informan adalah narasumber dalam penelitian yang berfungsi untuk menjangkau sebanyak-banyaknya data dan informasi yang berguna bagi pembentukan konsep dan proposisi sebagai temuan penelitian (Bungin, 2003: 206). Pemilihan informan dilakukan dengan tujuan untuk mendapatkan informasi dari berbagai sumber dan menggali informasi yang menjadi dasar penulisan laporan (Moleong, 2005:3). Oleh karena itu, dalam penelitian ini menggunakan teknik pemilihan informan dengan menggunakan teknik *purposive sampling* (pemilihan informan secara sengaja) yaitu mewawancarai informan dengan sengaja berdasarkan pertimbangan atau karakteristik guna mendapatkan informasi mengenai alasan pengendara melanggar perlintasan sebidang kereta api BIM di jalan raya Padang-Bukittinggi.

Kriteria informan yang ditetapkan 1) Pengendara yang melakukan pelanggaran di perlintasan yaitu roda empat dan sejenisnya sebagai informan pelaku 2) sudah melakukan pelanggaran lebih dari 2 kali 3) stake holder yang berkaitan dengan lalu lintas sebagai informan pengamat.

Informan dalam penelitian ini berjumlah 7 orang informan, yang terdiri 6 informan pelaku yang terdiri dari sopir kampas telur, sopir angkot, sopir minibus dan sopir penambang pasir. Informan ini dapat menggambarkan perilaku pengemudi dalam berkendara. Tidak hanya para pengendara, untuk melengkapi informasi yang didapat, ditetapkan untuk menanyakan juga kepada petugas, yang mana dalam penelitian ini ada 1 orang petugas penjaga perlintasan yang mengetahui kondisi di area perlintasan tersebut, dalam penelitian ini untuk menanyakan kondisi di sekitar dan bentuk pelanggaran sehingga dapat mengkonfirmasi apa yang telah disampaikan informan pelaku.

1.6.3 Data yang Diambil

Dalam penelitian kualitatif, data yang diambil berupa kata-kata baik itu tertulis maupun lisan serta perbuatan manusia, tanpa adanya upaya untuk mengangkakan data yang telah diperoleh (Afrizal, 2014:16). Kata-kata dan tindakan orang yang diamati maupun yang diwawancarai merupakan data yang utama, yang didapat dengan bantuan pengambilan gambar atau foto. Dalam penelitian ini, data dikumpulkan melalui dua sumber yaitu data primer dan data skunder.

1. Data primer adalah data yang diperoleh di lokasi penelitian yang dilakukan secara langsung pada saat pengumpulan data berlangsung, data ini didapat langsung dari sumbernya yaitu para informan yang telah ditentukan dengan melakukan wawancara mendalam. Dalam penelitian ini adalah data yang didapat langsung dari pelanggar lalu lintas sebagai informan pelaku dan masyarakat beserta *stake holder* lainnya sebagai informan pengamat.

2. Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi kepustakaan yaitu dengan mempelajari bahan-bahan tertulis, literature, hasil penelitian, Koran, majalah, artikel, website atau studi dokumentasi yang diperoleh dari instansi terkait. Data sekunder merupakan semua data yang diperoleh dari internet, studi kepustakaan, undang-undang maupun peraturan pemerintahan, serta dilengkapi dengan hasil penelitian-penelitian sebelumnya yang tentu saja mempunyai kaitan dengan permasalahan penelitian. Data sekunder yang diambil dalam penelitian ini adalah dokumentasi, foto-foto dan literature-literatur hasil penelitian.

1.6.4 Teknik dan Alat Pengumpulan Data

a) Wawancara Mendalam

Dalam melakukan pengumpulan data diawali dengan wawancara mendalam (*indepth interview*). Melakukan wawancara dengan informan guna memperoleh data dan informasi yang lebih dalam mengenai alasan pelanggaran lalu lintas di sekitar perlintasan kereta api sebidang. Wawancara mendalam merupakan suatu cara pengumpulan data atau informasi dengan cara langsung bertatap muka dengan informan dengan maksud mendapatkan gambaran lengkap tentang topik yang diteliti (Bungin, 2003 :110). Menurut Gorden dalam (Hendriansyah, 2003:29) wawancara mendalam adalah percakapan yang dilakukan antara dua orang dimana salah satunya bertujuan untuk menggali dan mendapatkan informasi untuk satu tujuan tertentu.

