

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Masyarakat selalu melakukan kegiatan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan tujuan untuk mencapai keperluan yang dibutuhkannya. Maka, dibutuhkanlah sebuah transportasi yang dapat mempermudah kegiatan mobilisasi masyarakat dalam melakukan aktivitasnya. Transportasi merupakan kegiatan berupa memindahkan atau mengangkut barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah moda (Putri Watung dkk., 2020).

Dalam menunjang pergerakan mobilisasi masyarakat dalam menggunakan transportasi, maka dibutuhkanlah sistem jaringan transportasi yang meliputi : jaringan jalan raya, jaringan rel, jaringan transportasi udara, jaringan transportasi air (Abbas, 2006). Jaringan jalan raya merupakan jaringan yang diminati oleh masyarakat perkotaan dalam melakukan mobilisasi, hal ini dikarenakan jaringan jalan raya mudah di akses dan menjadi tolak ukur keberhasilan pembangunan di perkotaan.

Di perkotaan terdapat dua jenis moda transportasi yang dapat dipilih masyarakat dalam mempermudah kegiatan mobilisasi, yaitu transportasi konvensional dan modern. Transportasi konvensional merupakan transportasi yang sudah ada sejak dahulu dan didominasi dengan tenaga non mesin (Amir & Rahman, 2020). Adapun yang termasuk ke dalam transportasi konvensional yaitu, perahu, angkot, becak, delman dan bajaj. Sedangkan transportasi modern merupakan transportasi yang menggunakan tenaga mesin sebagai penggeraknya dan mengikuti

perkembangan zaman, sehingga lebih unggul di segala aspek (Yacob, 2017). Adapun kendaraan yang termasuk ke dalam transportasi modern yaitu, motor, mobil, bus, pesawat, kereta api dan lain-lain.

Transportasi konvensional yang saat ini masih sering dijumpai di perkotaan adalah angkot. Angkot (angkotan kota) termasuk jenis transportasi umum di Indonesia. Angkot pertama kali diperkenalkan kepada masyarakat di Kota Jakarta pada tahun 1935 dengan nama oplet (Gischa, 2021). Pada saat itu oplet atau angkot dikenal karena dapat mempermudah masyarakat dalam berpergian, hal ini dikarenakan pada saat itu alat transportasi yang mendominasi adalah sepeda dan delman, sehingga tidak cocok digunakan untuk perjalanan jauh.

Angkot terus berkembang dan mulai diterapkan di berbagai daerah seperti Batavia, Malang dan Surabaya (Gischa, 2021). Angkot dapat dikatakan transportasi umum yang bersifat massal, dengan sistem bayaran yang dibebankan kepada penumpang. Karena ia bersifat massal, maka terdapat rute-rute tertentu berdasarkan tujuannya, sehingga memudahkan masyarakat dalam melakukan mobilisasi.

Angkot memiliki peran yang sangat penting dalam sistem transportasi di perkotaan, karena angkot menjadi transportasi yang dikenal dengan transportasi yang fleksibel bagi penumpangnya. Angkot melayani rute-rute yang tidak dilalui oleh bus umum, tidak memiliki lokasi pemberhentian yang telah ditetapkan dan penumpang dapat menaiki dan turun di lokasi sesuai dengan keinginan penumpang. Sehingga angkot menjadi pilihan transportasi yang populer di kalangan masyarakat karena dapat membantu masyarakat untuk sampai ke lokasi tujuannya.

Minat yang tinggi terhadap penggunaan angkot dapat dilihat diberbagai kota di Indonesia. Di Kota Jakarta, terdapat 6.000 unit jumlah angkot yang saat ini masih beroperasi (Wicaksono, 2022). Lalu Kota Bogor juga memiliki angkot yang masih beroperasi dengan jumlah 3.003 unit (Zakaria, 2024). Pada tahun 2022, Kota Bandung tercatat memiliki jumlah angkot sebanyak 3.889 unit yang masih beroperasi hingga saat ini (Suherman, 2024). Dari data tersebut, menandakan tingginya kebutuhan masyarakat terhadap transportasi umum yang bersifat massal dan dapat mempermudah masyarakat dalam melakukan mobilisasi.

Di Kota Padang, terdapat berbagai macam jenis angkot dengan rute dan kode yang berbeda-beda untuk melayani penumpang. Setiap angkot memiliki jumlah armada yang berbeda-beda disetiap rutenya, sesuai dengan tingkat kebutuhan masyarakat diwilayah tertentu. Selain kode, angkot di Kota Padang juga diberi warna yang berbeda-beda disetiap rutenya, dengan tujuan mempermudah masyarakat dalam memilih angkot sesuai dengan tujuan mereka.

Menurut Sapta (2017), angkot memiliki banyak kekurangan diantaranya yaitu, angkot sering mengetem dengan waktu yang cukup lama. Sopir angkot sering ugal-ugalan dalam mengendarai angkot, sehingga dapat menimbulkan kecemasan bagi penumpangnya. Sopir angkot juga sering melawan arah, menerobos lampu merah dan mengerem mendadak, sehingga tidak jarang akan menimbulkan kecelakaan dan membahayakan bagi pengendara yang lain.

Angkot juga dikenal dengan memiliki keamanan dan kenyamanan yang masih rendah, hal ini dapat dibuktikan dengan banyaknya kasus kejahatan yang terjadi didalam angkot. Angkot sering mengangkut penumpang melebihi kapasitas,

sehingga membuat penumpang yang lain merasa kurang nyaman. Tarif yang ditawarkan sopir angkot sering tidak konsisten, karena didasarkan pada subjektifitas sopir angkot dan tarif angkot dihitung berdasarkan jarak yang ditempuh oleh penumpang. Sehingga, tidak jarang penumpang harus membayar tarif yang sedikit lebih mahal.

Regulasi dan standar operasional pelayanan angkot masih kurang jelas, hal ini dapat dibuktikan dengan banyaknya sopir angkot yang belum memiliki SIM atau masih dibawah umur, sopir angkot tidak memakai sabuk pengaman dalam berkendara, dan kendaraan angkot yang sudah tidak layak operasional. Selain itu, persoalan yang cukup menjadi perhatian dari angkot yaitu angkot menjadi sumber kemacetan karena angkot sering sembarangan dalam menaikan dan menurunkan penumpang, hal ini dikarenakan angkot tidak memiliki halte khusus dalam operasionalnya.

Dengan adanya kekurangan yang dimiliki oleh angkot, mengakibatkan penumpang mulai beralih menggunakan transportasi umum lainnya yang dianggap lebih baik. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa faktor utama penurunan jumlah penumpang angkot adalah kurangnya kualitas dari pelayanan yang diberikan oleh sopir angkot kepada penumpangnya.

Nampaknya, permasalahan angkot tidak hanya terjadi disalah satu wilayah saja, tetapi seluruh wilayah di Indonesia mengalami permasalahan yang sama dari sistem operasional angkot. Dalam mengatasi persoalan tersebut, diperlukannya sebuah transportasi umum yang lebih modern dengan mengikuti perkembangan teknologi dan tentunya dapat memberikan pelayanan dan kenyamanan yang baik

bagi penumpangnya. Hal ini bertujuan untuk menarik minat masyarakat agar tetap senantiasa menggunakan transportasi umum.

Seiring dengan perkembangan zaman, hadirilah transportasi berbasis *online* dengan tujuan mempermudah masyarakat dalam melakukan mobilisasi dan mengatasi persoalan angkot yang dinilai memiliki banyak kekurangan. Transportasi *online* yang pertama kali hadir di Indonesia adalah Gojek pada tahun 2010. Kehadiran Gojek sangat menarik minat masyarakat karena menawarkan solusi yang sangat praktis dalam penggunaannya. Tingginya minat masyarakat terhadap pengguna Gojek, maka Gojek terus berkembang dengan pesat sehingga, Gojek terus meningkatkan layanan dan memperluas jangkauan operasionalnya ke berbagai daerah di Indonesia.

Selain itu, Gojek berhasil menjadi pelopor dalam industri transportasi *online* di Indonesia. Hal ini dapat dibuktikan dengan hadirnya transportasi *online* yang dikenal dengan Grab. Transportasi *online* Grab hadir pada tahun 2014, dengan memiliki jumlah pengemudi yang cukup banyak karena dinilai mampu memberikan penghasilan yang cukup menjanjikan bagi pengemudi yang bergabung dengan Grab. Kemudian, pada tahun 2018 transportasi *online* terus bertambah dan hadir Maxim. Maxim hadir dan menjadi alternatif pilihan bagi calon penumpang yang ingin menggunakan jasa transportasi *online* (Sari, 2023).

