

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Transportasi merupakan komponen vital dalam mendukung aktivitas manusia sehari-hari. Kemajuan teknologi transportasi dan komunikasi telah mengubah cara manusia dan barang bergerak yang memungkinkan mobilitas yang cepat dan efisien yang terjadi antar wilayah, pulau, dan bahkan antar negara. Tanpa sarana transportasi, mobilitas manusia akan terbatas dan menghambat pertumbuhan ekonomi serta akses terhadap layanan kesehatan dan pendidikan. Abbas Salim (dalam Faqih, 2017) mendefinisikan transportasi sebagai pemindahan orang dan barang (muatan) dari satu tempat ke tempat lain. Melalui moda transportasi darat, laut, dan udara, transportasi memfasilitasi berbagai aktivitas manusia, baik dalam kegiatan ekonomi, sosial maupun budaya yang pada akhirnya mendukung pembangunan di berbagai sektor.

Sarana transportasi menjadi fondasi penting dalam pengembangan suatu kota. Sebagai infrastruktur yang mendukung mobilitas penduduk, transportasi berperan untuk memperlancar kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya masyarakat. Sistem transportasi yang efektif memungkinkan masyarakat bergerak dengan lebih cepat dan efisien, baik untuk bekerja, bersekolah, berbelanja, maupun mengakses layanan publik lainnya. Selain itu, sistem transportasi modern, seperti transportasi massal dan manajemen lalu lintas yang canggih juga berperan dalam mengurangi kemacetan lalu lintas dengan mengoptimalkan penggunaan jalan (Sitanggang & Saribanon, 2018).

Sarana transportasi yang memadai juga memainkan peran penting dalam pertumbuhan ekonomi kota. Dengan adanya transportasi yang baik, distribusi barang dan jasa dapat dilakukan dengan lebih cepat, mendukung perkembangan bisnis, serta meningkatkan daya saing kota di tingkat regional maupun nasional. Kota dengan sistem transportasi yang terintegrasi cenderung lebih menarik bagi investor dan wisatawan, yang pada gilirannya akan mendorong pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan penduduk. Hal ini menunjukkan bahwa semakin baik jaringan transportasi di suatu wilayah, semakin tinggi pula tingkat aksesibilitas dan perkembangan ekonomi antarwilayah (Rita Kurniati, 2021).

Saat ini, manusia dapat lebih mudah melakukan perjalanan dengan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor terdiri dari kendaraan umum dan kendaraan pribadi. Menurut data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Riau tahun 2024, jumlah kendaraan bermotor terus meningkat setiap tahunnya, berikut adalah datanya:

**Tabel 1**  
**Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Riau**

<b>Tahun</b>	<b>Mobil Penumpang</b>	<b>Bus</b>	<b>Sepeda Motor</b>
2021	367.515	6.060	3.485.246
2022	380.031	5.257	3.617.512
2023	426.607	5.627	3.858.987

Sumber: BPS Provinsi Riau, 2024

Berdasarkan tabel 1 di atas, dapat dilihat kendaraan bermotor di Provinsi Riau didominasi oleh sepeda motor. Sepeda motor merupakan jenis kendaraan pribadi yang umum dimiliki masyarakat. Jumlah kendaraan sepeda motor di Kota Pekanbaru pada tahun 2021 berjumlah 3.485.246 unit dan meningkat pada tahun

2022 menjadi berjumlah 3.617.512 unit. Kemudian meningkat lagi pada tahun 2023 berjumlah 3.858.987 unit.

Dari data di atas dapat terlihat bahwa kebutuhan akan transportasi meningkat dari tahun ke tahun. Untuk mendorong masyarakat Pekanbaru beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum, terdapat berbagai jenis kendaraan umum yang tersedia di Kota Pekanbaru, seperti Trans Metro Pekanbaru (TMP) atau Busway, *Oplet*/Angkot (Angkutan Kota), Bus Kota dan Taksi. Kendaraan umum ini memiliki peran penting dalam mendukung aktivitas masyarakat perkotaan karena menyediakan sarana transportasi yang menghubungkan berbagai bagian kota. Hal ini sangat penting untuk memfasilitasi mobilitas penduduk yang semakin intensif dan meningkat seiring dengan perkembangan kota (Adisasmita, 2011).

Kebutuhan akan pelayanan kendaraan umum pada daerah perkotaan, biasanya dilayani oleh Angkutan Kota (Angkot). Angkutan kota adalah transportasi dari satu lokasi ke lokasi lain di wilayah suatu kota dengan menggunakan bis umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat pada rute tetap dan teratur (Setjowarno dan Frazila, 2001). Angkutan kota juga dikenal sebagai angkutan massal atau *mass rapid transit* yang dapat mengangkut banyak orang dalam satu perjalanan.

Angkot di Kota Pekanbaru biasanya dikenal dengan nama "*oplelet*". *Oplet* menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) edisi VI tahun 2023, bentuk baku adalah "*opelet*" yang diartikan sebagai mobil sedan yang susunan tempat duduknya diubah dan disesuaikan sebagai kendaraan umum yang ditambahkan.

Bentuk *oplet* di Pekanbaru yaitu berupa kendaraan minibus atau minivan yang dapat menampung sekitar sepuluh orang dan biasanya menggunakan mobil jenis Colt dan Suzuki Carry atau sejenisnya dengan pintu masuk dari samping dengan kursi penumpang dua lajur saling berhadapan. Tarif yang dikenakan oleh *oplet* di Kota Pekanbaru bersifat tetap, baik untuk perjalanan jarak dekat maupun jauh, selama masih berada dalam rute trayek *oplet* tersebut. Perbedaan tarif hanya berlaku untuk kategori penumpang, yaitu antara anak sekolah dan penumpang umum.

*Oplet* telah lama menjadi sarana transportasi utama bagi masyarakat kota Pekanbaru. Namun, dengan berkembangnya teknologi dan meningkatnya kesadaran masyarakat akan manfaat kendaraan bermotor, semakin banyak orang yang mulai beralih menggunakan sepeda motor untuk mobilitas sehari-hari. Sepeda motor dianggap lebih efisien karena memungkinkan pengguna untuk berpergian tanpa harus menunggu *oplet* dalam waktu yang lama. Faktor yang memengaruhi peralihan ini antara lain adalah murahnya uang muka (DP) untuk pembelian sepeda motor secara kredit dan kepraktisan dalam hal ketepatan waktu.

Keberadaan bus Trans Metro Pekanbaru (TMP) juga menjadi salah satu alasan mengapa *oplet* semakin kehilangan peminat. Penumpang TMP dapat menikmati fasilitas seperti pendingin udara (AC) dan merasa lebih aman serta nyaman selama perjalanan. Selain itu, minat masyarakat untuk menggunakan sarana transportasi umum seperti *oplet* juga menurun karena semakin banyaknya pilihan transportasi alternatif, seperti transportasi online.