Wawancara yang peneliti lakukan untuk mendapatkan data yang berkaitan dengan permasalahan penelitian menggunakan teknik *purposive sampling*. Informan yang sudah diketahui kriterianya dapat dijadikan sumber informasi untuk masalah penelitian tentang

apa alasan maupun motivasi dari pelanggar melakukan pelanggaran lalu lintas di sekitar perlintasan sebidang kereta api BIM. Dalam mengumpulkan data dengan teknik wawancara mendalam peneliti telah menyiapkan alat pengumpulan data berupa pedoman wawancara, alat tulis serta perekam suara.

b) Observasi

Disamping melakukan wawancara mendalam dengan informan pelaku, selanjutnya peneliti melakukan juga observasi, atau pengamatan secara langsung disekitar perlintasan kereta api sebidang kereta api BIM. Melalui observasi peneliti dapat melihat, mendengar dan merasakan apa yang sebenarnya terjadi, sehingga peneliti melihat secara langsung apa saja jenis pelanggaran yang dilakukan dan pengendara yang mana sering melakukan pelanggaran.

Metode observasi bertujuan untuk mendapatkan data yang bisa menjelaskan atau menjawab permasalahan penelitian. Data observasi berupa data faktual, cermat dan terperinci tentang keadaan lapangan, observasi yang dilakukan adalah *participant as observer* yaitu peneliti memberitahu maksud dan tujuan pada kelompok yang diteliti (Ritzer, 2003:74).

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode observasi untuk melihat secara langsung bentuk pelanggaran dan siapa yang melakukan pelanggaran di perlintasan sebidang yang berada di jalan lintas Padang- Bukittinggi. Dengan melihat secara langsung pelanggaran dan siapa saja yang melanggar dapat menjadi informasi bagi peneliti untuk menjawab pertanyaan penelitian.

Tabel 1.1
Data Yang Diambil

No	Tujuan penelitian	Informan	Teknik
----	-------------------	----------	--------

1	Mendekripsikan pemahaman pengendara terhadap rambu-rambu lalu lintas	- Pengemudi yang melakukan pelanggaran - Petugas penjaga perlintasan	Wawancara mendalam
2	Mendeskripsikan alasan pengendara melakukan pelanggaran	- Pengemudi yang melakukan pelanggaran	Wawancara mendalam

1.6. 5 Unit Analisis

Dalam penelitian unit analisis bertujuan untuk memfokuskan yang diteliti, dapat berupa kelompok sesuai dengan fokus permasalahan (Moleong, 2002: 49). Dalam penelitian ini unit analisis berguna untuk memfokuskan kajian yang dilakukan atau objek yang diteliti ditentukan kriterianya sesuai dengan permasalahan dan tujuan penelitian. Sesuai dengan fokus penelitian yang menjadi unit analisisnya adalah pengendara yang melakukan pelanggaran langsung. Selain itu unit analisis penelitian ini adalah masyarakat sekitar dan stake holder yang mengetahui dan memahami kondisi yang berkaitan dengan topik penelitian, sehingga dapat membantu peneliti dalam menjawab pertanyaan penelitian.

1.6. 6 Analisis Data

Analisis data Menurut (Moleong, 2005:103) analisis data adalah proses pengorganisasian data yang terdiri catatan lapangan, hasil rekaman dan foto dengan cara mengumpulkan, mengurutkan, mengelompokan serta mengkategorikan data kedalam pola, kategori, dan satuan dasar, sehingga mudah diinterpretasikan dan mudah dipahami. Data yang didapat secara keseluruhan dianalisis secara kualitatif dan dibantu dengan hasil wawancara merujuk pada emik dan etik. Kemudian data yang diperoleh

dari hasil pengamatan maupun hasil wawancara dikumpulkan dan dipelajari, nantinya akan dianalisis secara deskriptif kualitatif, berdasarkan interpretasi penelitian dengan dukungan data primer dan data sekunder yang didasarkan pada teori yang telah dipelajari.

Pencatatan dilakukan setelah kembali dari lapangan, setelah semua data terkumpul kemudian menelaah semua data yang diperoleh baik dalam bentuk data primer maupun data sekunder. Agar data dan informasi lebih akurat dan komprehensif, analisis data ini menggunakan triangulasi, artinya pertanyaan yang diajukan merupakan pemeriksaan kembali atas kebenaran jawaban yang diperoleh dari informasi, ditambah dengan pertanyaan yang bersifat melengkapi.



1.6.7 Proses Penelitian

Proses pengumpulan data yang peneliti lakukan dilakukan secara intensif medio bulan Maret sampai bulan Juni 2019. Sebelum melakukan proses pengumpulan data peneliti terlebih dahulu melakukan observasi atau pengamatan secara langsung diperlintasan sebidang kereta bandara untuk melihat bentuk pelanggaran yang sering dilakukan pengendara. Apabila peneliti melihat pengendara yang melakukan

pelanggaran, peneliti terlebih dahulu untuk menandai kendaraan yang melakukan pelanggaran seperti menandai plat nomor kendaraan dan identitas yang menjadi ciri khas dari kendaraan tersebut seperti stiker yang terdapat pada kendaraan tersebut. Proses ini peneliti lakukan sampai menemukan kendaraan yang melakukan pelanggaran lebih dari 2 kali sebagai syarat atau kriteria informan yang telah peneliti tetapkan.

