

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi adalah proses perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia, hewan, atau mesin. (Miro, 2012;1). Pada dasarnya, transportasi berfungsi untuk mengatasi kesenjangan jarak geografis dan menciptakan nilai tambah pada suatu barang atau jasa dengan memindahkannya ke lokasi di mana barang atau jasa tersebut lebih dibutuhkan. (Salim, 2006;6). Transportasi merupakan bidang kegiatan penting bagi kehidupan masyarakat Indonesia. Indonesia memiliki bentuk geografis yang terdiri dari perairan dan ribuan pulau serta daratan mengharuskan negara ini memiliki transportasi yang memadai guna menunjang kegiatan warga negara untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi menempati posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan, sehingga peranannya harus tercermin dalam pemenuhan kebutuhan mobilitas di seluruh sektor wilayah. Selain itu, transportasi juga merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, mempererat persatuan dan kesatuan bangsa, serta memberikan pengaruh terhadap berbagai aspek kehidupan bangsa dan negara. (Erfian, 2019;1).

Terdapat lima unsur pokok yang membentuk sistem transportasi, yaitu manusia sebagai pihak yang membutuhkan transportasi, barang yang diperlukan oleh manusia, kendaraan yang berfungsi sebagai sarana transportasi, jalan yang berperan sebagai prasarana transportasi, serta organisasi yang bertindak sebagai pengelola sistem

transportasi tersebut. Kelima unsur tersebut pada dasarnya saling berkaitan satu sama lain guna terselenggaranya proses transportasi. Proses transportasi pada hakikatnya muncul akibat adanya perbedaan kebutuhan antarindividu, yang bersifat kualitatif serta memiliki karakteristik berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, jenis barang atau penumpang yang diangkut, dan berbagai faktor lainnya. (Tamin, 2008;11). Moda transportasi dibagi menjadi tiga kategori utama, yaitu darat, air, dan udara. Setiap moda memiliki karakteristik, keunggulan, dan kelemahannya masing-masing dalam hal kecepatan, kapasitas, biaya, dan fleksibilitas. (Warpani, 2002;21).

Transportasi darat meliputi angkutan jalan yaitu mobil, bus, truk, dan kereta api. Moda ini memiliki fleksibilitas tinggi dan paling umum digunakan untuk perjalanan jarak pendek hingga menengah. Transportasi air meliputi kapal dan perahu untuk melintasi sungai, danau, dan lautan. Sangat efisien untuk mengangkut barang dalam jumlah sangat besar salah satunya seperti kargo untuk jarak jauh dengan biaya per unit yang rendah. Transportasi udara meliputi pesawat dan helicopter, ini Adalah moda tercepat dan menjadi pilihan utama untuk perjalanan penumpang jarak jauh negara atau benua. (Warpani, 2002;24).

Angkutan umum merupakan salah satu sarana transportasi yang memiliki peranan sangat penting bagi penduduk di wilayah perkotaan. Salah satu indikator baik dan nyamannya suatu kota dapat dilihat dari baiknya sistem operasional angkutan umum yang tersedia. Mengingat sebagian besar penduduk kota umumnya merupakan pengguna tetap (*captive*) dari fasilitas transportasi tersebut, keberadaan angkutan umum menjadi sarana yang sangat berpengaruh terhadap kelancaran aktivitas perkantoran, pendidikan, maupun perdagangan di wilayah perkotaan. (Erfian, 2019;1).

Pentingnya peran angkutan umum dalam menopang dinamika sebuah kota menjadi landasan bagi banyak pemerintah daerah untuk terus berbenah. Salah satu contoh nyata dari upaya pemenuhan kebutuhan transportasi seiring dengan laju pembangunan adalah Kota Padang. Kota Padang merupakan ibu kota Provinsi Sumatera Barat sekaligus berperan sebagai kota inti dalam pengembangan Wilayah Metropolitan Palapa (Padang-Lubuk Alung-Pariaman), yang saat ini tengah menuju peralihan status dari kota berkembang menjadi kota metropolitan. Mengingat kedudukannya sebagai ibu kota provinsi sekaligus kota inti dalam sistem pengembangan wilayah metropolitan tersebut, Kota Padang dituntut untuk menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang terintegrasi guna mendukung mobilitas penduduknya. Salah satu bentuk sarana dan prasarana transportasi yang telah disediakan oleh Pemerintah Kota Padang adalah pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan pusat Kota Padang dengan Bandara Internasional Minangkabau, atau yang lebih dikenal dengan sebutan Kereta Api Bandara Internasional Minangkabau (KA BIM) (Wahab, 2019;1).

Sehubungan dengan hal tersebut, proses konstruksi jalur Kereta Api Bandara Internasional Minangkabau (BIM) menghasilkan jalur perkeretaapian yang memiliki perlintasan sebidang, yaitu titik perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan pemukiman warga yang berada di ruas jalan Padang menuju Bandara Internasional Minangkabau. Perlintasan sebidang adalah persimpangan atau perpotongan antara jalur kereta api dengan jalan (jalan raya, jalan desa, atau jalan pejalan kaki) yang dibuat pada ketinggian atau elevasi yang sama. Secara sederhana, ini adalah titik di mana rel kereta api dan jalan bertemu di satu bidang datar. Karena

merupakan titik temu antara dua moda transportasi dengan karakteristik yang sangat berbeda (kereta api yang berat dan tidak bisa berhenti mendadak dengan kendaraan jalan raya yang lebih fleksibel), perlintasan sebidang menjadi lokasi yang memiliki potensi bahaya tinggi jika tidak dikelola dan ditaati aturannya dengan baik. (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlindungan Sebidang Antara Jalur Kereta Api dengan Jalan). Pertemuan sebidang antara jalan raya dengan jalan rel merupakan salah satu bentuk pertemuan yang berpotensi menimbulkan berbagai permasalahan. Meskipun demikian, peranan sistem kontrol pada titik pertemuan kedua jalur prasarana transportasi tersebut, yang di Indonesia dikenal dengan istilah lintasan, saat ini sebagian besar telah dioperasikan secara semi otomatis. Adapun permasalahan yang timbul pada pertemuan sebidang antara perlintasan jalan rel dan jalan raya umumnya muncul apabila volume arus lalu lintas kendaraan pada ruas pendekat lintasan tergolong cukup besar, sehingga dapat mengakibatkan terjadinya tundaan serta panjang antrean kendaraan yang cukup signifikan. (Erfian, 2019;2).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, secara ideal jalan rel kereta api dibangun pada jalur khusus yang tidak bersinggungan dengan bangunan lain. Sebagaimana halnya jalan tol, apabila jalur rel kereta api bersinggungan dengan jalan raya, maka jalur tersebut seharusnya dibangun sebagai perlintasan tidak sebidang, baik dalam bentuk jalan layang maupun terowongan. Terkait permasalahan perpotongan sebidang, di Indonesia telah ditetapkan sejumlah ketentuan yang memperbolehkan pembangunannya dengan syarat tertentu, yaitu: (a) dilengkapi dengan peralatan persinyalan serta rambu lalu

lintas jalan; (b) perpotongan sebidang dapat dibangun apabila kondisi geografis tidak memungkinkan dibangunnya perpotongan tidak sebidang; (c) berada pada jalur tunggal dengan frekuensi dan kecepatan kereta api yang tergolong rendah; (d) tidak membahayakan maupun mengganggu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas jalan; serta (e) dibatasi hanya pada jalan dengan klasifikasi kelas III. Di samping ketentuan tersebut, terdapat pula persyaratan tambahan, yaitu perlintasan sebidang harus memenuhi standar spesifikasi teknis yang telah ditetapkan. (Rozaq, 2021;18).