Transportasi online saat ini sangat populer di kalangan masyarakat karena menawarkan kemudahan dan kenyamanan. Penumpang tidak perlu lagi berjalan jauh atau menunggu di pinggir jalan untuk menaiki *oplet*. Mereka hanya perlu membuka aplikasi di ponsel pintar dari rumah, kemudian transportasi online akan datang menjemput dan mengantar mereka langsung ke lokasi tujuan. Menurut Tamin (dalam Natsir, 2019), moda transportasi umum yang menggunakan sistem konvensional seperti *oplet* saat ini menjadi semakin tidak menarik dan tidak lagi diminati masyarakat.

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru tahun 2024, berikut jumlah kendaraan *oplet* yang tercatat aktif di Kota Pekanbaru:

**Tabel 2.**  
**Jumlah Kendaraan *Oplet* di Kota Pekanbaru**

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah <i>Oplet</i></b>
2019	139 unit
2020	47 unit
2021	7 unit
2022	8 unit
2023	8 unit

*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2024*

Dari tabel 2 di atas, dapat disimpulkan bahwa *oplet* di Kota Pekanbaru mengalami penurunan dari tahun ke tahun. Namun, data yang tercatat pada tabel 2 di atas hanya mencakup jumlah *oplet* yang dimiliki oleh perusahaan atau pihak non-pribadi, sehingga belum termasuk *oplet* yang dimiliki secara pribadi. Berdasarkan observasi di lapangan, saat ini diperkirakan terdapat sekitar 25 unit *oplet* yang masih aktif beroperasi di Kota Pekanbaru, termasuk yang dimiliki secara pribadi.

Munculnya berbagai pilihan transportasi alternatif, seperti layanan bus dari pemerintah kota, transportasi online serta meningkatnya jumlah kendaraan pribadi menyebabkan penurunan jumlah penumpang *oplet* secara drastis. Kebiasaan masyarakat dalam menggunakan transportasi yang awalnya menggunakan transportasi konvensional, seperti *oplet*, kemudian beralih ke transportasi yang lebih modern. Kondisi ini membuat *oplet* semakin sulit bersaing di tengah perkembangan transportasi modern yang memberikan kemudahan bagi masyarakat. Penurunan jumlah penumpang berdampak langsung pada menurunnya pendapatan para sopir *oplet*. Meskipun demikian, *oplet* masih tetap ada karena masih ada kebutuhan masyarakat yang memerlukan moda transportasi ini untuk mendukung aktivitas sehari-hari mereka. Untuk mengatasi banyaknya masalah yang dihadapi oleh sopir *oplet*, akan sangat menarik untuk mengetahui strategi yang mereka gunakan untuk bertahan hingga saat ini.

Strategi adalah metode untuk mencapai tujuan. Sebaliknya, adaptasi adalah cara orang merespons perubahan di lingkungan mereka. Ini memungkinkan orang untuk mengatur perilaku dan tindakan mereka sehingga mereka dapat menyesuaikan diri dengan dunia seperti apa adanya (Helmi & Satria, 2012). Strategi adaptasi merupakan upaya yang dilakukan untuk mencapai tujuan atau memenuhi kebutuhan dalam rangka menghadapi perubahan kondisi sosial dan lingkungan guna mempertahankan keberlangsungan hidup. Dalam konteks ini, sopir *oplet* perlu menyesuaikan diri dengan perubahan tersebut melalui penerapan strategi adaptasi agar dapat terus bertahan hingga saat ini.

## B. Rumusan Masalah

Sopir *oplet* di Kota Pekanbaru menghadapi banyak tantangan yang menguji kemampuan mereka dalam menjalankan profesi ini, terutama saat transportasi mengalami perkembangan yang sangat pesat menuju arah yang lebih modern. Oleh karena itu, penting untuk menganalisis strategi-strategi yang mereka kembangkan untuk bertahan dalam lingkungan yang penuh tekanan dan persaingan. Maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana aktifitas kerja sopir *oplet* di Kota Pekanbaru?
2. Apa faktor-faktor yang menyebabkan sopir *oplet* bertahan dalam pekerjaannya di Kota Pekanbaru?
3. Bagaimana strategi bertahan hidup sopir *oplet* di Kota Pekanbaru?

## C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan di atas maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mendeskripsikan aktifitas kerja sopir *oplet* di Kota Pekanbaru.
2. Mendeskripsikan faktor-faktor bertahannya sopir *oplet* dalam pekerjaannya di Kota Pekanbaru.
3. Menganalisis strategi bertahan hidup sopir *oplet* di Kota Pekanbaru.

#### D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah hasil yang ingin dicapai dengan tujuan memberikan solusi dan rekomendasi bagi pihak yang terkait dalam penelitian. Beberapa manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### 1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini akan menambah literatur akademis terkait strategi bertahan hidup, khususnya dalam konteks pekerjaan informal seperti sopir *oplet*. Hal ini dapat memperkaya kajian dalam bidang antropologi, dan kajian transportasi serta dapat menjadi referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya. Penelitian ini dapat membantu memperluas pemahaman mengenai pembangunan transportasi dengan mempertimbangkan dampak sosial dan ekonomi yang dialami oleh sopir *oplet* sebagai bagian dari sistem transportasi informal.

##### 2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi bagi masyarakat serta memberikan kontribusi penting bagi pemerintah dan pembuat kebijakan dalam menyusun strategi kebijakan yang lebih efektif guna meningkatkan kesejahteraan pekerja sektor informal, khususnya sopir *oplet*. Hasil penelitian ini dapat menjadi acuan dalam memahami kebutuhan dan tantangan yang dihadapi oleh sopir *oplet* di Pekanbaru. Pemerintah dapat merancang sistem transportasi umum yang lebih inklusif dengan memahami kebutuhan dan harapan sopir *oplet* yang mendukung kesejahteraan mereka secara berkelanjutan.



## E. Tinjauan Pustaka

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan topik yang sedang dilakukan, penulis berusaha untuk mengkaji dan mengacu pada temuan-temuan yang ada dalam literatur terkait kebutuhan akan transportasi perkotaan dan strategi bertahan hidup. Di bawah ini adalah beberapa penelitian sebelumnya yang akan digunakan sebagai referensi dalam penelitian ini:

Pertama, artikel yang berjudul “Preferensi Warga Kota Bandar Lampung Terhadap Angkutan Umum” oleh Eka Febri Astuti, Rahayu Sulistyorini, dan Kristianto Usman (2023) yang mengkaji tentang preferensi masyarakat terhadap angkutan umum dan faktor-faktor apa yang dapat mendorong mereka untuk kembali menggunakan angkutan umum. Hal ini didasari pada penurunan minat penumpang pada angkutan umum tradisional karena pesatnya perkembangan transportasi online. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor yang paling banyak memengaruhi keinginan masyarakat untuk beralih ke angkutan umum adalah perbaikan dalam kemudahan menjangkau layanan, peningkatan layanan angkutan umum, dan ketersediaan sistem pembayaran yang terintegrasi.