Kehadiran transportasi berbasis *online* tentunya menarik minat masyarakat karena dinilai lebih efisien, praktis, harga yang telah ditetapkan dan kualitas keamanan lebih terjamin (Dewi & Taufiqurahman, 2022). Menurut Hendrayanti (2018) sebagaimana yang dikutip dalam Mukaromah dkk (2019), mengatakan

kehadiran transportasi *online* sangat berdampak negatif kepada transportasi konvensional. Hal ini dikarenakan keunggulan yang ditawarkan oleh transportasi *online* menarik minat masyarakat untuk beralih menggunakan jasa transportasi *online*, sehingga mengakibatkan transportasi konvensional salah satunya angkot mulai ditinggalkan oleh masyarakat.

Keunggulan yang ditawarkan oleh transportasi *online* tentu memiliki kekurangan yang tidak dapat dihindari, yaitu transportasi *online* sulit diakses jika perangkat yang digunakan oleh penumpangnya mengalami gangguan, sopir transportasi *online* sering tidak tahu jalan, sehingga terdapat kemungkinan tersesat, transportasi *online* menawarkan harga tinggi di waktu-waktu tertentu dan transportasi *online* tidak dapat mengangkut penumpang dalam jumlah banyak. Hal ini dikarenakan terdapat kapasitas-kapasitas tertentu yang diberlakukan oleh transportasi *online* (Purba & Ginting, 2018).

Diantara kekurangan yang dimiliki transportasi *online*, nampaknya kehadiran transportasi *online* tidak cukup memberikan solusi terhadap persoalan utama yaitu kemacetan yang diakibatkan oleh transportasi sebelumnya. Kemacetan terjadi dikarenakan, tingginya minat masyarakat dalam melakukan mobilisasi sehingga mengakibatkan penggunaan kendaraan semakin meningkat dan mengakibatkan kemacetan. Hal ini disebabkan transportasi *online* tidak dapat mengangkut penumpang dalam jumlah banyak (Pinondang & Nofryanti, 2020).

Maka dari itu, pemerintah terus melakukan inovasi dengan tujuan memecahkan permasalahan transportasi terutama dalam hal mengatasi kemacetan. Hal ini dikarenakan terlalu besarnya kebutuhan dari suatu pergerakan masyarakat

khususnya di perkotaan, dibandingkan dengan prasarana transportasi yang tersedia dan memadai. Oleh karena itu, dalam buku yang berjudul Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Wells (1970) mengatakan terdapat usaha yang dapat dilakukan untuk mengatasi persoalan transportasi (Tamin, 1997) yaitu :

1. Membangun sebuah prasarana transportasi dengan kapasitas yang lebih besar, sehingga dapat mengangkut banyak penumpang.
2. Mengurangi banyaknya kendaraan yang menggunakan jalan.

Dari permasalahan tersebut, hadirilah sebuah *Sistem Transportasi Umum Massal* (SAUM) yang dapat mengangkut penumpang dalam kapasitas besar, dengan tujuan mengatasi permasalahan kemacetan. Selain itu, sistem ini juga memiliki fungsi mengatasi masalah transportasi sebelumnya yang dinilai kurang memberikan kenyamanan, kurang dari segi keamanan dan harga kurang terjangkau (Abbas, 2006).

Hal tersebut dapat dibuktikan dengan hadirnya transportasi umum modern Bus Rapid Transit (BRT). Bus Rapid Transit, pertama kali beroperasi di Jakarta pada tahun 2004 dengan nama Bus Trans Jakarta (Trans Jakarta, 2024). Sistem dari Bus Rapid Transit ini diawal kehadirannya sudah sangat modern dibandingkan dengan transportasi umum lainnya, yaitu pembayaran dilakukan secara non-tunai, tarif cukup terjangkau, dilengkapi dengan AC, terdapat halte untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan mempunyai jalurnya sendiri, sehingga tidak menimbulkan kemacetan bagi pengendara lain.

Kehadiran Bus Rapid Transit di Kota Jakarta tentu menjadi contoh di berbagai wilayah Indonesia untuk menerapkan Bus Rapid Transit. Kota Palembang

misalnya, mulai menerapkan BRT pada tahun 2010 dengan tujuan untuk mengatasi permasalahan angkutan umum yang dinilai kurang aman dan nyaman bagi penumpang (Yusri Rizki dkk., 2023) Lalu disusul oleh Kota Bandar Lampung yang mulai menerapkan BRT pada tahun 2011 dengan tujuan untuk mengatasi masalah kemacetan dan memberikan kenyamanan bagi masyarakat Kota Bandar Lampung dalam menggunakan transportasi umum (Nurfadli dkk., 2015).

Di Kota Padang, kehadiran Bus Rapid Transit atau Trans Padang hadir pertama kali pada tahun 2014 dengan jumlah bus sebanyak 15 unit dan 37 halte, koridor pertama yaitu Lubuk Buaya – Pasar Raya Padang (Gaspar dkk., 2023). Adapun rute dan jumlah bus Trans Padang yang telah aktif beroperasi di Kota Padang saat ini adalah sebagai berikut :

Tabel 1. 1
Rute dan Jumlah Bus Trans Padang

Rute	Jumlah Bus Trans Padang
Koridor 1 (Pasar Raya - Lubuk Buaya)	20 Unit
Koridor 2 (Pusat Kota - Bungus)	12 Unit
Koridor 3 (Pusat Kota - Pusat Pemerintahan Air Pacah)	10 Unit
Koridor 4 (Lantamal - Bypass - Terminal Anak Air)	10 Unit
Koridor 5 (Pusat Kota - Indarung)	10 Unit
Koridor 6 (Pusat Kota - Kampus Unand)	10 Unit

Sumber data sekunder : (Fadillah, 2024)

Dari tabel diatas, maka dapat dilihat bahwa jumlah unit bus Trans Padang berbeda-beda disetiap rutenya. Hal ini menandakan adanya tingkat kebutuhan yang berbeda dari masyarakat disetiap rutenya, sehingga jumlah unit bus Trans Padang menyesuaikan berdasarkan kebutuhan tersebut. Jumlah unit bus Trans Padang disetiap rutenya, tidak menutup kemungkinan akan terus bertambah jika seiring

berjalannya waktu rute yang dilalui oleh bus Trans Padang mengalami peningkatan dari kebutuhan penumpang.

Kehadiran Trans Padang sangat disambut baik oleh masyarakat, hal ini dibuktikan dengan adanya data lonjakan minat masyarakat dalam menggunakan Trans Padang seperti pada tabel dibawah ini :

Tabel 1. 2
Data Penumpang Bus Trans Padang

No	Tahun	Penumpang
1	2014	60.274
2	2015	63.109
3	2016	67.455
4	2017	70.108
5	2019 Januari – Juli	88.020
6	2019 Agustus – Desember	1.321
7	2020	1.124
8	2021	1,3 Juta
9	2022	2,2 Juta
10	2023	3,6 Juta

Sumber data sekunder : (Husna & Asri, 2022; Kusnadi, 2023)

Dari data tabel diatas, memperkuat bahwa adanya lonjakan minat masyarakat dalam menggunakan bus Trans Padang. Selain itu, terdapat penurunan jumlah penumpang pada kolom nomor 5 dan 6, hal ini dikarenakan pada saat itu sedang terjadinya wabah virus corona, sehingga pergerakan masyarakat dibatasi. Sumber data penumpang bus Trans Padang yang dicantumkan juga tidak terdapat tahun 2018, hal ini dikarenakan sumber yang didapat tidak menampilkan data penumpang bus Trans Padang pada tahun 2018. Peneliti juga telah berusaha meminta data ke pihak Trans Padang, tetapi tidak diberikan karena adanya beberapa alasan.

Dari keterangan pihak Trans Padang, mereka sudah tidak menerima mahasiswa yang meminta data terkait penelitian. Hal ini dikarenakan, banyaknya mahasiswa yang melanggar kesepakatan diawal dengan pihak Trans Padang, yaitu

tidak memberikan hasil penelitian mereka ke pihak Trans Padang, sehingga mengakibatkan adanya peraturan baru terkait larangan memberikan data kepada mahasiswa. Selain itu, peneliti mencoba meyakinkan pihak Trans Padang dengan menawarkan perjanjian diatas materai, tetapi pihak Trans Padang tetap menolak tawaran yang diberikan oleh peneliti.