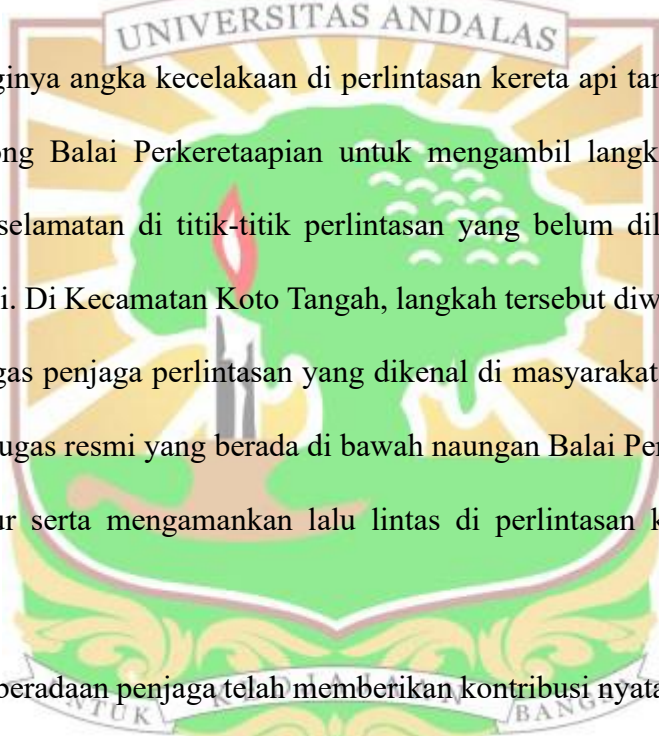
Meskipun peraturan di atas telah secara tegas memberikan persyaratan pembangunan perlintasan sebidang namun dalam implementasinya banyak sekali perlintasan sebidang di Indonesia yang tidak sesuai dengan ketentuan. Hal ini semakin diperparah dengan adanya perlintasan sebidang yang liar atau perlintasan sebidang yang tidak resmi. Perlintasan sebidang yang resmi terdapat rambu-rambu dan terdapat penjaga pintu perlintasan, sebaliknya perlintasan sebidang yang tidak resmi tidak terdapat rambu-rambu dan tidak ada petugas penjaga pintu perlintasan (Rozaq, 2021;20). Berdasarkan data dari PT Kereta Api Indonesia (KAI) Divre II Sumatera Barat pada tahun 2024, terdapat 299 perlintasan sebidang dan 187 di antaranya tanpa palang pintu atau perlintasan liar.

Permasalahan yang cukup menonjol pada perlintasan sebidang adalah tingginya angka kecelakaan lalu lintas antara kendaraan dengan kereta api, terutama pada perlintasan yang tidak dijaga. Berdasarkan data yang dirilis oleh PT. KAI, tercatat sebanyak 21 kasus kecelakaan yang melibatkan kereta api terjadi di Sumatera Barat sepanjang tahun 2024. Selain itu, keberadaan perlintasan sebidang juga kerap menjadi pemicu timbulnya kemacetan lalu lintas. Kondisi ini diperparah dengan perilaku

masyarakat yang kurang disiplin dalam berlalu lintas, seperti mengendarai kendaraan melebihi batas kecepatan yang ditentukan, menerobos lampu lalu lintas, melewati marka pembatas jalan, serta tidak melengkapi diri dengan alat keselamatan, misalnya tidak menggunakan helm. Adapun pelanggaran lalu lintas lain yang kerap terjadi meliputi tindakan pengendara yang menyerobot antrean kendaraan, berkendara secara zigzag dengan kecepatan tinggi, berulang kali menerobos lampu lalu lintas, serta melanggar rambu larangan berbelok. (Erfian, 2019;5).

Kondisi tingginya angka kecelakaan di perlintasan kereta api tanpa palang pintu tersebut mendorong Balai Perkeretaapian untuk mengambil langkah nyata dalam meningkatkan keselamatan di titik-titik perlintasan yang belum dilengkapi dengan palang pintu resmi. Di Kecamatan Koto Tengah, langkah tersebut diwujudkan melalui penempatan petugas penjaga perlintasan yang dikenal di masyarakat dengan sebutan penjaga, yaitu petugas resmi yang berada di bawah naungan Balai Perkeretaapian dan bertugas mengatur serta mengamankan lalu lintas di perlintasan kereta api tanpa palang pintu.

Meskipun keberadaan penjaga telah memberikan kontribusi nyata dalam menjaga keselamatan di perlintasan kereta api tanpa palang pintu, aktivitas yang mereka lakukan belum banyak mendapat perhatian dari sisi kajian ilmiah, khususnya dari perspektif sosiologi. Aktivitas penjaga tidak dapat dipandang semata-mata sebagai pelaksanaan tugas formal belaka, melainkan juga merupakan hasil dari proses pemaknaan yang terbentuk melalui interaksi sosial, nilai-nilai kebersamaan, serta rasa tanggung jawab terhadap keselamatan lingkungan sekitar. Oleh karena itu, penelitian



ini hadir untuk mengkaji lebih dalam mengenai makna aktivitas penjaga pada perlintasan kereta api tanpa palang pintu di Kecamatan Koto Tangah.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan observasi awal yang dilakukan oleh peneliti, ditemukan beberapa titik perlintasan kereta api tanpa palang pintu yang ada di Kecamatan Koto Tangah, di antaranya yaitu di Jalan Adinegoro dan sekitarnya. Kehadiran perlintasan kereta api tanpa palang pintu di Kecamatan Koto Tangah merupakan sebuah problem sosial yang kompleks, mengingat tingginya volume lalu lintas kendaraan yang melintas setiap harinya di kawasan tersebut, sementara infrastruktur keselamatan berupa palang pintu resmi belum tersedia di seluruh titik perlintasan. Kondisi ini menjadi perhatian serius Balai Perkeretaapian, sehingga mendorong ditempatkannya petugas penjaga perlintasan yang dikenal masyarakat dengan sebutan penjaga di titik-titik perlintasan tersebut.