Kedua, artikel oleh Diadjeng Anugrah Cantika Sari (2023) berjudul “Dinamika Transportasi Modern serta Tantangan Terhadap Angkutan Kota (Angkot) di Jember”. Penelitian ini menjelaskan tentang dinamika transportasi perkotaan yang tengah berubah serta faktor-faktor yang menyebabkan bergesernya angkot sebagai moda transportasi utama di Kota Jember dan mengevaluasi dampaknya pada minat masyarakat terhadap angkot. Pesatnya perkembangan transportasi online mengakibatkan penurunan jumlah pengguna angkot di Kota Jember. Harga yang

lebih terjangkau serta kemudahan akses dalam menggunakan transportasi online menjadi tantangan tersendiri bagi angkot. Selain itu kualitas layanan angkot yang kurang memadai juga menyebabkan pengguna beralih ke alternatif transportasi lainnya.

Ketiga, skripsi yang ditulis oleh Mentari Kurniawati Rusyadi (2020) berjudul "Dampak Transportasi Online Terhadap Keberlanjutan Angkutan Kota (Angkot) Sebagai Transportasi Umum Perkotaan di Kota Bandung" membahas perkembangan transportasi online, bagaimana hal itu berdampak pada pertumbuhan wilayah Kota Bandung, bagaimana transportasi online memengaruhi angkot di Kota Bandung, dan bagaimana angkot tetap menjadi sarana transportasi umum perkotaan. Transportasi online dapat menjadi solusi untuk mobilitas masyarakat perkotaan di Kota Bandung, tetapi itu juga dapat berdampak besar pada angkot, dengan penurunan penghasilan sopir angkot, terjadinya perubahan sosial terhadap perilaku para pegiat angkot, peningkatan kriminalitas, dan peningkatan kemacetan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kehadiran transportasi online memberikan dampak yang signifikan terhadap para pengemudi angkot, sehingga dapat disimpulkan bahwa angkot saat ini belum mampu menjadi transportasi perkotaan yang berkelanjutan di kota Bandung. Meskipun demikian, kebijakan dan rencana pengembangan angkot di kota ini memberikan potensi besar bagi angkot untuk tetap beroperasi di masa depan. Salah satu upaya yang dilakukan adalah melalui program penataan ulang rute angkot (*re-routing*) dan menjadikan angkot sebagai angkutan pengumpan (*feeder*) yang mendukung moda transportasi utama. Program ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan

relevansi angkot sebagai bagian dari sistem transportasi perkotaan yang terintegrasi.

Keempat, skripsi tentang "Strategi Bertahan (*Survival Strategy*) Pedagang Pakaian Awul-Awul di Kota Ungaran, Kecamatan Ungaran, Kabupaten Semarang" yang dilakukan oleh Titi Purwanti (2016). Penelitian ini menjelaskan mengapa pedagang pakaian awul-awul bertahan dalam pasar yang semakin kompetitif. Menurut hasil penelitian ini, strategi yang digunakan oleh penjual pakaian awul-awul untuk bertahan hidup adalah dengan memberikan pelayanan yang ramah kepada pelanggan, mempromosikan toko melalui media sosial, membuka kios pada acara pasar malam dan *car free day*, memilah pakaian dengan gaya subkultur remaja yang asli dan unik, dan menarik pelanggan yang ingin mendapatkan pakaian awul-awul murah tetapi tetap berkualitas tinggi dan bermerk.

Kelima, penelitian mengenai studi kasus angkutan kota sebelumnya sudah pernah dilakukan oleh Merry Tiurma (2018) dalam jurnalnya yang membahas tentang "Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkot di Kota Tanjung Pinang". Studi ini memberikan penjelasan tentang strategi yang digunakan oleh sopir angkot untuk tetap berada di masyarakat, serta jenis strategi yang digunakan oleh angkutan kota dan supir angkot di Tanjung Pinang. Temuan penelitian menunjukkan bahwa hampir 80% dari angkutan kota telah digantikan oleh moda transportasi umum lainnya, mengakibatkan penurunan signifikan dalam jumlah penumpang yang menggunakan angkutan kota, sementara sekitar 50% sopir angkutan kota memutuskan untuk berhenti dan mencari pekerjaan yang lain.

Keenam, skripsi yang dilakukan oleh Ghina Mecca Elmania (2019) berjudul “Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkutan Kota (Studi Kasus: Sopir Angkutan Kota R10 Kelurahan Cipondoh, Kecamatan Cipondoh, Kota Tangerang)”. Penelitian ini memberikan penjelasan tentang alasan para sopir angkutan untuk tetap beroperasi meskipun jumlah penumpang semakin berkurang dan strategi yang mereka gunakan untuk mempertahankan pekerjaan mereka. Hasil penelitian menyatakan bahwa para sopir angkutan mempunyai faktor internal dan eksternal yang membuat mereka bertahan menjadi sopir angkutan disaat penumpang yang semakin sepi.

Ketujuh, skripsi yang dilakukan oleh Jefris Alfonsus (2021) yang berjudul “Strategi Bertahan Hidup Sopir Angkutan Kota Pasca Kehadiran Transportasi Online (Studi Kasus: Sopir Angkot KPUM Nomor 46 Desa Bandar Setia Kecamatan Percut Sei Tuan)”. Penelitian ini memfokuskan kepada dampak yang dialami angkutan kota khususnya bagi sopir angkot saat hadirnya transportasi online. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sopir angkot KPUM nomor 46 Desa Bandar Setia, Kecamatan Percut Sei Tuan, memilih strategi bertahan hidup pasif sebesar 57,60% dari strategi aktif, pasif, dan jaringan.

Peneliti melihat ada karakteristik penggunaan transportasi dari masyarakat Pekanbaru yang berbeda dengan masyarakat di kota lain. Di Pekanbaru, terdapat kecenderungan yang lebih besar untuk menggunakan *oplet* sebagai sarana transportasi. Harga yang terjangkau dan keterikatan emosional dengan sopir *oplet* dapat memengaruhi pilihan mereka. Selain itu, beberapa masyarakat, terutama yang lebih tua, belum terbiasa menggunakan ponsel untuk memesan transportasi

online sehingga mereka lebih nyaman dan terbiasa menggunakan *oplet* sebagai pilihan utama dalam beraktivitas.