Setelah mendapat informan proses selanjutnya peneliti mencari tahu tempat keberadaan pengemudi tersebut, berhubung informan peneliti kebanyakan sopir angkutan umum sedikit mempermudah peneliti mencari tahu keberadaannya. Dalam hal ini peneliti menemukan seperti di warung makan, pool kendaraan tersebut dan dibengkel. Di tempat inilah peneliti mencari tahu identitas mobil yang peneliti dapatkan itu dikendarai oleh siapa untuk menanyakan kesediaannya untuk menjadi informan penelitian. Sebelum menetapkan nya menjadi informan peneliti terlebih dahulu menjelaskan topik penelitian dan tujuan penelitian agar nantinya informan mengetahui maksud dan tujuan peneliti, sehingga dapat membangun rasa keterbukaan antara peneliti dan informan tersebut.

Setelah membangun keterbukaan awalnya peneliti menanyakan kesediaan untuk diwawancara. Apabila informan bersedia untuk di wawancara saat itu maka peneliti langsung melakukan proses pengumpulan data melalui wawancara, apabila tidak bersedia peneliti akan meminta waktu kapan informan itu bersedia dengan meminta kontak hp agar bisa dihubungi untuk menentukan jadwal dan tempat melakukan wawancara.

Pada proses pengumpulan data ini peneliti tidak berjalan mulus dan menemui kendala-kendala dilapangan diantaranya, dalam proses observasi untuk menentukan informan cukup memakan waktu karena peneliti harus memastikan secara teliti bahwa kendaraan beserta pengendaranya tersebut melakukan pelanggaran minimal 2 kali agar bisa dijadikan informan. Tidak hanya itu setelah mendapatkan informan peneliti juga menemui kendala seperti waktu yang tepat untuk melakukan wawancara, karena kebanyakan sopir bisa ditemui ketika istirahat makan siang dan malam karena sulit mengganggu jam kerja mereka, alasannya sopir mengejar tarikan agar pendapatannya banyak.

Kendala terakhir yaitu keterbukaan informasi dari para pengendara untuk menjawab pertanyaan yang peneliti lontarkan berkaitan dengan alasan melakukan pelanggaran. Alasan mereka cukup jelas, jika mereka jawab pertanyaan, muncul rasa khawatir takut diketahui pihak berwenang sehingga nantinya mereka di proses hukum, sehingga pada kondisi ini peneliti berusaha meyakinkan dan tidak jarang peneliti membutuhkan beberapa kalipertemuan untuk wawancara agar pertanyaan penelitian terjawab. Sehingga dengan kondisi ini peneliti meyakinkan bahwa informasi yang di dapat digunakan untuk keperluan penulisan skripsi dan akan menjaga rahsia identitasnya.

1.6.8 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang dipilih perlintasan sebidang kereta api BIM yang berlokasi di jalan raya lintas Padang-Bukittinggi di Duku Nagari Kasang Kabupaten Padang Pariaman. Pemilihan lokasi ini dikarenakan perlintasan tersebut tergolong baru dan berlokasi di jalan lintas, dimana lokasi tersebut mobilitas kendaraan cukup padat,

sehingga ada beberapa pengendara yang melakukan pelanggaran sehingga menimbulkan kemacetan apabila kereta melintas. Dengan timbulnya kemacetan maka peneliti tertarik untuk meneliti alasan pengendara melanggar perlintasan sebidang kereta api BIM jalan raya Padang-Bukittinggi.

1.6.9 Definisi Operasional Konsep

1. **BIM** adalah Bandar Udara Internasional Minangkabau atau biasa disingkat BIM adalah bandar udara bertaraf internasional utama di Provinsi Sumatera Barat yang berlokasi di Kabupaten Padang Pariaman.
2. **Pelanggaran** adalah perbuatan (perkara) melanggar aturan dan norma-norma yang telah disepakati.
3. **Pengendara** adalah orang yang mengendarai (kuda, mobil, motor, dan sebagainya); pengemudi.
4. **Perlintasan Sebidang** adalah perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan.

1.6.10 Jadwal Penelitian

Penelitian ini dilakukan semenjak penulisan *tor* di bulan Januari kemudian penulisan proposal penelitian, yaitu di bulan Januari 2019. Penelitian lapangan dilakukan pada bulan Maret-April 2019, kemudian dilanjutkan penulisan skripsi setelah mendapatkan data di lapangan. Akhirnya penelitian dan penulisan skripsi akhirnya selesai dilaksanakan.

Tabel 1.2
Jadwal Penelitian

No	Nama Kegiatan	2019						
		Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul
1	Tor							
2	SK Tor							
3	Bimbingan Proposal							
4	Seminar Proposal							
5	Perbaikan Proposal							
6	Pengumpulan Data							
7	Bimbingan Skripsi							
8	Ujian Skripsi							