Keberadaan penjaga sebagai petugas resmi di bawah naungan Balai Perkeretaapian menimbulkan fenomena sosial yang menarik untuk dikaji lebih dalam. Aktivitas yang mereka lakukan sehari-hari di perlintasan tidak dapat dipahami semata-mata sebagai pelaksanaan tugas formal, melainkan juga mencerminkan proses pemaknaan yang terbentuk melalui interaksi sosial antara petugas dengan pengendara, serta antara petugas dengan lingkungan sekitarnya. Oleh karena itu, penelitian ini menjadi relevan untuk mengkaji dan memahami makna aktivitas penjaga pada perlintasan kereta api tanpa palang pintu di Kecamatan Koto Tangah secara lebih mendalam.

Berdasarkan asumsi diatas, dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut:

“apa makna aktivitas penjaga pada perlintasan kereta api tanpa palang pintu di kecamatan koto tengah?”

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah penelitian tersebut, sehingga tujuan dari penelitian ini bertujuan diantaranya:

1.3.1. Tujuan Umum

Mendeskripsikan apa makna aktivitas penjaga pada perlintasan kereta api tanpa palang pintu di kota padang.

1.3.2. Tujuan Khusus

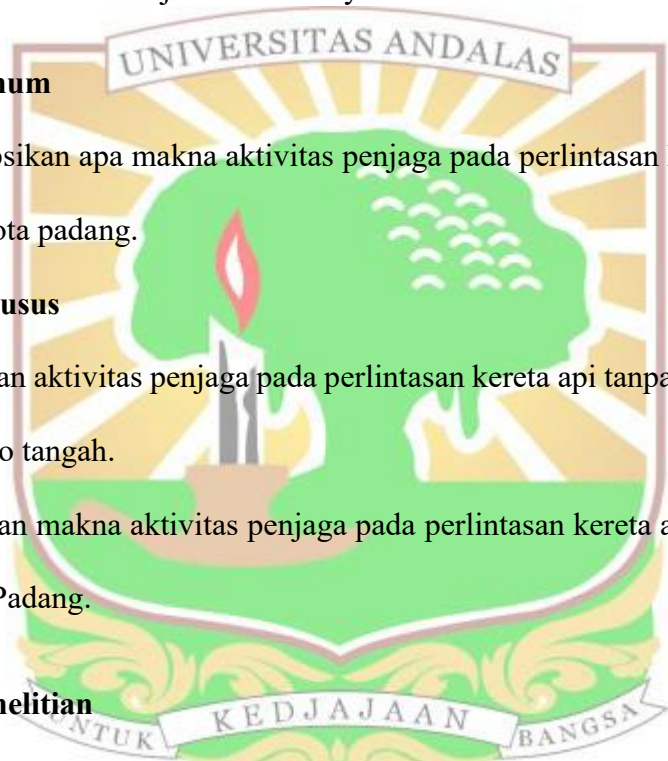
1. Mendeskripsikan aktivitas penjaga pada perlintasan kereta api tanpa palang pintu di kecamatan koto tengah.
2. Mendeskripsikan makna aktivitas penjaga pada perlintasan kereta api tanpa palang pintu di Kota Padang.

1.4. Manfaat Penelitian

Terdapat beberapa manfaat yang diambil pada penelitian ini diantaranya yaitu:

1.4.1. Manfaat Akademis

Memberikan kontribusi terhadap ilmu pengetahuan terutama yang berhubungan dengan disiplin ilmu sosial khususnya sosiologi perkotaan.



1.4.2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai bahan masukan sekaligus tambahan literatur bagi peneliti selanjutnya, khususnya bagi pihak-pihak yang bermaksud mengkaji permasalahan ini secara lebih mendalam.

1.5. Tinjauan Pustaka

1.5.1. Konsep Makna

Makna bersumber dari kata-kata yang hadir dan berkembang melalui pemikiran manusia. Makna yang diberikan oleh seorang individu akan berbeda dengan individu lainnya, bergantung pada konteks ruang dan waktu yang melingkupinya. Makna muncul dari hubungan antarkata yang digunakan manusia sebagai simbol verbal, yang berfungsi sebagai salah satu sarana komunikasi antarsesama. Selain itu, tindakan sosial dipahami sebagai suatu tindakan individu yang memiliki arti atau makna subjektif bagi dirinya sendiri serta dikaitkan dengan keberadaan orang lain, di mana proses pemberian makna tersebut menghasilkan suatu simbol (Damsar, 2015;149-150).

Menurut Blumer, makna dari sesuatu bagi seseorang bersumber dari cara orang lain bertindak terhadap hal tersebut, dan tindakan-tindakan tersebut kemudian membentuk batasan tertentu bagi orang lain. Dengan demikian, makna merupakan hasil dari proses interaksi seseorang dengan orang lain yang dianggap memiliki arti penting baginya (Poloma, 2010;255-256). Berdasarkan kutipan George Herbert Mead makna, atau yang juga disebut sebagai arti, terkandung dalam suatu proses maupun tindakan sosial. Dalam proses pemberian arti atau simbol tersebutlah makna kemudian muncul. Ketika suatu tindakan dilakukan oleh dua orang atau lebih, pada saat itulah

mereka menggunakan sekaligus menciptakan sebuah simbol (Damsar, 2015;150). Dengan berinteraksi dengan dirinya sendiri. begitu manusia tidak hanya berinteraksi dengan orang lain tetapi juga mampu berinteraksi dengan dirinya sendiri.

1.5.2. Konsep Aktivitas

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia, seseorang yang terlibat dalam berbagai kegiatan di berbagai bidang kehidupannya dikatakan sedang melakukan aktivitas. Aktivitas sendiri diartikan sebagai kegiatan, usaha, pekerjaan, ataupun kekuatan dan ketangkasan yang disertai dengan semangat.

Defenisi Aktivitas menurut para ahli :

1. Menurut Sriyono (2005;78-79) aktivitas adalah segala kegiatan yang dilakukan baik secara jasmani maupun rohani. Sriyono mengartikan aktivitas sebagai segala bentuk kegiatan yang dilakukan, baik secara jasmani maupun rohani. Definisi tersebut sejalan dengan pandangannya sendiri. Aktivitas jasmani merupakan suatu cara yang digunakan seseorang guna mengembangkan kemampuannya, baik sebagai anggota masyarakat maupun sebagai individu, yang dilakukan secara sengaja dan sistematis melalui berbagai bentuk kegiatan. Sementara itu, aktivitas rohani melibatkan unsur sentimen emosional, yang umumnya diarahkan pada upaya untuk mencapai ketenangan batin.
2. Anton M. Mulyono (2001;23) Aktivitas juga didefinisikan sebagai kegiatan atau keaktifan. Sudut pandang tersebut membawa pada suatu kesimpulan bahwa aktivitas merupakan setiap usaha, baik jasmani maupun rohani, yang dilakukan secara sengaja guna mencapai suatu tujuan tertentu. Aktivitas rohani bertujuan

untuk mencapai kebahagiaan batin, sedangkan aktivitas jasmani bertujuan untuk memperoleh kompetensi serta keterampilan tertentu.