#### **F. Kerangka Pemikiran**

Kebudayaan adalah seluruh sistem gagasan, perilaku, dan hasil kerja manusia melalui proses belajar dalam masyarakat (Koentjaraningrat, 2015). Kebudayaan memiliki 7 unsur budaya, yaitu bahasa, sistem teknologi, sistem mata pencaharian, organisasi sosial, sistem pengetahuan, kesenian dan sistem religi. Dalam hal ini, peneliti fokus pada sistem mata pencaharian. Sopir *oplet* adalah mata pencaharian yang dapat dilihat sebagai bagian dari kebudayaan, yang lahir dari kebutuhan masyarakat untuk transportasi. Penumpang menggunakan *oplet* untuk mendukung aktifitas sehari-hari, sementara pemilik dan sopir mendapatkan penghasilan dari kegiatan ini. Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan *oplet* adalah bagian dari interaksi sosial dan ekonomi yang terbentuk dari kebutuhan dan ide manusia.

Transportasi di Ibukota Provinsi Riau telah berkembang pesat, dari moda transportasi umum dengan sistem konvensional hingga sistem modern saat ini. *Oplet* telah kalah saing dengan banyaknya transportasi modern yang ada di Kota Pekanbaru. Untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sopir *oplet* mencari cara untuk bertahan dan beradaptasi dengan perubahan yang masih akan terjadi di Kota Pekanbaru.

Menurut Streefland (dalam Astuti, 2021), strategi adalah cara masyarakat menanggapi situasi atau masalah dalam kehidupan yang disebabkan oleh faktor alam atau ekonomi yang tidak menguntungkan. Setiap orang memiliki cara yang

unik untuk bertindak dalam proses strategi bertahan. Dalam proses ini, mereka akan menentukan cara terbaik dan paling logis untuk menghadapi masalah yang akan datang sehingga kerugian dapat diminimalkan (Juanda, et al., 2019).

Menurut Snel dan Staring (Setia, 2005), strategi bertahan hidup adalah kumpulan tindakan yang dipilih secara standar oleh individu dan rumah tangga yang menengah ke bawah secara sosial ekonomi. Strategi ini dari pengertian tersebut artinya langkah-langkah yang sudah direncanakan dengan matang yang sifatnya standar, di mana setiap tindakan yang diambil memiliki hubungan yang jelas antara penyebab dan akibat. Hal ini mencerminkan bagaimana orang-orang dengan keterbatasan sumber daya mengambil keputusan untuk mengatasi tantangan ekonomi dalam kehidupan sehari-hari.

Bertahan hidup adalah kebutuhan dasar bagi semua makhluk hidup. Kebutuhan dasar tersebut berupa air, udara, makan dan tempat tinggal. Menurut Haviland (1985), strategi bertahan, juga dikenal sebagai strategi kelangsungan hidup adalah tindakan yang diambil oleh individu atau kelompok manusia untuk menjaga kelangsungan hidup atau eksistensi mereka, yang dianggap memiliki nilai material dan non material. Nilai material mencakup segala hal yang tampak, berwujud secara fisik, yang diciptakan oleh interaksi antar manusia. Sementara nilai non-material meliputi ciptaan-ciptaan atau kreasi manusia yang tidak tampak secara fisik, seperti pemikiran, bahasa, nilai-nilai, kepercayaan, perilaku, dan institusi sosial (Stolley, 2005). Dengan menerapkan konsep ini pada budaya, kita dapat mengatakan bahwa budaya adalah bagian dari kehidupan manusia yang

memiliki nilai material dan nonmaterial dan harus dipertahankan melalui strategi tertentu.

Didasarkan pada beberapa penjelasan teori di atas, dapat disimpulkan bahwa strategi bertahan adalah kemampuan seseorang untuk mengatasi perubahan dan tetap hidup. Dalam strategi ini, setiap orang memiliki cara unik untuk merespon terhadap masalah. Pada penelitian ini menggunakan konsep yang dipaparkan oleh Haviland (1985) yang menjelaskan strategi bertahan adalah tindakan yang diambil oleh individu atau kelompok manusia untuk menjaga kelangsungan hidup atau eksistensi mereka, yang dianggap memiliki nilai material dan nonmaterial, di mana dalam hal ini bagaimana sopir *oplet* dalam mempertahankan eksistensi nilai berupa material (pendapatan) maupun non material (kepuasan rohani).

Strategi bertahan hidup adalah upaya yang dilakukan untuk menyesuaikan diri dengan kondisi yang ada, baik dalam konteks sosial, budaya, maupun lingkungan. Strategi ini merupakan bagian dari proses adaptasi yang terstruktur dalam sistem sosial budaya masyarakat. Strategi diartikan untuk mencapai sasaran tertentu, dimana dalam hal ini strategi sopir *oplet* adalah bagaimana mereka mencapai sasaran agar pendapatan mereka menjadi lebih baik. Sedangkan adaptasi merupakan proses menyesuaikan diri dengan alam sekitar. Jadi strategi adaptasi adalah usaha yang dilakukan sopir *oplet* untuk memperoleh dan menggunakan kesempatan dan pengalaman yang mereka miliki agar dapat bertahan dan melanjutkan profesi mereka.

Bennet (1969) juga menyatakan bahwa suatu hal dikatakan adaptif apabila perilaku itu berkaitan dengan penyelesaian masalah atau pencapaian tujuan. Lebih

khusus lagi adalah perilaku untuk mengatasi hambatan yang sulit. Hambatan-hambatan ini termasuk kekurangan atau kelangkaan sumber daya untuk mencapai tujuan tertentu atau memenuhi harapan-harapan yang diinginkan.

Pengertian perilaku adaptif di atas dianggap berhasil memberikan arah penelitian yang lebih akurat dan menguntungkan. Namun, kata Bennet (1969), adaptif atau tidaknya suatu perilaku dapat ditentukan berdasarkan atas berhasil atau tidaknya perilaku tersebut mencapai tujuan yang diinginkan. Ini berarti perilaku baru dianggap adaptif ketika telah mengetahui hasilnya. Kenyataannya, si pelaku tidak dapat segera mengetahui atau memperoleh hasil yang diinginkan setelah melakukan tindakan. Maka konsep adaptif menjadi adaptasi harus diperbaiki di sini. Konsep adaptasi tidak menuntut bukti bahwa suatu perilaku adaptif. Selanjutnya setiap tindakan dapat dianggap sebagai upaya untuk menyesuaikan diri dengan lingkungan agar tujuan yang diinginkan dapat tercapai atau masalah yang dihadapi dapat di atasi (Ahimsa-Putra, 2003).