Seiring dengan lonjakan peminat bus Trans Padang, maka unit bus terus diperbanyak diiringi dengan jumlah koridor yang diperluas. Terdapat penambahan koridor Trans Padang yang dioperasikan pada Desember 2022, yaitu koridor VI dengan rute Pusat Kota – Kampus Unand (Selvia, 2024). Kehadiran koridor VI, ternyata sangat merugikan angkot konvensional trayek 448. Semenjak kehadiran Trans Padang koridor VI, penumpang mulai beralih menggunakan Trans Padang koridor VI dan mulai meninggalkan jasa angkot trayek 448. Permasalahan ini akan berdampak pada jumlah pemasukan sopir angkot setiap harinya yang akan mengalami penurunan.

Terdapat alasan masyarakat lebih memilih menggunakan Trans Padang koridor VI dalam melakukan mobilisasi, yaitu Trans Padang menawarkan banyak keunggulan yang tidak dimiliki oleh transportasi lainnya. Selain itu, harga yang ditawarkan oleh Trans Padang kepada penumpang jauh lebih terjangkau dibandingkan transportasi umum lainnya (Palzi & Yuliarti, 2024).

Kehadiran satu unit Trans Padang koridor VI, menggantikan tiga unit angkot yang masih beroperasi. Tentunya hal ini akan berdampak kepada pengurangan jumlah angkot, khususnya angkot rute Pasar Raya – Limau Manis atau yang dikenal dengan trayek 448. Dari hasil data yang menunjukkan jumlah Trans Padang koridor

VI terdapat 10 unit, artinya terdapat 30 unit angkot trayek 448 yang telah tergantikan atau sudah tidak dioperasikan (Zikri, 2022).

Telah banyak upaya yang dilakukan oleh sopir angkot trayek 448 dalam menolak kehadiran Trans Padang khususnya koridor VI yang dinilai merugikan sopir angkot. Sehingga, mengakibatkan sopir angkot mengalami penurunan penumpang secara signifikan (Selvia, 2023). Terdapat bentuk penolakan yang dilakukan oleh sopir angkot trayek 448 terhadap kehadiran Trans Padang koridor VI yaitu, berupa aksi mogok dalam menarik penumpang, menutup akses jalan Pasar Baru dan menurunkan secara paksa penumpang Trans Padang koridor VI (Purba, 2023).

Selain itu, sopir angkot trayek 448 juga melakukan aksi demo sebanyak tiga kali, yaitu pada tanggal 16 Februari 2023, 13 Maret 2023 dan April 2023. Aksi demo tersebut, menandakan adanya rasa khawatir yang cukup besar bagi sopir angkot trayek 448 terhadap kehadiran Trans Padang. Sopir angkot merasa dengan kehadiran Trans Padang dapat mematikan profesi mereka.

Akibat dari penolakan sopir angkot trayek 448 terhadap hadirnya Trans Padang koridor VI, terdapat perubahan halte Trans Padang, khususnya koridor VI. Penghapusan beberapa halte di sepanjang rute Trans Padang koridor VI, salah satunya penghapusan halte Pasar Baru. Tetapi, nampaknya penghapusan beberapa titik halte tersebut tidak membuat angkot kembali ke masa jayanya yaitu terisi penuh oleh penumpang.

Hingga saat ini, angkot trayek 448 masih tetap beroperasi walaupun sudah sepi penumpang. Terdapat beberapa alasan yang membuat sopir angkot untuk

tetap bertahan menjadi sopir angkot yaitu, sopir angkot tidak ingin memiliki gaji dengan sistem bayaran perbulan, sopir angkot merasa masyarakat masih membutuhkan jasa angkot konvensional, hal ini dikarenakan terdapat aturan yang diberlakukan oleh Trans Padang sehingga penumpang tidak bebas menggunakan jasa Trans Padang (Ramadhan dkk., 2024).

Sopir angkot yang saat ini masih bertahan, tentunya merasa kesulitan dalam mendapatkan penumpang yang banyak. Sehingga, hal ini berdampak kepada sopir angkot mengalami kesulitan dalam mencapai target setoran yang harus ia kumpulkan setiap harinya. Setiap harinya, sopir angkot trayek 448 memiliki target setoran yang harus dikumpulkan sekitar Rp.150.000 – Rp.200.000/hari. Tetapi, semenjak kehadiran Trans Padang koridor VI, setoran yang terkumpul oleh sopir angkot trayek 448 hanya sekitar Rp.60.000 – Rp.80.000/hari. (Data Primer, 2024). Tentunya, nominal uang yang dapat sopir angkot kumpulkan setiap harinya jauh dari target yang ditetapkan. Hal ini tentunya, akan mendorong sopir angkot untuk melakukan berbagai macam upaya, sehingga sopir angkot dapat membawa banyak penumpang dan target setoran dapat tercapai setiap harinya.

Dalam melakukan berbagai upaya, sopir angkot tentunya memiliki caranya masing-masing sesuai dengan kondisi dilapangan dan tergantung kepada pilihan sopir angkot itu sendiri yang dianggap dapat lebih mudah dan efektif dalam mencapai target setoran setiap harinya. Dalam upaya sopir angkot untuk mencapai target setoran setiap harinya, terdapat upaya internal dan eksternal.

Upaya internal merupakan upaya yang dilakukan secara mandiri oleh sopir angkot untuk mencapai target setoran setiap harinya. Upaya internal mencakup

beberapa upaya yaitu, memahami jam-jam ramai penumpang angkot, memberikan pelayanan yang bersifat fleksibel dan tidak menerapkan aturan yang kaku terhadap penumpang pengguna jasa angkot trayek 448.

Sedangkan upaya eksternal merupakan upaya yang dilakukan oleh pemilik angkot, seperti perbaikan kendaraan angkot trayek 448. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang pengguna jasa angkot trayek 448. Upaya eksternal ini sangat berkaitan erat dengan uang setoran yang diterima oleh pemilik angkot trayek 448. Sehingga, dengan adanya pembagian upaya ini dapat lebih mudah memahami terkait dengan kontribusi dan tanggung jawab bagi sopir angkot dan pemilik angkot trayek 448.

1.2 Rumusan Masalah

Pada saat ini telah banyak pilihan moda transportasi yang dapat memberikan kenyamanan, keamanan, harga terjangkau dan efisien dari segi waktu kepada masyarakat. Masyarakat bebas memilih moda transportasi yang akan ia gunakan sesuai dengan kebutuhan, tetapi kehadiran transportasi yang lebih modern nyatanya berdampak negatif kepada sopir angkot konvensional. Hal ini menyebabkan, sopir angkot konvensional menjadi semakin kehilangan penumpang mereka.

Hasil wawancara yang telah dilakukan dengan salah satu sopir angkot trayek 448 pada 30 September 2024, ia mengatakan, kehadiran Trans Padang koridor VI sangat berdampak buruk dibandingkan kehadiran transportasi *online*. Hal ini dikarenakan transportasi *online* menawarkan harga lebih tinggi dibandingkan angkot, sehingga penurunan penumpang tidak signifikan. Namun, setelah

kehadiran Trans Padang yang menawarkan harga jauh lebih murah, penurunan jumlah penumpang angkot trayek 448 menjadi sangat signifikan.

Berdasarkan masalah tersebut, maka peneliti tertarik untuk meneliti fenomena upaya sopir angkot dalam mencapai target setoran secara mendalam.

Dengan demikian, rumusan masalah penelitian yang ingin peneliti yaitu

Bagaimana upaya sopir angkot trayek 448 dalam mencapai target setoran di saat kehadiran Trans Padang koridor VI?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan penelitian diatas, maka terdapat tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini yaitu :

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan upaya sopir angkot trayek 448 untuk mencapai target setoran disaat kehadiran Trans Padang koridor VI.

1.3.2 Tujuan Khusus

Berdasarkan tujuan umum penelitian diatas, maka diperinci kembali menjadi tujuan khusus sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi upaya internal yang dilakukan sopir angkot trayek 448 untuk mencapai target setoran disaat kehadiran Trans Padang koridor VI.
2. Mengidentifikasi upaya eksternal yang dilakukan sopir angkot trayek 448 untuk mencapai target setoran disaat kehadiran Trans Padang koridor VI.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya analisis sosiologi perkotaan terkait upaya sopir angkot trayek 448 untuk mencapai target setoran disaat kehadiran Trans Padang koridor VI. Selain itu dapat juga menjadi pertimbangan kepada akademik sosial dalam melakukan riset terkhusus bagi pihak-pihak yang tertarik untuk meneliti lebih dalam permasalahan ini.