1.5.3. Konsep Penjaga

Penjaga secara umum dapat diartikan sebagai seseorang yang bertugas mengawasi, melindungi, dan menjaga keamanan suatu tempat, objek, atau orang dari ancaman bahaya yang mungkin terjadi. Menurut KBBI, penjaga adalah orang yang menjaga atau bertugas memelihara keselamatan dan ketertiban di suatu tempat tertentu. Dalam konteks yang lebih luas, penjaga tidak hanya berperan sebagai pengawas pasif, melainkan juga sebagai pelaku aktif yang mengambil tindakan nyata dalam mencegah terjadinya bahaya atau kerugian bagi pihak-pihak yang berada dalam lingkup tanggung jawabnya (Soekanto, 2010;212).

Dalam Konteks perkeretaapian, penjaga perlintasan merupakan petugas yang ditempatkan di titik-titik perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan umum, khususnya pada perlintasan yang belum dilengkapi dengan palang pintu otomatis. Penjaga perlintasan bertugas untuk memantau dan mengamankan kondisi perlintasan, memberikan tanda atau aba-aba kepada pengemudi saat kereta api akan melintas, serta mencegah terjadinya kecelakaan di titik pertemuan antara jalur kereta api dan jalan raya tersebut. Keberadaan penjaga perlintasan diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, yang menegaskan bahwa perlintasan sebidang yang tidak dilengkapi dengan palang pintu resmi wajib dijaga oleh petugas berwenang guna meminimalisasi risiko kecelakaan (PP No. 56 Tahun 2009;Pasal 78).

Peran penjaga perlintasan tidak hanya terbatas pada aspek teknis pengamanan lalu lintas semata, tetapi juga mencakup dimensi sosial yang lebih luas. Sebagai bagian dari masyarakat yang berinteraksi langsung dengan pengguna jalan setiap harinya, penjaga perlintasan turut berperan dalam membangun kesadaran dan budaya tertib berlalu lintas di kalangan masyarakat sekitar perlintasan. Hal ini sejalan dengan pandangan bahwa dalam konteks perkotaan, keselamatan di ruang publik merupakan tanggung jawab bersama yang tidak hanya bergantung pada ketersediaan infrastruktur, tetapi juga pada peran aktif individu-individu yang terlibat dalam pengelolaan ruang tersebut (Jamaludin, 2017;178)

1.5.4. PT Kereta Api Indonesia

PT Kereta Api Indonesia (KAI) merupakan sebuah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang penyelenggaraan jasa angkutan, baik penumpang maupun barang. Sejarah perkeretaapian Indonesia bermula dari pernyataan sikap yang disampaikan oleh Ismangil beserta sejumlah anggota AMKA (Angkatan Moeda Kereta Api) lainnya pada tanggal 28 September 1945, yang menegaskan bahwa sejak hari tersebut kekuasaan atas perkeretaapian telah berada di tangan bangsa Indonesia, sehingga pihak Jepang tidak lagi memiliki hak untuk turut campur dalam urusan perkeretaapian di Indonesia. Peristiwa inilah yang kemudian menjadi dasar penetapan tanggal 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api, sekaligus menjadi tonggak dibentuknya Djawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia (DKARI).

Selanjutnya, pada masa Orde Lama, nama DKARI berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Kemudian, pada tanggal 15 September 1971,

namanya kembali berubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA bertransformasi menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka), dan sejak tanggal 1 Juni 1999, Perumka mulai menunjukkan keterbukaannya dengan berubah status menjadi PT Kereta Api (Persero). Pada bulan Mei 2010, perusahaan ini kembali mengalami perubahan nama menjadi PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), yang berlaku hingga saat ini.

Wilayah Sumatera Barat merupakan bagian dari Divisi Regional (DIVRE) II yang bertanggung jawab mengoperasikan layanan kereta api, baik untuk angkutan penumpang maupun barang, dengan pusat operasional di Stasiun Padang. Salah satu layanan terbaru yang dihadirkan oleh PT. KAI DIVRE II Sumbar adalah Kereta Api Minangkabau Ekspres, yang melayani rute perjalanan dari Stasiun Padang menuju Bandara Internasional Minangkabau. Layanan ini bertujuan untuk memobilisasi penumpang yang hendak menuju Bandara Internasional Minangkabau, sehingga dapat mencapai tujuan dengan lebih cepat tanpa terkendala kemacetan yang berpotensi menyebabkan keterlambatan dalam perjalanan menuju bandara.

1.5.5. Tinjauan Sosiologis

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teori yang termasuk ke dalam paradigma definisi sosial, yang bersumber dari pemikiran Max Weber. Adapun teori yang dimaksud adalah teori interaksionisme simbolik. Teori ini memandang manusia sebagai individu yang bebas, aktif, dan kreatif. Kemunculan interaksionisme simbolik salah satunya dilatarbelakangi oleh upaya mengkritisi pandangan behaviorisme radikal

yang memandang perilaku manusia semata-mata sebagai respon atau reaksi terhadap stimulus dari luar dirinya.

Mead, sebagai pelopor teori ini, berpandangan bahwa para penganut behaviorisme radikal telah mengabaikan aspek tersembunyi yang mendahului terbentuknya perilaku, yaitu proses mental individu. Menurutnya, manusia berbeda dengan hewan yang secara otomatis merespon stimulus, sebab manusia memiliki kecakapan mental yang memungkinkannya menggunakan bahasa di antara stimulus dan respon sebelum memutuskan untuk merespon (Ritzer, 2012). Hal ini menunjukkan bahwa sebelum terbentuknya perilaku sebagai respon terhadap stimulus, terdapat proses mental individu, mengingat manusia memiliki kemampuan berbahasa dan berpikir.

Dalam menganalisis persoalan yang menjadi fokus penelitian, peneliti menggunakan teori interaksionisme simbolik yang dikemukakan oleh Herbert Blumer. Blumer memusatkan perhatiannya pada proses pemaknaan dalam interaksi antarmanusia sebagai dasar pembentukan tindakan serta perilaku individu. Menurutnya, tindakan manusia terhadap suatu hal didasarkan pada makna yang melekat pada hal tersebut, yang merupakan objek-objek dalam dunia nyata. Objek-objek tersebut, menurut Blumer, meliputi: (1) objek fisik, yaitu benda mati seperti meja dan kursi; (2) objek sosial, yaitu manusia seperti ayah, siswa, dan guru; serta (3) objek abstrak, seperti ide, prinsip moral, nilai, hak, dan peraturan (Ritzer, 2012;293-294). Objek-objek tersebut memiliki definisi, arti, atau makna yang berbeda bagi masing-masing individu, sebagai hasil dari proses belajar yang bersumber dari interaksi sosialnya dengan orang lain.

Dalam berinteraksi secara sosial, individu menggunakan simbol-simbol, khususnya simbol signifikan yang berupa gerak isyarat yang diciptakan oleh manusia (Ritzer, 2012;288-289). Simbol tersebut dapat berupa isyarat fisik maupun isyarat vokal, seperti bahasa. Kata-kata dalam bahasa memungkinkan terbentuknya simbol-simbol lain. Tindakan, objek, dan kata-kata dianggap ada serta memiliki makna karena keberadaannya dapat digambarkan melalui kata-kata (Ritzer, 2012;289-290). Melalui penggunaan simbol-simbol dalam interaksi sosial, suatu makna dapat disempurnakan oleh individu.