Menurut Bennet (1969), adaptasi dapat dibagi menjadi tiga bagian yaitu perilaku adaptasi (*adaptive behavior*), strategi adaptasi (*adaptive strategy*), dan proses-proses adaptasi (*adaptive processes*) sebagai berikut.

#### 1. Perilaku adaptasi (*adaptive behavior*)

Perilaku adaptasi mencakup pengambilan berbagai keputusan atau pemilihan atas sejumlah alternatif. Perilaku adaptasi adalah perilaku yang ditujukan untuk mengatasi masalah yang dihadapi atau untuk memperoleh sesuatu yang diinginkan.



## 2. Strategi adaptasi (*adaptive strategy*)

Strategi adaptasi adalah pola-pola berbagai usaha yang direncanakan oleh manusia sebagai bagian dari pengalamannya untuk dapat memenuhi syarat minimal yang dibutuhkan dan untuk memecahkan masalah yang dihadapi mereka. Pola-pola di sini adalah pola-pola perilaku atau tindakan.

## 3. Proses-proses adaptasi (*adaptive processes*)

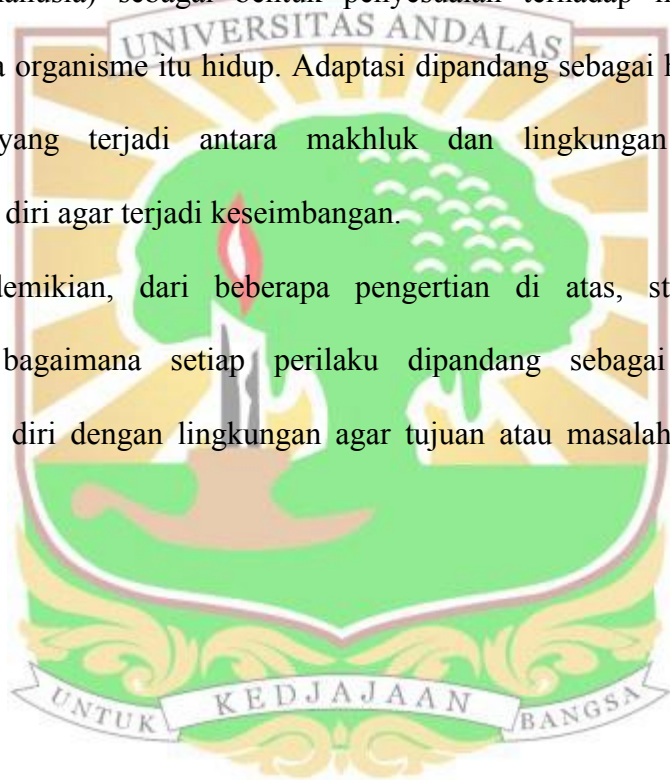
Strategi adaptasi berada pada tingkat yang disadari oleh mereka yang menjalankan. Artinya pelaku dapat merumuskan atau menyatakan strategi-strategi tersebut. Hal ini berbeda dengan proses-proses adaptasi, yang merupakan pernyataan, formulasi dari pengamat atau peneliti. Proses-proses adaptasi adalah perubahan-perubahan yang terjadi dalam waktu yang lama dan dilakukan secara berulang-ulang dengan menggunakan berbagai strategi dan dilakukan penyesuaian untuk mencapai adaptasi yang paripurna. Proses-proses adaptasi ini melibatkan individu dan kelompok dalam menghadapi perubahan lingkungan. Individu berfokus pada kemampuannya untuk menangani hambatan dalam lingkungan alam guna memenuhi kebutuhan. Di sisi lain, kelompok menggunakan adaptasi sebagai cara untuk mempertahankan hidup secara kolektif. Kehidupan dalam lingkungan sosial memerlukan kolaborasi antar individu dalam menyelesaikan masalah yang muncul, karena tidak semua masalah dapat diselesaikan sendiri, melainkan membutuhkan dukungan dari orang lain.

Pendapat lain mengatakan bahwa strategi adaptasi budaya merupakan proses adaptasi akibat adanya perubahan lingkungan seperti yang disebabkan oleh perpindahan, bencana alam, dan perkembangan zaman, di mana adaptasi

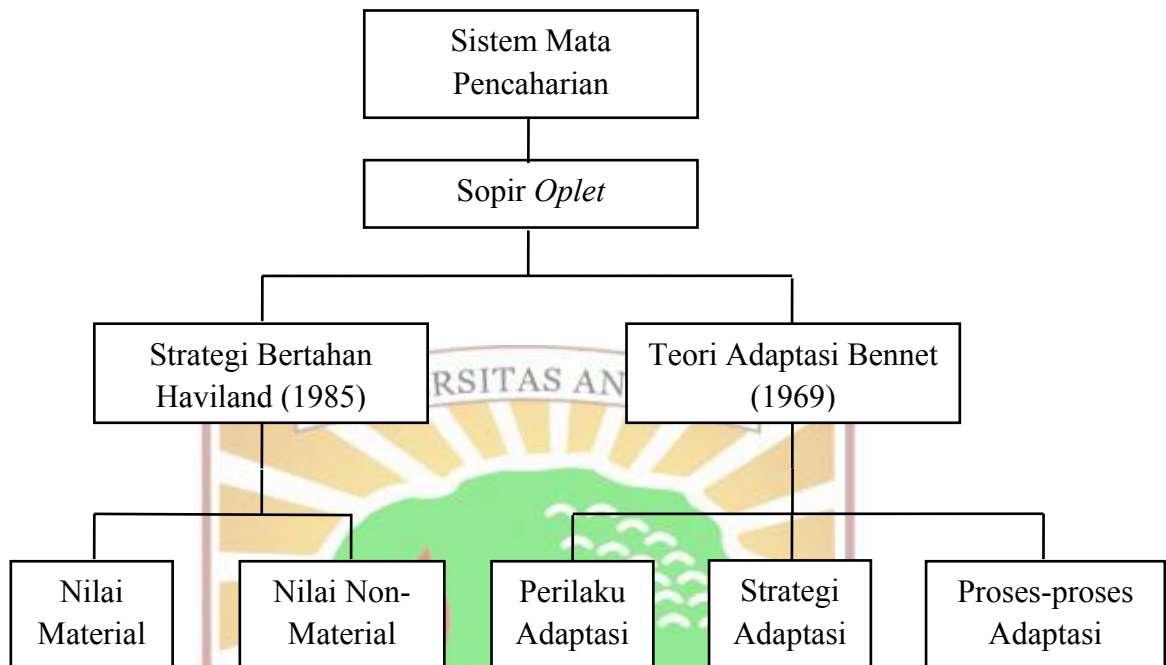
merupakan suatu hal yang dimiliki oleh setiap individu secara ilmiah dan universal serta proses adaptasi tersebut melalui komunikasi (Kim, Y.Y., & Gudykunst, 1988).