1.4.2 Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan sekaligus penguat bahasan diskusi terkait upaya yang digunakan oleh sopir angkot trayek 448 dalam mencapai target setoran di saat kehadiran Trans Padang koridor VI. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi tambahan bagi pemerintah Kota Padang agar dapat lebih memperhatikan dan membuat sebuah kebijakan untuk sopir angkot konvensional yang sudah mulai tertinggal ditengah kehadiran transportasi modern yaitu Bus Rapid Trans.

1.5 Tinjauan Pustaka

1.5.1 Konsep Upaya

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Upaya adalah usaha atau tindakan yang dilakukan dengan tujuan untuk mencari jalan keluar hingga memecahkan suatu permasalahan. Definisi ini menekankan tindakan upaya tidak hanya melibatkan fisik, tetapi juga proses berfikir, perencanaan dan strategi secara matang

untuk mencapai solusi yang diinginkan (KBBI). Menurut Poerwadarminta, upaya adalah usaha yang dilakukan dengan maksud tertentu menggunakan akal dan ikhtiar (Poerwadarminta, 2003).

Upaya juga dapat dilakukan dengan tujuan untuk mencegah atau meminimalisir keadaan yang tidak diinginkan, sehingga dampak negatif yang mungkin terjadi dapat ditekan semaksimal mungkin. Artinya, sebelum melakukan upaya terdapat perkiraan secara matang dan strategis dengan tujuan mencapai hasil yang diinginkan.

Dari pengertian upaya diatas, dapat disimpulkan upaya adalah suatu kegiatan atau rangkaian tindakan yang dilakukan dengan maksud untuk mencapai suatu hasil yang diinginkan dan memberikan manfaat. Upaya juga dapat dikatakan sebagai hal-hal yang bersifat mengusahakan dengan tujuan agar dapat berhasil dan bermanfaat bagi individu sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai.

Jika dikaitkan dengan upaya sopir angkot, maka upaya sopir angkot merupakan suatu tindakan atau cara yang dilakukan untuk mendapatkan penumpang, mencapai target setoran dan mempertahankan pendapatan. Terdapat beberapa macam upaya yang dilakukan sopir angkot konvensional untuk dapat mencapai tujuan yang ingin dicapai, yaitu :

- a. Memilih tempat strategis : sopir angkot tentu akan memilih lokasi-lokasi yang ia anggap banyak penumpang yang tertarik menaiki angkot, seperti pasar, sekolah, terminal.
- b. Memilih jam ramai : sopir angkot biasanya mengidentifikasi jam-jam sibuk dan dirasa banyak penumpang memakai jasa angkot konvensional.

- c. Mengutamakan sikap sopan : sopir angkot memberikan pelayanan terbaik dan menunjukkan sikap sopannya kepada penumpang. Hal ini bertujuan agar penumpang merasa nyaman menggunakan jasa angkot konvensional.

1.5.2 Konsep Sopir

Sopir merupakan pengendara profesional yang menjalankan tugasnya untuk mengemudi dan mendapatkan upah atau imbalan dari pengguna jasanya. Secara umum, pengemudi dapat dikelompokkan menjadi dua kategori. Pertama, pengemudi individu atau pribadi merupakan pengemudi yang membawa kendaraannya sendiri. Kedua, pengemudi yang bertugas mengoperasikan kendaraan untuk keperluan barang atau jasa, seperti truk, bus, kendaraan komersial lainnya yang dimiliki oleh perusahaan atau pihak-pihak tertentu (Rany et al., 2022).

Seorang yang berprofesi sebagai sopir harus memiliki keterampilan dan pemahaman dalam berkendara dengan tujuan memberikan rasa aman kepada penumpangnya dan tidak membahayakan pengendara lain. Selain itu, sopir juga harus mempunyai kesehatan fisik yang baik dan dapat mengemudi dengan waktu yang lama. Menjadi seorang yang berprofesi sebagai sopir tentu tidak mudah, seorang sopir harus dapat memecahkan suatu masalah secara cepat, kreatif dan kritis. Sopir juga dituntut untuk dapat bekerja dibawah tekanan, hal ini dikarenakan terdapat prosedur atau tuntutan yang diberikan kepada seorang sopir.

Seorang sopir juga harus memiliki sikap yang baik, disiplin dan bertanggung jawab. Hal ini dikarenakan, seorang sopir dalam menjalankan profesinya pasti berinteraksi dengan penumpang. Dengan menunjukkan sikap yang baik, disiplin

dan bertanggung jawab, akan menumbuhkan rasa percaya dan senang yang dirasakan oleh penumpang ketika menggunakan jasa sopir tersebut.

Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jasa BAB VIII, pasal 77 ayat (1) tentang pengemudi, dijelaskan bahwa setiap orang yang mengemudikan sebuah kendaraan di Jalan, wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan (Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jasa Nomor 22 Tahun 2009).

Dengan adanya peraturan perundang-undangan tersebut, menandakan menjadi seorang sopir harus memiliki SIM dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Sehingga dengan diberlakukannya wajib memiliki SIM, menandakan sopir tersebut telah layak untuk mengendarai sebuah kendaraan.

1.5.3 Konsep Angkot

Angkot merupakan kepanjangan dari angkutan kota, menurut Keputusan Menteri Perhubungan No 35 tahun 2003 pasal 1 ayat 9, tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum mendefinisikan angkotan kota merupakan angkutan yang dapat mempermudah masyarakat dalam melakukan mobilisasi dari satu tempat ke tempat lain yang terikat dengan trayek tertentu. (Digna Kasandra, 2018). Menurut UU No 22 Tahun 2009, angkutan merupakan perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah kendaraan (Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jasa Nomor 22 Tahun 2009).

Dari definisi angkot diatas, dapat saya simpulkan bahwa pengertian angkot merupakan kendaraan umum yang dikhususkan sebagai alat untuk menunjang

mobilisasi masyarakat. Keberadaan angkot tentu memegang peranan penting, karena dengan adanya angkot tentunya dapat membantu perekonomian dan pembangunan di suatu wilayah. Hal ini dikarenakan angkot dapat membantu masyarakat dalam melakukan aktivitas mobilisasi dalam menunjang aktivitas perekonomian dan kebutuhan hidup sehari-hari.

Dalam pengoperasiannya angkot tergolong ke dalam jenis bus kecil, hal ini dikarenakan angkot memiliki kapasitas 11 penumpang (Sonia dkk., 2024). Angkot memiliki banyak rute dengan berbagai warna sebagai penandanya, selain itu angkot juga tidak memiliki halte khusus sehingga angkot dapat menaikkan dan menurunkan penumpang dimanapun. Angkot juga memiliki sistem bayar yang diperhitungkan melalui jarak tempuh, sehingga harga yang dibebankan kepada penumpang beragam.

1.5.4 Konsep Transportasi Perkotaan

Transportasi merupakan kegiatan berupa memindahkan atau mengangkut barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah moda (Putri Watung dkk., 2020). Di perkotaan, masyarakat sangat bergantung kepada sebuah transportasi umum. Sehingga, dibutuhkan sebuah transportasi umum yang dapat diakses dengan cepat dan mudah untuk mendukung aktivitas masyarakat sehari-hari. Selain itu, transportasi umum di perkotaan juga harus memperhatikan dan dapat memberikan sebuah pelayanan yang menjamin keamanan, kenyamanan, biaya terjangkau dan ramah lingkungan (Abbas, 2006).

Transportasi umum merupakan bagian yang tidak dapat terpisahkan dari sistem transportasi perkotaan, hal ini dikarenakan transportasi umum secara

keseluruhan berperan penting dalam meningkatkan efektifitas dan efisiensi sistem transportasi kota. Sehingga pada akhirnya akan menyebabkan ketergantungan terhadap sistem kota tersebut.

Transportasi perkotaan merujuk kepada sebuah perencanaan yang matang dan pengelolaan sistem transportasi yang mencakup berbagai aspek, mulai dari pengembangan infrastruktur, penggunaan teknologi yang canggih mengikuti perkembangan, hingga menetapkan kebijakan dengan tujuan menjamin mobilitas masyarakat.

Selain itu, sistem transportasi perkotaan harus terintegrasi secara baik dengan berbagai moda transportasi umum yang lainnya, sehingga memudahkan perpindahan masyarakat dari satu tempat ke tempat lain. Dengan adanya sistem transportasi yang memadai, terintegrasi secara baik, nyaman, aman dan memberikan harga cukup terjangkau, maka dapat menarik minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum dan mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap penggunaan kendaraan pribadi.