Sebagaimana dikemukakan Blumer, tindakan manusia tidak disebabkan oleh kekuatan dari luar dirinya (sebagaimana dipandang kaum fungsionalis) maupun kekuatan dari dalam dirinya (sebagaimana dipandang kaum reduksionis-psikologis). Individu tidak semata-mata dikelilingi oleh objek-objek potensial yang membentuk perilakunya, melainkan individu sendiri yang membentuk objek-objek tersebut melalui suatu proses yang disebut *self indication*. *Self indication* merupakan proses komunikasi yang berlangsung ketika individu mengetahui sesuatu, menilainya, memberikan makna, kemudian memutuskan untuk bertindak berdasarkan makna tersebut (Poloma, 2007;258-259).

Dengan kata lain, dalam proses interaksi sosial, individu yang terlibat saling menafsirkan atau menginterpretasikan tindakan satu sama lain guna memahami maksudnya, sebelum akhirnya memutuskan tindakan dan perilaku sebagai bentuk respon. Hal ini sejalan dengan pandangan Blumer bahwa interaksi manusia dijumpai oleh penggunaan simbol-simbol, oleh proses penafsiran, serta oleh kepastian makna dari tindakan orang lain (Poloma, 2007;257-258).

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa perilaku dan tindakan individu tidak semata-mata terbentuk sebagai respon otomatis terhadap stimulus dari luar dirinya, melainkan melalui proses interpretasi atau penafsiran yang mendahului munculnya respon tersebut. Proses interpretasi inilah yang menjadi kunci utama dalam pembentukan tindakan dan perilaku individu dalam proses sosial atau interaksi sosialnya. Proses interpretasi merupakan proses berpikir yang menjadi kemampuan khas yang dimiliki oleh setiap individu. Dengan demikian, dalam hubungan stimulus-respon pada perilaku individu, senantiasa terdapat proses interpretasi atau penafsiran sebagai penghubungnya.

Adapun gagasan dasar yang membangun teori interaksionisme simbolik menurut Blumer adalah sebagai berikut.

1. Masyarakat terbentuk dari manusia-manusia yang saling berinteraksi, dan kegiatan interaksi tersebut kemudian membentuk suatu organisasi atau struktur sosial.
2. Interaksi terdiri atas berbagai kegiatan manusia yang saling berkaitan dengan kegiatan manusia lainnya, di mana interaksi nonsimbolis mencakup hubungan stimulus-respon yang bersifat sederhana, sedangkan interaksi simbolis mencakup proses penafsiran terhadap suatu tindakan.
3. Objek-objek memiliki makna sebagai hasil dari interaksi simbolis, sehingga dunia objek pada dasarnya diciptakan, disepakati, diubah, maupun dikesampingkan melalui proses interaksi simbolis tersebut.
4. Manusia tidak hanya mengenali objek-objek eksternal di luar dirinya, tetapi juga mampu memandang dirinya sendiri sebagai objek, di mana pandangan

terhadap diri sendiri sebagai objek tersebut lahir dari proses interaksi simbolis yang dijalani.

5. Tindakan manusia merupakan tindakan yang bersifat interpretatif, yang dibentuk oleh manusia itu sendiri.
6. Berbagai Tindakan tersebut saling berkaitan dan disesuaikan satu sama lain oleh anggota kelompok, sehingga membentuk apa yang disebut sebagai tindakan Bersama. (Poloma, 2007;258-261).

Selain enam ide dasar tersebut, Blumer juga mengemukakan tiga premis dasar yang menjadi inti dari teori interaksionisme simbolik. Premis pertama menyatakan bahwa manusia bertindak terhadap sesuatu berdasarkan makna yang dimiliki sesuatu tersebut bagi dirinya. Artinya, tindakan seseorang tidak ditentukan oleh objek itu sendiri secara harfiah, melainkan oleh makna yang dilekatkan individu terhadap objek tersebut. Dalam konteks penelitian ini, tindakan penjaga dalam menjalankan aktivitasnya di perlintasan kereta api tidak semata-mata dipahami sebagai pelaksanaan tugas, melainkan didasarkan pada makna yang mereka berikan terhadap aktivitas tersebut.

Premis kedua menyatakan bahwa makna tersebut muncul dan terbentuk melalui interaksi sosial yang dijalani individu dengan orang lain. Makna bukanlah sesuatu yang melekat pada objek secara alamiah, melainkan lahir dari proses interaksi antarindividu. Dalam penelitian ini, makna yang dimiliki penjaga terhadap aktivitasnya terbentuk melalui interaksi yang terjalin antara sesama petugas, antara petugas dengan pengendara, maupun antara petugas dengan lingkungan sosial di sekitar perlintasan.

Premis ketiga menyatakan bahwa makna tersebut disempurnakan melalui proses penafsiran yang dilakukan individu dalam menghadapi sesuatu yang dijumpainya. Proses penafsiran ini bersifat aktif dan terus-menerus, di mana individu tidak hanya menerima makna begitu saja, melainkan secara sadar menafsirkan dan menyesuaikannya dengan situasi yang dihadapi. Dalam penelitian ini, proses penafsiran tersebut tercermin dari bagaimana penjaga secara personal memaknai ulang perannya, batas-batas tugasnya, serta harapannya terhadap kondisi perlintasan berdasarkan pengalaman dan interaksi yang mereka jalani sehari-hari di lapangan.

Alasan teori ini dipilih untuk menjelaskan fenomena ini dikarenakan peneliti ingin mengetahui makna aktivitas penjaga perlintasan rel kereta api tanpa palang pintu. Proses tersebut dipahami peneliti melalui sejumlah interaksi yang dijalani warga kota dengan berbagai objek di sekitarnya selama berkendara.

Teori interaksionisme simbolik merujuk pada karakteristik khusus interaksi yang berlangsung antarmanusia. Aktor tidak sekadar bereaksi terhadap tindakan orang lain, melainkan turut menafsirkan dan memaknai setiap tindakan tersebut. Respon yang diberikan aktor, baik secara langsung maupun tidak langsung, senantiasa didasarkan pada penilaian terhadap makna tersebut. Oleh sebab itu, simbol-simbol yang berfungsi sebagai sarana penafsiran atau penemuan makna atas tindakan orang lain menjadi jembatan penghubung dalam interaksi antarmanusia.

Dengan demikian, teori interaksionisme simbolik mampu memberikan pemahaman yang mendalam mengenai cara individu memahami serta berinteraksi dengan dunia sosial melalui simbol-simbol dan interaksi sosial yang berlangsung. Menurut Mead, individu tidak hanya menyadari keberadaan orang lain, tetapi juga

mampu menyadari dirinya sendiri, sehingga individu tidak hanya berinteraksi dengan orang lain, melainkan juga berinteraksi secara simbolis dengan dirinya sendiri. Interaksionisme simbolik berlangsung melalui penggunaan bahasa sebagai simbol yang paling utama, di samping melalui berbagai isyarat lainnya. Simbol bukanlah suatu fakta yang telah baku, melainkan senantiasa berada dalam proses yang berkesinambungan. Proses penyampaian makna inilah yang menjadi pokok kajian dalam berbagai analisis interaksionisme simbolik.