Haviland (1985) juga menjelaskan bahwa proses adaptasi memerlukan waktu yang cukup lama untuk menjamin kelangsungan hidup. Adaptasi menurutnya adalah ciri-ciri dari tata kelakuan, psikologi dan anatomi yang dimiliki oleh suatu organisme (manusia) sebagai bentuk penyesuaian terhadap lingkungan atau tempat dimana organisme itu hidup. Adaptasi dipandang sebagai hubungan sebab dan akibat yang terjadi antara makhluk dan lingkungan untuk selalu menyesuaikan diri agar terjadi keseimbangan.

Dengan demikian, dari beberapa pengertian di atas, strategi adaptasi menjelaskan bagaimana setiap perilaku dipandang sebagai upaya untuk menyesuaikan diri dengan lingkungan agar tujuan atau masalah yang dihadapi dapat di atasi.



**Bagan 1.  
Kerangka Pemikiran**



**G. Metodologi**

**1. Lokasi Penelitian**

Penelitian ini terfokus pada strategi bertahan hidup sopir *oplet* di Kota Pekanbaru. Alasan memilih Kota Pekanbaru sebagai lokasi penelitian adalah karena merujuk pada data yang didapatkan bahwa jumlah *oplet* di Kota Pekanbaru mengalami penurunan tiap tahunnya yaitu saat ini terdapat kurang lebih 25 buah *oplet*. Oleh karena itu peneliti memilih Kota Pekanbaru, khususnya di kawasan yang masih terdapat operasional *oplet* sebagai lokasi penelitian.

Selain itu, meskipun *oplet* merupakan transportasi konvensional yang semakin terpinggirkan oleh kemajuan teknologi dan pilihan transportasi modern lainnya, Pekanbaru tetap menjadi salah satu kota di Indonesia di mana *oplet* masih

beroperasi. Kondisi ini membuat Pekanbaru menjadi tempat yang relevan untuk mengkaji fenomena bertahannya sopir *oplet* dalam menghadapi perubahan zaman.

## 2. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif untuk memahami fenomena sosial dalam menjelaskan bagaimana sopir *oplet* menerapkan strategi bertahan hidup. Menurut Nasution (1992) pendekatan kualitatif berarti melihat lingkungan hidupnya, berinteraksi dengannya, dan mencoba menggunakan bahasa dan pemahamannya tentang dunia sekitarnya. Dalam konteks yang diteliti, pendekatan kualitatif memiliki kemampuan untuk memberikan penjelasan menyeluruh tentang tindakan, tulisan, dan pernyataan yang dapat didengar dari individu, kelompok, masyarakat, atau organisasi.

Metode pendekatan penelitian kualitatif yang digunakan adalah dengan metode studi kasus. Studi kasus adalah metode penelitian kualitatif yang digunakan untuk mengumpulkan data dan informasi dan menganalisis kasus yang terjadi dalam kehidupan masyarakat (Creswell, 2015). Studi kasus dalam penelitian ini adalah tujuh sopir *oplet* yang bekerja di Kota Pekanbaru. Pendekatan ini digunakan dengan tujuan untuk melihat dan menyelidiki situasi kehidupan nyata sopir *oplet* yang dilakukan dengan mengumpulkan data yang valid dari berbagai sumber termasuk melalui observasi dan wawancara, sehingga nantinya dapat mendeskripsikan mengenai aktifitas dan strategi bertahan hidupnya.

### 3. Informan Penelitian

Metode *purposive sampling* digunakan dalam penelitian ini untuk memilih informan. Teknik ini didasarkan pada pertimbangan tertentu sesuai dengan kebutuhan penelitian (Afrizal, 2005). Peneliti telah menetapkan kriteria tertentu dengan pertimbangan bahwa informan tersebut diperkirakan paling paham mengenai topik dan tujuan penelitian.

Informan pengamat dan informan pelaku adalah dua jenis informan yang digunakan dalam penelitian ini (Afrizal, 2014). Informan pelaku adalah individu yang memiliki pengetahuan mendalam tentang masalah penelitian serta memiliki pengalaman langsung terkait fenomena yang sedang diteliti. Informan pelaku dalam penelitian ini yaitu sopir *oplet* di Kota Pekanbaru. Alasan pemilihan kriteria tersebut sebagai informan pelaku karena sopir *oplet* memiliki kemampuan untuk memberikan penjelasan yang lebih rinci dan mendalam tentang informasi yang diminta oleh peneliti.

Dalam pemilihan informan pelaku, lama bekerja menjadi salah satu kriteria penting karena dapat memberikan perspektif yang berbeda. Peneliti memilih sopir *oplet* yang telah bekerja selama 10 tahun atau lebih karena mereka memiliki pengetahuan yang lebih komprehensif mengenai perubahan sistem transportasi di Kota Pekanbaru, termasuk dampak dari pergeseran pola transportasi akibat munculnya transportasi online dan pandemi COVID-19. Mereka mengalami secara langsung bagaimana layanan transportasi online mengubah kebiasaan masyarakat dalam memilih moda transportasi serta merasakan tekanan ekonomi akibat penurunan mobilitas masyarakat selama pandemi.

Berikut ini (**lihat tabel 3**) adalah daftar informan pelaku sopir *oplet* di Kota Pekanbaru.

**Tabel 3.**  
**Daftar Informan Pelaku**

No.	Nama	Jenis Kelamin	Umur	Pendidikan Terakhir	Lama Kerja	Status Kepemilikan <i>Oplet</i>
1.	Zuliandri	Laki-laki	40 tahun	SMP	26 tahun	Milik pribadi
2.	Harmen	Laki-laki	50 tahun	S1	20 tahun	Bukan milik pribadi
3.	Indra	Laki-laki	64 tahun	SMP	34 tahun	Milik pribadi
4.	Abrar	Laki-laki	50 tahun	SMA	15 tahun	Bukan milik pribadi
5.	Izal	Laki-laki	45 tahun	SD	27 tahun	Bukan milik pribadi
6.	Feri	Laki-laki	39 tahun	SMA	20 tahun	Bukan milik pribadi
7.	Rio	Laki-laki	35 tahun	Tidak tamat SD	15 tahun	Bukan milik pribadi

*Sumber : Data Primer 2024*

Sementara Informan pengamat adalah individu yang memiliki pengetahuan tentang masalah penelitian namun tidak memiliki pengalaman langsung terkait fenomena yang sedang diteliti. Mereka menyediakan informasi tambahan untuk melengkapi analisis dan diskusi tentang topik penelitian. Informan pengamat dalam penelitian ini yaitu dinas perhubungan dan penumpang *oplet* dengan rincian sebagai berikut (**lihat tabel 4**).