1.5.5 Teori Tindakan Sosial Max Weber

Dalam penelitian ini, teori yang digunakan adalah teori tindakan sosial yang dikemukakan oleh Max Weber. Menurut Max Weber, tindakan sosial berorientasikan pada tindakan yang memiliki arti, tujuan dan motif aktor (Damsar, 2017). Dalam teori tindakan sosial Max Weber, ia membagi empat jenis tindakan sosial berdasarkan motif aktornya (Damsar, 2017) yaitu :

- a) Tindakan Rasional Instrumental, merupakan tindakan yang berdasarkan pada berbagai pertimbangan dan pilihan yang dilakukan secara sadar, berkaitan

dengan tujuan dari suatu tindakan dan terdapat alat yang dipakai dalam meraih suatu tujuan. Artinya individu sudah memperhitungkan secara matang terkait cara yang akan ia gunakan dalam mencapai tujuan tertentu.

- b) Rasionalitas Nilai, merupakan tindakan yang dilakukan secara rasional, tetapi dalam mencapai tujuannya tetap memperhatikan atau berdasarkan nilai-nilai. Nilai-nilai tersebut tidak lepas dari nilai budaya atau agama yang diyakini oleh setiap individu.
- c) Tindakan Afektif, merupakan tindakan yang dilakukan berdasarkan pada kondisi emosional individu. Dalam melakukan suatu tindakan, individu tidak berdasarkan tindakan rasional, tetapi berdasarkan adanya perasaan yang bersifat spontan dan dipengaruhi oleh emosi, cinta, takut, gembira atau perasaan-perasaan tertentu.
- d) Tindakan Tradisional, merupakan tindakan yang muncul atau dilakukan berdasarkan nilai-nilai yang telah ada dan diajarkan secara turun-menurun atau dianggap tradisi oleh masyarakat. Dalam tindakan sosial ini, karena ia berdasarkan tradisi turun-menurun, maka tindakan ini bersifat kaku dan tidak dapat diubah. Sehingga tidak memerlukan perencanaan terlebih dahulu dan bersifat pengulangan atau sebuah kebiasaan didalam masyarakat.

Penggunaan teori tindakan sosial Max Weber dalam membahas upaya sopir angkot untuk mencapai target setoran, dikarenakan setiap tindakan yang individu lakukan selalu didasarkan pada maksud dan tujuan tertentu. Maka, hal ini juga dapat digunakan untuk melihat dan menganalisis lebih dalam tindakan-tindakan sosial seperti apa yang digunakan oleh sopir angkot untuk mencapai target setorannya.

Selain itu, tindakan yang dilakukan oleh setiap individu berbeda-beda antara individu yang satu dengan yang lainnya. Hal ini dikarenakan, individu memiliki karakter, pengalaman dan pandangan hidup yang unik dan berbeda-beda. Dengan latar belakang yang berbeda, setiap individu tidak menutup kemungkinan memiliki pandangan, cara dan upaya tersendiri dalam mencapai tujuan yang ingin dicapai.

Di dalam penelitian ini, peneliti melihat adanya penggunaan Tindakan Rasional Instrumental dalam upaya sopir angkot untuk mencapai target setoran setiap harinya. Hal ini dikarenakan, adanya kesadaran penuh yang dilakukan oleh sopir angkot terkait dengan upaya yang digunakan. Sopir angkot tentunya mempertimbangkan upaya yang efektif dan efisien dengan tujuan untuk memperoleh target setoran. Artinya, terdapat proses pemikiran yang secara matang, dengan tujuan memaksimalkan hasil kerja sopir angkot.

Selain itu, peneliti menduga bahwa sopir angkot dalam melakukan upaya untuk mencapai target setoran setiap harinya menggunakan Tindakan Afektif. Hal ini dikarenakan, terdapat upaya yang dilakukan oleh sopir angkot cenderung mengutamakan emosi dan perasaan ketika sedang mengendarai angkot. Artinya emosi dan perasaan yang dilakukan oleh sopir angkot bersifat spontan tanpa mempertimbangkan dampak yang akan mereka terima dari tindakan-tindakan yang dilakukan tanpa memikirkan secara matang.

1.5.6 Penelitian Relevan

Penelitian relevan merupakan penelitian yang sudah pernah dilakukan sebelumnya dan memiliki keterkaitan dengan topik terdahulu. Penelitian relevan sangat berguna untuk menjadi bahan perbandingan dalam penelitian yang akan

dilakukan. Dengan adanya penelitian relevan, maka dapat mempermudah menemukan kesenjangan penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian yang sudah ada sebelumnya. Adapun beberapa penelitian relevan yang telah dikumpulkan penulis sebagai bahan untuk melakukan penelitian ini, yaitu :



Tabel 1.3
Penelitian Relevan

Data Penelitian					
No.	Peneliti dan Institusi	Judul	Masalah	Tujuan	Hasil
1	Palzi dan Yulianti. 2024. Universitas Negeri Padang	Manajemen Konflik dalam Pengoperasian Koridor VI Trans Padang	Keberadaan Trans Padang menimbulkan penolakan oleh sopir angkot yang ditandai dengan adanya demo yang dilakukan oleh sopir angkot.	Untuk mengetahui bagaimana peran pemerintah Kota Padang dalam menangani konflik demo yang terjadi antara sopir angkot dengan sopir Trans	Adanya manajemen konflik dalam pengelolaan koridor VI yang belum berjalan secara optimal.
2	Hamdi Derita, dkk. 2023. Ilmu Politik, Universitas Andalas	Konflik Antara Sopir Trans Padang dan Sopir Angkot	Sopir angkot merasa hadirmya Trans Padang membuat mereka menurun drastis terutama hadirmya Trans Padang koridor VI.	Untuk mengetahui apa yang melatar belakangi sopir angkot melakukan protes berkali-kali dan bagaimana resolusi dari konflik tersebut.	Latar belakang penyebab konflik yaitu adanya miskomunikasi dan adanya aktor didalam yang terlibat dalam proses penyelesaian konflik tetapi aktor tersebut mempunyai kepentingan masing-masing sehingga memperkeruh permasalahan.

Data Penelitian					
No.	Peneliti dan Institusi	Judul	Masalah	Tujuan	Hasil
3	Indra Setiawan. 2020. Program Studi Ekonomi Syariah. Sekolah Tinggi Agama Islam Mulia Astuti Wonogiri. Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pangkalan Ojek Konvensional Di Terminal Lama Wonogiri	Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pangkalan Ojek Konvensional Di Terminal Lama Wonogiri	Kehadiran transportasi berbasis online mengakibatkan ojek konvensional mengalami penurunan penumpang dalam menggunakan jasa ojek konvensional.	Untuk menganalisis dampak ojek online terhadap ojek konvensional (pangkalan).	Hadirnya ojek online memberikan dampak kepada ojek konvensional yaitu berupa pengurangan pendapatan.
4	Destiyana Armando, Yogi Pratiwi, dkk. 2018. Pendidikan Sosiologi Antropologi, Universitas Sebelas Maret	Strategi Adaptasi Ojek Konvensional Dalam Merespon Adanya Ojek Online	Kehadiran transportasi umum roda dua berbasis online membuat ojek konvensional tergeser dan mulai sepi peminat.	Untuk mengetahui strategi yang digunakan oleh ojek konvensional dalam bertahan hidup.	Terdapat strategi yang digunakan yaitu, menghemat uang belanja rumah tangga, membuka usaha sampingan, dan menetapkan batas wilayah untuk ojek online.

Berdasarkan tabel penelitian relevan diatas, maka dapat dilihat dari beberapa penelitian relevan yang telah dilakukan secara garis besar membahas dampak dari keberadaan transportasi modern atau *online* terhadap transportasi konvensional. Sehingga, akan menimbulkan konflik antar sopir konvensional dengan sopir transportasi modern atau yang berbasis *online* dan terdapat juga penurunan pendapatan yang dirasakan oleh sopir konvensional.

Selain itu, terdapat juga penelitian relevan yang sama dalam membahas mengenai strategi ojek konvensional terhadap transportasi modern. Tetapi, yang menjadi pembeda adalah penelitian relevan tersebut lebih berfokus bagaimana cara ojek konvensional mengumpulkan pendapatan sehari-hari, ketika penumpang telah beralih menggunakan jasa transportasi modern. Sedangkan dalam penelitian yang akan dilakukan, lebih berfokus kepada upaya sopir angkot untuk mencapai target setoran setiap harinya.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Pendekatan dan Tipe Penelitian

Metode penelitian merupakan cara yang dipilih oleh peneliti untuk dapat memecahkan permasalahan dan menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian (Afrizal, 2014). Dalam menentukan metode penelitian yang ingin digunakan, tentunya peneliti harus mempertimbangkan perspektif teori yang digunakan dan melihat sifat gejala sosial yang ingin diteliti (Fachrina dkk., 2021).