Melalui interaksi, individu belajar memahami simbol-simbol yang bersifat konvensional, dan dalam suatu proses tertentu, mereka juga belajar menggunakannya sehingga mampu memahami peran yang dijalankan oleh aktor-aktor lain (Poloma, 2010;261-263). Sebagai contoh, seorang siswa yang membuang sampah pada tempatnya kemudian memperoleh pujian dari gurunya yang menyaksikan tindakan tersebut akan merasa senang, karena ia memahami bahwa pujian tersebut mencerminkan rasa senang dan bangga sang guru atas perilakunya. Dengan menempatkan dirinya pada posisi orang lain, siswa tersebut menyadari bahwa perilaku serupa akan kembali mendapatkan apresiasi di kemudian hari.

Makna yang melekat pada suatu realitas pada dasarnya tidak hanya dapat dipahami oleh individu yang bersangkutan, tetapi juga dapat dipahami oleh orang lain. Realitas sosial dengan demikian dipahami melalui makna yang muncul dari berbagai gejala yang dapat diamati secara langsung.

1.5.6. Penelitian Relevan

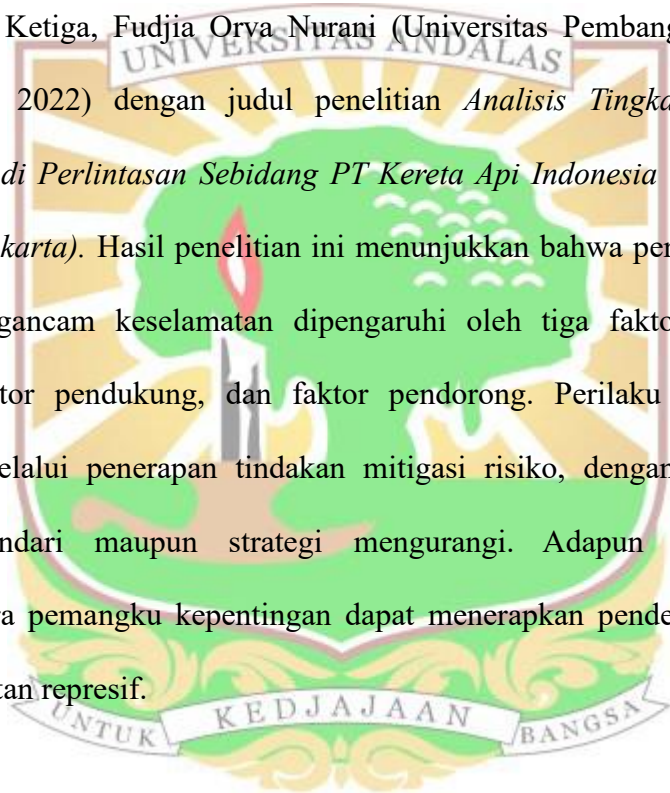
Sebelum melaksanakan penelitian, peneliti perlu terlebih dahulu menelusuri penelitian-penelitian relevan yang telah dilakukan sebelumnya. Hal ini bertujuan agar penelitian yang dilaksanakan terhindar dari duplikasi maupun tindakan plagiat, sekaligus dapat dijadikan sebagai bahan perbandingan dan acuan guna menunjang proses penelitian yang akan dilakukan. Pada bagian ini, peneliti memaparkan beberapa hasil penelitian terdahulu yang memiliki topik relevan dengan penelitian ini, dengan uraian sebagai berikut.

Penelitian Pertama, Dicky Erfian (Universitas Andalas: 2019) dengan judul penelitian *Alasan Pengendara Bermotor Melanggar Perlintasan Sebidang Kereta Api BIM Jalan Raya Padang-Bukittinggi (Studi Pada Perlintasan 01 Duku, Kabupaten Padang Pariaman)*. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa faktor pertama yang memengaruhi pelanggaran lalu lintas adalah kurangnya pemahaman pengendara terhadap aturan lalu lintas, sehingga pengendara kerap mengabaikan rambu dan marka jalan saat berkendara. Faktor kedua yaitu upaya pengendara untuk menghindari kemacetan, mengingat kondisi tersebut dapat memengaruhi lama waktu tempuh perjalanan mereka. Adapun faktor terakhir adalah keinginan pelanggar untuk mempertahankan citra di dalam kelompoknya, di mana menurut mereka, tindakan melanggar aturan justru dapat mempertahankan citra ugall-ugall dalam berkendara di lingkungan kelompok maupun teman-teman sekitarnya.

Penelitian Kedua, M Alfarisi Kurniawan (Universitas Sriwijaya: 2020) dengan judul penelitian *Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Yang Menabrak Mobil di Perlintasan Kereta Api*. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa

tanggung jawab atas kerugian kereta api yang timbul akibat kelalaian penjaga lintasan kereta api tidak dapat dibebankan kepada PT. KAI. Adapun hambatan hukum dalam proses pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia (KAI) terkait peristiwa tabrakan yang terjadi di perlintasan kereta api bersumber dari beberapa aspek, yaitu aspek perundang-undangan, aspek penegak hukum, aspek sarana dan prasarana, serta aspek masyarakat.

Penelitian Ketiga, Fudjia Orva Nurani (Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta: 2022) dengan judul penelitian *Analisis Tingkat Keselamatan Pengguna Jalan di Perlintasan Sebidang PT Kereta Api Indonesia (Studi Kasus di DAOP 1 Kota Jakarta)*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perilaku pengguna jalan yang mengancam keselamatan dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu faktor predisposisi, faktor pendukung, dan faktor pendorong. Perilaku tersebut dapat diminimalkan melalui penerapan tindakan mitigasi risiko, dengan menggunakan strategi menghindari maupun strategi mengurangi. Adapun untuk strategi menghindari, para pemangku kepentingan dapat menerapkan pendekatan preventif maupun pendekatan represif.