**Tabel 4.**  
**Daftar Informan Pengamat**

No.	Nama	Jenis Kelamin	Umur	Keterangan
1.	Khairunnas	Laki-laki	51 tahun	Kepala Bidang Angkutan Dishub Pekanbaru
2.	Febi	Perempuan	30 tahun	Penumpang <i>oplet</i>
3.	Nina	Perempuan	47 tahun	Penumpang <i>oplet</i>
4.	Astuti	Perempuan	45 tahun	Penumpang <i>oplet</i>
5	Yanto	Laki-laki	60 tahun	Penumpang <i>oplet</i>

Sumber : Data Primer 2024

#### 4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam konteks pengumpulan data, terdapat dua jenis sumber data yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer adalah informasi yang dikumpulkan secara langsung oleh peneliti dari informan. Sedangkan sumber sekunder adalah informasi yang didapat melalui dokumen atau sumber lain, bukan secara langsung dari narasumber.

Dalam penelitian kualitatif, berbagai metode digunakan untuk mengumpulkan informasi secara mendalam dan terperinci. Metode yang digunakan meliputi studi pustaka yang mengkaji literatur atau penelitian terdahulu melalui buku, jurnal, skripsi, tesis, dan artikel serta deskripsi umum lokasi penelitian dan demografi penduduk. Selain itu, juga mencakup pengamatan yang melibatkan partisipasi peneliti dalam situasi yang diteliti. Teknik wawancara juga digunakan dengan pertanyaan terbuka yang tidak terstruktur untuk memperoleh pandangan, pengalaman dan perspektif informan secara mendetail. Kemudian juga menggunakan metode *life story* untuk menggali lebih dalam pengalaman hidup informan. Dokumentasi juga menjadi sumber data primer. Semua metode ini

digunakan untuk menggali pemahaman yang komprehensif tentang subjek penelitian.

a. Studi Pustaka

Sugiyono (2012) menyatakan bahwa studi pustaka adalah penelitian literatur ilmiah tentang budaya, nilai, dan praktik yang berkembang dalam masyarakat yang diteliti. Studi ini mencakup literatur tentang teori, referensi, dan jenis literatur lainnya. Studi kepustakaan diperoleh dari literatur yang terkait dengan hasil-hasil penelitian sebelumnya. Selain referensi dari buku, jurnal, skripsi, tesis, dan artikel yang berkaitan dengan penelitian ini, sumber data kepustakaan ini mencakup deskripsi umum lokasi penelitian dan demografi penduduk.

b. Observasi Partisipatif

Menurut Marshall (1995), peneliti mengamati perilaku dan maknanya melalui observasi. Angrosini (dalam Creswell, 2015) menjelaskan bahwa untuk tujuan ilmiah, observasi melibatkan perhatian terhadap fenomena di lapangan dengan bantuan panca indera peneliti, sering kali dengan bantuan alat atau instrumen tertentu. Dalam kerangka penelitian ini, metode observasi yang dilakukan adalah dengan melakukan observasi partisipatif.

Observasi partisipatif berarti peneliti tidak hanya mengamati, tetapi juga terlibat secara langsung dalam aktivitas yang diamati, sehingga dapat mempelajari perilaku, interaksi, dan aspek fisik dari situasi tersebut secara mendalam (Spradley, 1979). Dalam penelitian ini, observasi partisipatif dilakukan dengan langsung mengunjungi dan mengamati tempat mangkal sopir *oplet*. Peneliti mengamati perilaku orang lain, seperti sopir, penumpang dan semua yang dapat



diamati di tempat mangkal sopir *oplet* ini. Penulis juga mengikuti dan mengamati keseharian sopir *oplet* dalam bekerja, mulai dari bagaimana sopir berinteraksi dengan sesama sopir, mencari penumpang, dan reaksi mereka ketika mendapatkan penumpang. Observasi ini kemudian dilaporkan sesuai dengan keadaan lapangan yang sebenarnya.

### c. Wawancara

Saat melakukan penelitian dengan tujuan untuk memahami kehidupan manusia dalam suatu masyarakat dan ideologi mereka, wawancara merupakan bagian penting dari metode observasi (Koentjaraningrat, 1997). Wawancara adalah teknik dalam penelitian kualitatif untuk mengumpulkan data melalui percakapan dengan tujuan tertentu. Dalam melakukan wawancara di lapangan, peneliti datang langsung ke tempat mangkal sopir *oplet*. Peneliti menjelaskan maksud dan tujuan serta menanyakan kesediaan sopir *oplet* untuk menjadi informan dan melakukan wawancara. Peneliti tidak membuat janji wawancara dan langsung melakukan penelitian di lapangan setelah adanya kesediaan dari informan.

Dalam pelaksanaan wawancara di lapangan, wawancara dilakukan dalam suasana non-formal dengan menggunakan metode tanya jawab terkait topik penelitian. Pertanyaan yang diajukan telah disusun sebelumnya dalam pedoman wawancara. Wawancara dilakukan saat informan sedang bekerja mencari penumpang dengan peneliti duduk di samping informan untuk memudahkan peneliti mengajukan pertanyaan. Saat informan memberikan jawaban, peneliti merekamnya menggunakan perekam suara pada ponsel, serta mencatat informasi

yang disampaikan dengan pena dan kertas. Wawancara mendalam ditujukan kepada tujuh sopir *oplet* dengan tambahan data pendukung dari dinas perhubungan yang memiliki pemahaman mengenai *oplet* dan penumpang *oplet*.

#### d. Life Story

Metode *life story* adalah suatu cara pengumpulan data dengan menggali lebih dalam data pengalaman hidup informan (Koentjaraningrat, 1993). Metode ini dilakukan untuk mendapatkan pengertian lebih dalam mengenai situasi dan makna suatu objek yang sedang diteliti. Dengan menggunakan metode *life story*, peneliti mencoba mengungkap biografi informan sesuai dengan tahapan dan proses kehidupannya. Dalam hal ini, peneliti mengungkap biografi 7 informan sopir *oplet*, dimulai dari bagaimana riwayat kerjanya serta bagaimana proses kehidupannya bekerja sebagai sopir *oplet*.

#### e. Dokumentasi

Penulis menggunakan alat perekam suara, alat tulis seperti buku, dan rekaman foto selama observasi dan wawancara di tempat penelitian. Hal ini dilakukan untuk membantu penulis mengingat peristiwa dan informasi yang telah dikumpulkan selama penelitian. Selain itu, menggunakan informasi yang relevan dari sumber seperti situs web, buku, artikel, jurnal, dan lainnya.