Dalam penelitian ini, pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Pendekatan penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang dilakukan dengan cara mengumpulkan dan menganalisis data

temuan dilapangan, data tersebut berupa kalimat secara lisan atau tertulis dan tindakan-tindakan manusia (Afrizal, 2014). Penelitian kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini bertujuan untuk memperoleh sebuah penafsiran dari tindakan yang dilakukan individu dan tentunya dari sudut pandang individu tersebut.

Penelitian ini menggunakan tipe deskriptif dengan tujuan untuk menggambarkan temuan-temuan dilapangan secara lisan atau tertulis dan tindakan dari informan tanpa melebih-lebihkan, sehingga data yang disajikan nantinya apa adanya. Maka, penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe deskriptif agar dapat menggambarkan dan mengamati secara jelas dan lebih dalam terkait dengan upaya apa saja yang dilakukan sopir angkot trayek 448 untuk mencapai target setoran disaat kehadiran Trans Padang koridor VI.

1.6.2 Informan Penelitian dan Teknik Menentukan Informan

Informan penelitian merupakan orang yang dianggap dapat memberikan informasi tentang permasalahan yang ingin diteliti, informan tidak hanya memberikan informasi tentang dirinya, tetapi informan juga mampu memberikan informasi tentang suatu hal yang tidak berkaitan dengan dirinya (Afrizal, 2014).

Dalam penelitian ini, informan yang dipilih nantinya berdasarkan teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan kriteria khusus atau tertentu kepada informan yang nantinya akan dijadikan subjek penelitian (Rahmadi, 2011).

Menurut Suharsimi Arikonto, dalam menggunakan teknik *purposive sampling*, peneliti harus memenuhi syarat-syarat diantaranya (Rahmadi, 2011) :

- a. Dalam pengambilan sampel, peneliti harus melihat apakah subjek sesuai dengan ciri-ciri atau karakteristik yang telah ditetapkan pada pokok populasi.
- b. Subjek yang dipilih nantinya harus memiliki banyak kesamaan dengan ciri-ciri atau karakteristik yang telah ditetapkan.
- c. Dalam penentuan ciri-ciri atau karakteristik populasi, harus dilakukan dengan cermat.

Tujuan diberikannya kriteria khusus kepada informan dalam penelitian ini, agar informan yang dipilih nantinya dapat memberikan keterangan secara spesifik, dan tidak menjawab secara pengetahuan umum atau dangkal. Menurut Afrizal, (Afrizal, 2014) terdapat 2 kategori dalam menetapkan informan, yaitu :

- a) Informan pelaku, merupakan orang yang memberikan keterangan secara langsung tentang dirinya, perbuatannya, pikirannya, interpretasi (makna) dan tentang pengetahuannya.

Adapun kriteria informan pelaku, yaitu :

1. Sopir angkot trayek 448 yang telah menjalani profesinya minimal 3 tahun atau lebih. Pemilihan kriteria ini dikarenakan, dapat terlihat dengan jelas perbedaan setoran yang didapatkan sebelum dan sesudah kehadiran Trans Padang.
2. Sopir angkot trayek 448 yang belum dan sudah berkeluarga. Pemilihan kriteria ini dikarenakan, dapat terlihat dengan jelas perbedaan upaya sopir angkot yang sudah dan belum berkeluarga dalam mengumpulkan pendapatan dan target setoran setiap harinya.

3. Sopir angkot yang tidak resmi dan resmi menjadi sopir angkot trayek 448.

Pemilihan kriteria ini dikarenakan, dapat terlihat perbedaan upaya yang dilakukan oleh sopir tidak resmi dan resmi angkot trayek 448 dalam mengumpulkan target setoran setiap harinya.

Dalam penelitian ini yang menjadi informan pelaku adalah sopir angkot trayek 448. Adapun cara yang peneliti gunakan dalam mewawancarai informan pelaku yaitu, peneliti melakukan wawancara dengan sopir angkot selama di perjalanan. Peneliti juga merahasiakan maksud dan tujuan selama melakukan wawancara dengan sopir, dengan tujuan mendapatkan jawaban yang akurat tanpa dilebihkan atau ditutup-tutupi.

Informan pengamat, merupakan orang yang mengamati atau menjadi saksi dalam persoalan yang ingin kita teliti, sehingga ia dapat memberikan informasi tentang suatu hal kepada peneliti. Adapun kriteria informan pengamat, yaitu :

1. Menggunakan jasa angkot trayek 448. Pemilihan kriteria ini dikarenakan, penumpang yang menggunakan jasa sopir angkot trayek 448 dapat memberikan informasi yang dibutuhkan terkait upaya sopir angkot dalam mencapai target setoran.
2. Pihak yang menerima setoran sopir angkot trayek 448. Pemilihan kriteria ini dikarenakan, pihak yang menerima setoran dari sopir angkot trayek 448 dapat memberikan informasi yang dibutuhkan terkait setoran yang diberikan oleh sopir angkot trayek 448.

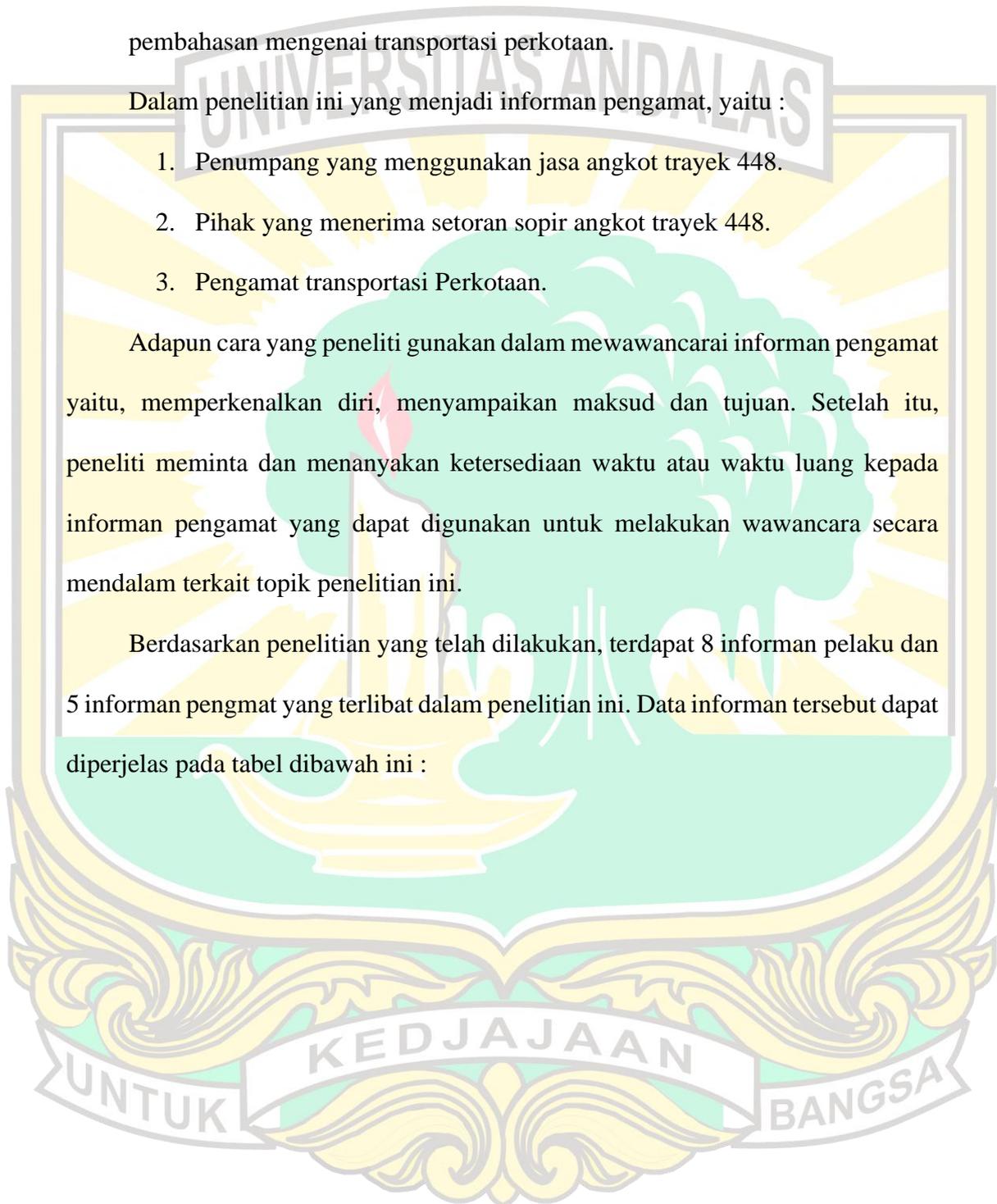
3. Pihak yang mendalami bidang transportasi perkotaan. Pemilihan kriteria ini dikarenakan, dapat memberikan informasi tambahan dan mendukung pembahasan mengenai transportasi perkotaan.