Tabel 1.1
Penelitian Relevan

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1	Dicky Erfian. 2019. Jurusan Sosiologi, Universitas Andalas	Alasan Pengendara Bermotor Melanggar Perlindungan Sebidang Kereta Api Bim Jalan Raya Padang-Bukittinggi (Studi Pada Perlindungan 01 Duku, Kabupaten Padang Pariaman	Meneliti tentang perlindungan kereta api dan perilaku pengendara dalam melintasi perlindungan sebidang Metode penelitian kualitatif	Tujuan penelitian, lokasi, tahun penelitian, teori
2	M Alfarisi Kurniawan. 2020. Jurusan Hukum, Universitas Sriwijaya	Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Yang Menabrak Mobil Di Perlindungan Kereta Api	Meneliti tentang perlindungan kereta api	Tujuan penelitian, lokasi, tahun penelitian, teori, metode penelitian kuantitatif
3	Fudjia Orva Nurani. 2022. Jurusan Teknik Industri, Universitas Pembangunan	Analisis Tingkat Keselamatan Pengguna Jalan di Perlindungan Sebidang PT Kereta Api Indonesia (Studi	Meneliti tentang perlindungan kereta api dan perilaku pengguna jalan	Tujuan penelitian, lokasi, tahun penelitian, teori

	Nasional Veteran Jakarta	Kasus di DAOP 1 Kota Jakarta)	Metode penelitian kualitatif	
4	Fitri Rahmawati. 2023. Jurusan Hukum. UIN Sultan Syarif Kasim Riau	Peningkatan Keselamatan Pada Jalur Kereta Api Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 di Kota Padang	Meneliti tentang perlindungan kereta api dan perlindungan tanpa palang pintu Metode penelitian kualitatif	Tujuan penelitian, lokasi, tahun penelitian, teori
5	Egi Miftakhul Jannah. 2023. Jurusan Hukum, Universitas Katolik Soegijapranata Semarang	Perlindungan Keselamatan Bagi Perjalanan Kereta Api dan Pemakai Jalan Pada Perlindungan Sebidang di Wilayah Kota Semarang	Meneliti tentang perlindungan kereta api Metode penelitian kualitatif	Tujuan penelitian, lokasi, tahun penelitian, teori

Sumber Data Sekunder : Data diolah peneliti, 2026

1.6. Metode Penelitian

1.6.1. Metode dan Tipe Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti akan menggunakan Metode Kualitatif. Metode penelitian kualitatif dapat didefinisikan sebagai jenis penelitian yang mendeskripsikan suatu permasalahan dan diharapkan dapat memahami serta menemukan hal-hal yang

tersembunyi dibalik fenomena yang temuannya tidak diperoleh melalui prosedur statistik atau bentuk hitungan lainnya (Strauss, 2003;4-5). Sedangkan menurut Metode penelitian kualitatif didefinisikan sebagai Metode penelitian ilmu-ilmu sosial yang mengumpulkan dan menganalisis data berupa kata-kata (lisan ataupun tulisan) dan perbuatan manusia serta peneliti tidak berusaha menghitung data kualitatif yang telah diperoleh dan dengan demikian tidak menganalisis angka-angka. Namun data yang peneliti peroleh menggunakan metode penelitian ini ialah berupa penjelasan, gambaran, kata-kata, deskripsi serta tindakan informan (Afrizal, 2014;12-13).

Pendekatan ini dipilih dengan pertimbangan bahwa pendekatan penelitian kualitatif mampu menjelaskan secara rinci mengenai proses yang sesungguhnya terjadi serta keterkaitan yang saling memengaruhi terhadap realitas yang ada, sehingga dapat memberikan gambaran secara mendalam mengenai kondisi yang sebenarnya. Oleh karena itu, pendekatan kualitatif dinilai lebih relevan digunakan untuk menjawab tujuan dan permasalahan penelitian yang dikaji oleh peneliti. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan Tipe Penelitian Deskriptif, Penelitian deskriptif adalah penelitian yang melukiskan, menggambarkan, atau memaparkan keadaan objek yang diteliti apa adanya, dan sesuai dengan situasi dan kondisi ketika penelitian tersebut dilakukan (Sugiyono, 2016;29).

Tipe penelitian ini merupakan penelitian yang berupaya mendeskripsikan fenomena maupun peristiwa yang terjadi di lapangan, dengan data yang diperoleh berupa kata-kata, baik dalam bentuk tertulis maupun lisan, yang didasarkan pada perilaku informan yang diamati secara langsung di lapangan. Dengan demikian, peneliti menerapkan pendekatan kualitatif dengan tipe deskriptif dalam penelitian ini untuk

menganalisis dan mengumpulkan data dalam bentuk kata-kata dalam bentuk lisan maupun tulisan serta berupa hasil wawancara, catatan lapangan, serta mengamati secara mendetail terkait perilaku warga yang melewati perlintasan kereta api tanpa palang pintu di kecamatan padang timur.

1.6.2. Informan Penelitian

Untuk mendapatkan data dan informasi yang berkaitan dengan penelitian ini, maka diperlukan informan. Orang yang berpengaruh dalam sebuah penelitian yang nantinya akan memberikan informasi kepada peneliti disebut dengan informan penelitian. Informan penelitian itu dapat memberikan informasi yang berasal dari dirinya sendiri dan dari kejadian yang telah terjadi (Afrizal, 2014;139-140). Informan terbagi menjadi dua kategori, yaitu :

1. Informan pelaku merupakan informan yang memberikan informasi mengenai dirinya sendiri, meliputi tindakan, pemikiran, interpretasi atau makna, hingga pengalaman yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Informan pelaku ini berkedudukan sebagai subjek penelitian sekaligus sumber data utama dalam penelitian. Adapun yang menjadi informan pelaku dalam penelitian ini adalah individu yang berperan sebagai penjaga perlintasan rel kereta api tanpa palang pintu di Kecamatan Koto Tengah.
2. Informan pengamat merupakan informan yang memberikan informasi kepada peneliti mengenai orang lain ataupun suatu peristiwa tertentu. Informan pengamat ini tidak selalu merupakan pihak yang diteliti atau pelaku dari kejadian yang menjadi objek penelitian, melainkan dapat pula berperan sebagai saksi atas suatu peristiwa. Adapun yang menjadi informan pengamat dalam penelitian ini adalah warga sekitar

yang bermukim di lokasi penelitian, serta warga yang melintasi jalan di area perlintasan kereta api tanpa palang pintu di Kecamatan Koto Tengah.

Dalam penelitian ini informan yang digunakan adalah orang yang tepat yang memberi informasi tentang situasi dan kondisi yang sesuai dengan kepentingan masalah penelitian dan juga tujuan penelitian, informan juga digunakan sebagai subjek penelitian untuk memperoleh data dan informasi tentang penjaga perlintasan kereta api tanpa palang pintu di Kecamatan Koto Tengah.

Penentuan informan dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu dengan menetapkan kriteria-kriteria tertentu yang harus dipenuhi oleh individu yang akan dijadikan sebagai informan. Teknik ini digunakan dengan tujuan agar pelaksanaan penelitian dapat tetap terarah dan terfokus pada kajian yang diteliti, sehingga data yang diperoleh nantinya tidak bersifat bias.

Berikut kriteria informan yang dijadikan sebagai informan pelaku penelitian:

1. Penjaga perlintasan kereta api yang bertugas di wilayah kecamatan Koto Tengah.
2. Perlintasan yang dijaga merupakan perlintasan tanpa palang pintu
3. Telah menjaga perlintasan tersebut baik sebelum maupun setelah diresmikan oleh Dinas Perhubungan pada bulan November.
4. Bersedia memberikan informasi dan diwawancarai secara langsung.

Sedangkan untuk kriteria informan pengamatnya adalah:

1. Warga atau masyarakat yang tinggal di sekitar perlintasan.
2. Pengguna jalan yang sering melintas di perlintasan tersebut dan mengetahui aktivitas penjagaan.