### 5. Analisa Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun data sistematis yang dikumpulkan melalui dokumentasi, wawancara, dan catatan lapangan. Proses ini mencakup mencari dan menyusun data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting

dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh peneliti dan orang lain (Sugiyono, 2007). Berbagai masalah, terutama yang berkaitan dengan penelitian, dapat diselesaikan dengan menggunakan analisis data.

Dalam penelitian ini, analisis data adalah kualitatif yang dimulai dengan menyiapkan dan mengorganisasikan data untuk analisis, kemudian mereduksi data tersebut menjadi tema melalui pengkodean dan peringkasan kode, dan akhirnya disajikan dalam bentuk bagan, tabel, atau pembahasan (Creswell, 2015). Analisis akan dilakukan pada semua data yang dikumpulkan, termasuk data primer dan sekunder secara menyeluruh selama seluruh tahapan penelitian. Analisis ini mencakup proses pengumpulan dan kompilasi data dari awal hingga akhir penelitian.

#### 1. Reduksi Data

Reduksi data adalah langkah pertama dalam menyederhanakan fokus data yang dikumpulkan dengan mengubah data dari catatan lapangan. Proses ini dilakukan secara bertahap selama penelitian untuk memastikan bahwa data yang dikumpulkan memenuhi tujuan penelitian.

#### 2. Penyajian Data

Langkah berikutnya adalah menampilkan data dengan mengorganisasikan informasi yang telah dikumpulkan melalui observasi, wawancara, atau reduksi data. Data tersebut dikelompokkan sesuai dengan fokus pertanyaan penelitian dan disusun serta dideskripsikan. Berdasarkan penyajian data ini akan dibuat

kesimpulan awal, kemudian dilakukan verifikasi data untuk memastikan kebenaran fakta yang disajikan.

### 3. Penarikan Kesimpulan

Analisis data tahap terakhir mencakup penarikan kesimpulan dan verifikasi melalui triangulasi data untuk memastikan bahwa hasil penelitian adalah valid. Triangulasi adalah metode ganda untuk memperoleh data yang benar-benar absah dengan menggunakan sesuatu yang berbeda dari data itu sendiri untuk pengecekan atau perbandingan (Bachri, 2010:56).

## 6. Proses Jalannya Penelitian

Sebelum menyusun proposal dan melaksanakan penelitian, peneliti terlebih dahulu melakukan survei awal di Kota Pekanbaru. Survei ini bertujuan untuk menentukan topik dan fokus pertanyaan penelitian yang akan digunakan dalam penyusunan skripsi. Berdasarkan hasil survey dan observasi awal, peneliti tertarik untuk meneliti strategi bertahan hidup sopir *oplet* di Kota Pekanbaru.

Langkah pertama yang dilakukan setelah melakukan survei dan observasi awal adalah menyusun bab 1 proposal penelitian berdasarkan temuan di lapangan. Selanjutnya, dengan bimbingan dari dosen pembimbing, peneliti melakukan beberapa kali revisi proposal. Proses penyelesaian proposal penelitian yang mencakup pencarian referensi, penulisan, dan bimbingan dengan dosen pembimbing memakan waktu sekitar 5 bulan. Setelah proposal berhasil diterima oleh kedua dosen pembimbing, selanjutnya peneliti mengikuti ujian seminar proposal pada hari Selasa, 4 Juni 2024 di ruang sidang Departemen Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas.

Setelah dinyatakan lulus pada ujian seminar proposal, peneliti mulai menyelesaikan perbaikan proposal dari penguji dan menuliskan outline penelitian yang didiskusikan bersama dosen pembimbing. Setelah itu, peneliti mengurus surat perizinan ke fakultas untuk kebutuhan penelitian di lapangan. Setelah perizinan dari fakultas sudah didapatkan, peneliti berangkat ke Kota Pekanbaru dan langsung ke Kantor Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPMPTSP) yang terletak di Kantor Gubernur Provinsi Riau. Setelah menerima surat pengantar dari Kantor DPMPTSP Provinsi Riau, peneliti melanjutkan proses ke Kantor Badan Kesatuan Bangsa dan Politik yang terletak di Komplek Perkantoran Tenayan Raya, Kota Pekanbaru. Setelah memperoleh surat izin resmi untuk turun lapangan, surat tersebut kemudian diantar ke kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Dalam proses pengurusan dan menunggu surat izin untuk turun lapangan, peneliti menghadapi beberapa kendala. Kurangnya informasi terkait prosedur pengurusan surat izin menyebabkan penundaan dalam proses perizinan yang berdampak pada keterlambatan dalam pelaksanaan wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Untuk memanfaatkan waktu secara efektif, peneliti melanjutkan penyusunan bab II sambil menunggu kesediaan pihak dinas untuk melakukan wawancara.

Penelitian ini dilaksanakan selama lebih dari satu bulan. Setelah berhasil mengumpulkan data dari wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, peneliti melanjutkan dengan mendatangi lokasi mangkal para sopir *oplet* di Kota Pekanbaru. Mengingat saat ini hanya terdapat tiga trayek *oplet* yang masih beroperasi, peneliti melakukan observasi awal untuk mengidentifikasi lokasi

mangkal para sopir *oplet*. Namun, dari ketiga trayek tersebut, hanya trayek Sudirman – Kulim dan trayek Nangka – Panam yang masih memiliki lokasi mangkal tetap, sementara trayek lainnya yaitu trayek Pasar Kodim – Bombaru tidak lagi memiliki tempat mangkal yang jelas. Para sopir *oplet* pada trayek lainnya cenderung hanya berhenti sebentar di area yang masih ramai untuk menunggu penumpang, sehingga peneliti mengalami kesulitan dalam menemukan *oplet* yang beroperasi di trayek-trayek tersebut.

Peneliti kemudian mendatangi lokasi tempat mangkal para sopir *oplet* yang ada di Jalan Sudirman menuju Kulim terlebih dahulu. Hal ini karena *oplet* masih banyak sehingga peneliti dapat mengumpulkan data yang dibutuhkan. Peneliti diterima dengan baik di lokasi tersebut dan sopir *oplet* setuju untuk diwawancarai. Peneliti ikut serta dalam mencari penumpang bersama sopir *oplet* sambil melangsungkan wawancara.

Saat peneliti mendatangi trayek lain, ditemukan kesulitan tambahan karena beberapa sopir *oplet* menolak untuk diwawancarai. Namun, peneliti tetap berusaha dengan menunggu *oplet* yang berhenti dan kemudian meminta kesediaan sopirnya untuk diwawancarai, mengingat masih ada banyak *oplet* yang berlalu lalang di sekitar lokasi tersebut.

Setelah menyelesaikan penelitian, peneliti melanjutkan dengan penulisan laporan. Data yang telah dikumpulkan diolah dan dikelompokkan agar lebih mudah untuk diolah, kemudian disusun secara sistematis dalam bentuk skripsi.