Dalam penelitian ini yang menjadi informan pengamat, yaitu :

1. Penumpang yang menggunakan jasa angkot trayek 448.
2. Pihak yang menerima setoran sopir angkot trayek 448.
3. Pengamat transportasi Perkotaan.

Adapun cara yang peneliti gunakan dalam mewawancarai informan pengamat yaitu, memperkenalkan diri, menyampaikan maksud dan tujuan. Setelah itu, peneliti meminta dan menanyakan ketersediaan waktu atau waktu luang kepada informan pengamat yang dapat digunakan untuk melakukan wawancara secara mendalam terkait topik penelitian ini.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, terdapat 8 informan pelaku dan 5 informan pengamat yang terlibat dalam penelitian ini. Data informan tersebut dapat diperjelas pada tabel dibawah ini :



Tabel 1. 4
Daftar Informan Pelaku dan Pengamat

No	Nama	Pekerjaan	Kategori Informan
1	Adul	Sopir Angkot	Pelaku
2	Irin	Sopir Angkot	Pelaku
3	Firman	Sopir Angkot	Pelaku
4	Fikri	Sopir Angkot	Pelaku
5	A (inisial)	Sopir Angkot	Pelaku
6	Roy	Sopir Angkot	Pelaku
7	Bambang	Sopir Angkot	Pelaku
8	Zul	Sopir Angkot	Pelaku
9	Jon	Juragan Angkot	Pengamat
10	Anna	Mahasiswa	Pengamat
11	Alifia	Mahasiswa	Pengamat
12	Will	Penjual Es	Pengamat
13	Yossyafra, S.T., M.Eng.Sc., Ph.D.	Pengamat Transportasi Perkotaan	Pengamat

Sumber data primer : 2024

Penelitian kualitatif tidak tergantung pada jumlah informan, tetapi tergantung pada kualitas dan kejenuhan data yang didapat. Artinya informasi yang didapat dari 8 informan pelaku sudah jenuh dan tidak beragam lagi. Sedangkan informasi yang didapat dari informan pengamat sudah cukup memberikan tambahan dan memperkuat informasi yang didapat dari informan pelaku.

1.6.3 Data yang Diambil

Data dalam penelitian kualitatif didapatkan dari hasil pengumpulan data dilapangan berupa kata-kata secara lisan atau tertulis, tindakan-tindakan dan gambar. (Afrizal, 2014). Jenis data berdasarkan sumbernya terbagi menjadi dua (Rahmadi, 2011) yaitu :

1. Data Primer

Menurut Bungin, data primer merupakan data yang didapatkan langsung dari informan atau sumber pertama yang tahu kondisi terkait topik yang diteliti.

Sumber data primer dalam penelitian ini akan didapatkan melalui observasi dan wawancara mendalam kepada sopir angkot trayek 448 dan penumpang angkot trayek 448.

2. Sumber Sekunder

Menurut Bungin, data sekunder merupakan data yang didapat dari sumber kedua dari data yang dibutuhkan. Sumber kedua yaitu mencakup buku, literatur, artikel berita dan data-data yang digunakan dalam penelitian ini sehingga memungkinkan dapat memperkuat data primer.

1.6.4 Teknik dan Proses Pengumpulan Data

Dalam menggunakan metode penelitian kualitatif, peneliti harus menggunakan teknik pengumpulan data yang dapat membantu peneliti dalam mendapatkan data berupa kata-kata dan tindakan individu sebanyak-banyaknya. (Afrizal, 2014). Terdapat teknik pengumpulan data yang akan dilakukan dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Observasi

Observasi merupakan kegiatan yang dilakukan oleh peneliti secara langsung dengan cara mengamati tingkah laku individu atau kelompok. Menurut Margono, observasi juga dapat dikatakan sebagai suatu kegiatan yang melibatkan peneliti secara langsung berupa pengamatan dan pencatatan secara sistematis mengenai objek penelitian (Rahmadi, 2011).

2. Wawancara Mendalam

Wawancara mendalam merupakan wawancara yang dilakukan secara mendalam dan berulang-ulang untuk mendapatkan jawaban yang diinginkan

(Rahmadi, 2011). Dalam wawancara mendalam, peneliti tidak berpatokan dengan urutan pertanyaan yang telah dibuat, tetapi hanya berpatokan kepada pertanyaan secara garis besar atau biasa disebut pedoman wawancara. Hal ini bertujuan agar jawaban dari informan dapat dikembangkan sehingga menjadi mendalam.

3. Studi Dokumen

Studi dokumen merupakan kegiatan yang dilakukan peneliti berupa pengambilan data penelitian berupa dokumentasi kegiatan, data-data atau dokumen tertulis, rekaman audio (Rahmadi, 2011). Dengan adanya studi dokumen, diharapkan dapat membuat hasil data yang didapatkan lebih akurat dan menambah informasi yang dibutuhkan.

Dalam memperoleh data yang diperlukan dan untuk menjawab penelitian ini, maka peneliti melakukan serangkaian proses selama pelaksanaan penelitian ini. Setelah peneliti melaksanakan seminar proposal, maka peneliti menemui dosen pembimbing untuk mendiskusikan lebih lanjut terkait dengan saran dan masukan yang diberikan oleh dosen penguji. Setelah itu, peneliti melaksanakan pengambilan data, dalam pelaksanaan ini peneliti melakukan berbagai macam cara.

Pertama, peneliti mendatangi tempat pangkalan sopir angkot trayek 448 yang berada di Pasar Baru. Peneliti menanyakan ketersediaan sopir sebagai informan pelaku untuk diwawancarai, sopir memberikan respon yang antusias dan menerima permintaan peneliti untuk diwawancarai. Namun, informasi yang diberikan sangat tidak memuaskan peneliti, hal ini dikarenakan informasi yang didapat sangat dangkal dan terkesan informan pelaku sangat menutup-nutupi.

Peneliti menduga, hal tersebut terjadi karena informan pelaku mendapatkan intervensi dari teman-temannya. Hal ini dikarenakan, lokasi wawancara yang ramai oleh sopir angkot trayek 448, sehingga mungkin saja informan pelaku yaitu sopir angkot trayek 448 yang sedang diwawancarai takut untuk memberikan beberapa informasi yang dibutuhkan oleh peneliti.

Karena kendala tersebut, maka peneliti mendiskusikan kembali kepada dosen pembimbing dan akhirnya peneliti menemukan cara baru dalam mendapatkan data dari informan pelaku. Cara yang dilakukan oleh peneliti selanjutnya adalah peneliti menaiki angkot trayek 448 dan melakukan wawancara dengan cara mengobrol seperti penumpang biasa kepada sopir angkot trayek 448 selama diperjalanan. Hal ini dilakukan untuk mendapatkan data yang murni, tidak bias dan tanpa adanya informasi yang ditutup-tutupi. Hal yang dilakukan agar peneliti mendapatkan data yang diinginkan, maka peneliti tidak mengungkapkan kepada sopir angkot trayek 448 yang sedang diwawancarai bahwa obrolan tersebut dilakukan untuk keperluan penelitian.

Setelah menerapkan cara baru dalam mewawancarai sopir angkot, ternyata sopir angkot lebih terbuka dalam memberikan informasi, sehingga informasi yang dibutuhkan dapat diperoleh dengan lebih mudah. Selama melakukan penelitian dan mewawancarai sopir angkot trayek 448, peneliti mengakui bahwa tidak semua sopir angkot mudah untuk diwawancarai, terdapat beberapa sopir angkot yang sulit untuk memberikan informasi, sehingga peneliti harus berupaya lebih keras menanyakan hal-hal yang berkaitan dengan informasi yang dibutuhkan kepada sopir angkot.

Terdapat juga sopir angkot yang langsung curiga kepada peneliti, sehingga sopir langsung memberikan respon yang kurang mengena kepada peneliti, jika telah terjadi hal seperti itu, maka peneliti memilih untuk turun dari angkot dan mencari angkot yang baru untuk dinaiki dan melakukan wawancara. Peneliti merasakan terdapat perbedaan ketika mewawancarai sopir yang masih muda dan sopir yang sudah tua. Perbedaan tersebut dapat dirasakan ketika sopir memberikan sebuah informasi. Sopir muda lebih mudah terbuka dan memberikan informasi yang dibutuhkan, sedangkan sopir tua lebih tertutup dan tidak terlalu terbuka, maka dalam mengatasi kendala tersebut peneliti harus lebih pandai dalam membuka obrolan dengan sopir tua.

Peneliti juga mendapatkan hal-hal kurang mengena selama mewawancarai sopir muda, seperti sopir muda menahan peneliti untuk turun dari angkot sebelum memberikan nomor telepon peneliti, menanyakan hal-hal pribadi peneliti dan menggoda peneliti. Hal tersebut sangat mengganggu peneliti selama melakukan wawancara, untuk mengatasi obrolan yang sudah tidak sesuai dengan pertanyaan penelitian, maka peneliti harus lebih pandai mengarahkan kembali obrolan tersebut. Peneliti selama melakukan wawancara dengan sopir angkot selalu ditemani oleh teman peneliti, hal ini bertujuan untuk membantu peneliti dalam mendokumentasikan kegiatan wawancara dengan sopir angkot trayek 448.

Dalam memperkuat informasi yang didapatkan dari informan pelaku yaitu sopir angkot trayek 448, peneliti juga melakukan observasi mendalam yang dilakukan selama wawancara dengan sopir angkot dan secara berulang. Hal ini bertujuan untuk membuktikan dan memperkuat informasi yang diberikan oleh

informan pelaku. Selain itu, peneliti juga menandai setiap penumpang yang naik dan turun, setelah itu peneliti memperhatikan nominal tarif yang harus dibayar dan uang yang dikembalikan oleh sopir angkot. Hal ini bertujuan untuk melihat apakah yang dikatakan sopir angkot dalam menetapkan tarif kepada penumpang sesuai atau tidak.

Dalam proses mewawancarai informan pengamat, peneliti memperoleh informan tersebut melalui rekomendasi dari teman dan dosen pembimbing. Setelah mendapatkan calon informan, maka peneliti terlebih dahulu memperkenalkan diri untuk membangun hubungan yang baik dengan informan tersebut. Peneliti kemudian menjelaskan secara rinci maksud dan tujuan penelitian agar informan dapat memahami pentingnya peran informan tersebut dalam proses penelitian ini. Selanjutnya, peneliti dan informan bersama-sama menyepakati jadwal wawancara yang fleksibel dan tidak mengganggu aktivitas informan, sehingga proses pengumpulan data dapat berlangsung dengan lancar dan lebih efektif.

1.6.5 Unit Analisis

Unit analisis berkaitan dengan apa dan siapa yang akan diteliti dalam penelitian. Menurut Robert B. Burns, yang termasuk ke dalam unit analisis yaitu, kumpulan dari organisasi, individu, kelompok masyarakat, benda, objek (Helaluddin & Wijaya, 2019).

Unit analisis dalam penelitian ini adalah individu yaitu sopir angkot trayek 448. Artinya fokus utama dalam penelitian ini adalah untuk mengamati, mengumpulkan data dan menganalisis perilaku, karakteristik dari masing-masing individu. Dengan memilih individu sebagai unit analisis, maka penelitian ini

bertujuan untuk memahami fenomena atau permasalahan yang diteliti dari sudut pandang masing-masing individu yang nantinya akan memberikan wawasan secara mendalam dan spesifik terkait dengan tujuan penelitian.

1.6.6 Analisis Data

Analisis data dalam penelitian kualitatif merupakan kegiatan yang dilakukan secara terus-menerus selama penelitian sedang berlangsung, artinya analisis data dilakukan dari awal penelitian berlangsung yaitu tahap pengumpulan data hingga ke tahap penulisan laporan. Pada analisis data kualitatif, pengumpulan data dan analisis data dilakukan secara bersamaan dan tidak dapat dipisahkan (Afrizal, 2014).

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman. Terdapat tiga tahap analisis data menurut Miles dan Huberman (Afrizal, 2014) yaitu :

1. Tahap Kondifikasi Data

Pada tahap ini merupakan tahap pengkodean. Pengkodean disini diartikan sebagai pemberian nama terhadap hasil penelitian, dengan adanya pengkodean ini dapat membantu peneliti menyaring informasi temuannya yang dianggap penting dan tidak penting. Informasi penting merupakan informasi yang mendukung data dalam penelitian, sedangkan informasi tidak penting merupakan informasi yang tidak ada kaitannya dengan data dalam penelitian.

2. Tahap Penyajian Data

Pada tahap ini peneliti menyajikan temuan penelitiannya berupa dalam bentuk kategori atau pengelompokan. Miles dan Huberman menganjurkan pada tahap

ini sebaiknya menggunakan matrik dan diagram dalam menyajikan hasil penelitian. Jika menggunakan cara naratif dalam menyajikan datanya akan menyulitkan peneliti nantinya. Sehingga dengan menggunakan matrik dan diagram dapat mempermudah peneliti dalam menarik kesimpulan.

3. Tahap Penarikan Kesimpulan

Pada tahap ini merupakan interpretasi peneliti dari temuannya yang dilakukan menggunakan wawancara atau dokumentasi. Peneliti kemudian mengecek kembali kebenaran interpretasi dengan cara mengecek ulang proses pengkodean dan penyajian data agar tidak ada kesalahan yang dilakukan dalam menganalisis data.

1.6.7 Definisi Operasional

- a. Upaya : Merupakan suatu kegiatan yang dilakukan agar tercapainya suatu hasil yang diinginkan dan bermanfaat.
- b. Upaya internal : Upaya yang dilakukan oleh sopir untuk mencapai target setoran setiap harinya.
- c. Upaya eksternal : Upaya yang dilakukan oleh pemilik angkot, terkait dengan perbaikan dari kendaraan angkot.
- d. Setoran : Merupakan nominal uang yang harus dikumpul dan diberikan kepada pemilik angkot.
- e. Angkot : Angkutan kota yang beroperasi di wilayah perkotaan dan tergolong ke dalam kendaraan kecil.
- f. Transportasi : Kegiatan memindahkan atau mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah moda.

- g. Bus Rapid Transit : Sistem angkutan umum yang dapat membawa penumpang dengan jumlah banyak, dapat memberikan kenyamanan, keamanan dan mengurangi permasalahan transportasi perkotaan.

1.6.8 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat yang dipilih untuk dilakukannya penelitian. Pemilihan lokasi penelitian dilakukan berdasarkan berbagai pertimbangan, seperti relevansi dengan tujuan penelitian, ketersediaan data atau subjek yang dibutuhkan. Menurut Nasution, lokasi penelitian merupakan lokasi sosial yang dicirikan dengan terdapat tiga unsur didalamnya yaitu, pelaku, tempat dan kegiatan yang dapat dilakukan observasi (Helaluddin & Wijaya, 2019). Adapun yang menjadi lokasi penelitian ini adalah sepanjang jalan Pasar Raya hingga Limau Manis. Pemilihan lokasi penelitian ini dikarenakan lokasi ini merupakan rute dari angkot trayek 448.

Lokasi trayek angkot 448 dipilih sebagai lokasi penelitian, karena terdapat data primer mengenai jumlah angkot trayek 448 sebelum dan sesudah kehadiran Trans Padang koridor VI. Sehingga, dapat diketahui jumlah pengurangan angkot yang terjadi. Pengurangan jumlah angkot berkaitan erat dengan upaya sopir angkot dalam mencapai target setoran, hal ini dikarenakan persaingan antar sopir angkot akan semakin kompetitif nantinya.

Selain itu, alasan menjadikan rute trayek angkot 448 sebagai lokasi penelitian dikarenakan rute trayek angkot 448 terlihat secara nyata adanya konflik dan pemberontakan yang dilakukan oleh sopir trayek 448 terhadap kehadiran Trans Padang koridor VI. Hal ini dapat dilihat adanya demo yang dilakukan oleh sopir

angkot trayek 448 secara berulang, sehingga mengakibatkan adanya perubahan berupa pengurangan halte Trans Padang koridor VI.

1.6.9 Jadwal Penelitian

Penelitian ini dilakukan selama empat bulan, mulai bulan November 2024 sampai bulan Februari 2025, Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam rincian tabel dibawah ini :

**Tabel 1. 5
Jadwal Penelitian**

No	Nama Kegiatan	2024 – 2025			
		Nov	Des	Jan	Feb
1.	Menyusun Instrumen Penelitian	■			
2.	Pengumpulan Data		■		
3.	Analisis Data		■		
4.	Penulisan Laporan dan Bimbingan			■	
5.	Ujian Skripsi				■