3. Pihak yang memiliki kedekatan dengan informan pelaku (keluarga, tetangga, atau rekan sesama penjaga).

Tabel 1.2
Informan Penelitian

No	Nama	Umur	Status	Lama Bekerja
1.	OR	31 Tahun	Belum Menikah	4 Bulan
2.	RP	37 Tahun	Sudah Menikah	4 Bulan
3.	R	31 Tahun	Belum Menikah	4 Bulan
4.	B	29 Tahun	Belum Menikah	4 Bulan
5.	F	34 Tahun	Sudah Menikah	4 Bulan

Sumber Data Sekunder: Data diolah Peneliti, 2026

1.6.3. Data yang Diambil

Data yang diambil pada penelitian kualitatif ialah berupa kata-kata (lisan atau tulisan) dan perbuatan-perbuatan manusia tanpa adanya upaya untuk mengangkakan data yang telah diperoleh (Afrizal, 2014;13). Dalam penelitian kualitatif terdapat dua sumber data (Sugiyono, 2016;224) yaitu :

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari informan melalui teknik wawancara mendalam, yakni bersumber langsung dari pihak yang memberikan data kepada pengumpul data. Data yang diperoleh melalui teknik wawancara mendalam tersebut merupakan data yang secara langsung sesuai dengan tujuan penelitian yang telah ditetapkan. Dalam penelitian ini, data primer diperoleh secara langsung dari warga yang melintasi perlintasan kereta api tanpa palang pintu

sebagai informan pelaku, serta dari masyarakat beserta stakeholder lainnya yang berperan sebagai informan pengamat.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang berfungsi untuk memperkuat data primer, yang dapat diperoleh melalui dokumen-dokumen maupun foto-foto yang memuat informasi terkait dengan penelitian ini. Adapun dokumen yang dimaksud dapat berupa data yang bersumber dari kelurahan/nagari, kecamatan, berita, artikel, surat kabar, majalah, dan sumber-sumber lainnya yang relevan.

1.6.4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data (Sugiyono, 2016;224). Dalam penelitian kualitatif, peneliti melakukan analisis terhadap kata-kata yang menggambarkan alasan-alasan, interpretasi, maupun makna dari suatu kejadian dan tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun oleh kelompok sosial. Teknik pengumpulan data merupakan suatu cara yang ditempuh oleh peneliti dengan tujuan memperoleh data yang dibutuhkan guna menjawab permasalahan penelitian. Untuk memperoleh data yang valid dalam penelitian kualitatif, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang harus memenuhi standar yang telah ditetapkan. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Wawancara Mendalam

Dalam penelitian kualitatif, kegiatan wawancara dilaksanakan layaknya percakapan antara dua orang yang sedang membicarakan suatu topik tertentu (Afrizal, 2014;138).

Adapun jenis wawancara yang digunakan peneliti dalam menggali informasi dari informan adalah wawancara mendalam. Wawancara mendalam merupakan suatu proses penggalan informasi yang dilakukan secara mendalam, terperinci, dan terbuka, dengan tujuan untuk mencapai sasaran penelitian yang telah ditetapkan. Pelaksanaan wawancara mendalam ini perlu dilakukan secara berulang, mengingat peneliti tidak menyediakan alternatif jawaban pada setiap pertanyaan yang diajukan, sehingga pengulangan tersebut dimaksudkan untuk memperdalam informasi yang diperoleh dari informan. Pengulangan wawancara ini pada dasarnya bertujuan untuk mengklarifikasi informasi yang telah diperoleh sebelumnya, maupun untuk mendalami hal-hal baru yang muncul dalam proses wawancara terdahulu dengan informan yang bersangkutan (Afrizal, 2014;143). Teknik wawancara mendalam digunakan dalam penelitian ini agar peneliti dapat memperoleh informasi secara mendalam mengenai perilaku warga yang melewati perlintasan kereta api tanpa palang pintu di kecamatan Koto Tangah. Dalam penelitian ini, peneliti akan mewawancarai warga yang melintasi perlintasan tersebut. Peneliti akan melakukan wawancara pada bulan maret sesuai jadwal penelitian yang sudah ditentukan. Sebelum wawancara, terlebih dahulu peneliti akan meminta persetujuan kepada informan yang bersangkutan.

2. Observasi

Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengamati secara langsung berbagai aktivitas informan di lapangan. Guna memahami suatu peristiwa yang sedang berlangsung atau sedang dilakukan, peneliti dituntut untuk melihat, mendengar, maupun merasakan secara langsung kejadian

tersebut (Afrizal, 2014;152). Dalam penelitian ini, peneliti turun langsung ke lapangan untuk memperoleh data melalui pengamatan terhadap informan dengan menggunakan panca indera, sehingga peneliti dapat memahami dengan baik setiap kegiatan yang dilakukan oleh informan tersebut. Observasi dalam penelitian ini dilakukan dengan mengamati titik-titik perlintasan kereta api yang tidak memiliki palang pintu di padang timur. Observasi akan dilakukan di Jalan Jati Koto Panjang dan Jalan Pulai. Observasi akan dilakukan sesuai jadwal penelitian.

1.6.5. Proses Penelitian

Proses penelitian ini diawali dengan penyusunan pedoman wawancara yang dilakukan bersama dosen pembimbing. Selanjutnya, pada tanggal yang telah ditentukan, peneliti mulai melaksanakan kegiatan turun lapangan dengan melakukan wawancara secara mendalam terhadap para informan. Wawancara pertama dilakukan dengan penjaga rel kereta api (penjaga) yang berlokasi di kawasan Lubuk Buaya Kecamatan Koto Tangah Kota Padang. Dalam sesi wawancara dengan penjaga tersebut, mereka menjelaskan aktivitas pekerjaannya dalam menjaga perlintasan rel kereta api tanpa palang pintu, pada hari minggu tanggal 1 Maret 2026, peneliti mulai turun lapangan dengan mewawancarai informan secara mendalam. Wawancara pertama dilakukan dengan penjaga rel yang berlokasi di daerah Tabing sampai Lubuk Buaya. Dalam sesi wawancara beberapa informan mereka menceritakan tentang aktivitas pekerjaannya sebagai penjaga rel tanpa palang pintu, selanjutnya peneliti melanjutkan wawancara dengan beberapa informan pengamat yang juga menjelaskan dan menceritakan bagaimana mereka melihat kegiatan penjaga.

Pada penelitian ini, jumlah informan yang dilibatkan sebanyak 9 orang, terdiri dari 5 orang informan pelaku yang berperan sebagai penjaga rel kereta api tanpa palang pintu, yang berlokasi di Tabing, Padang Sarai, dan Lubuk Buaya. Selain itu, terdapat pula 4 orang informan pengamat yang merupakan masyarakat yang berdomisili di Kecamatan Koto Tangah. Dalam proses pengumpulan data yang dilakukan terhadap informan pelaku maupun informan pengamat, peneliti mengalami sejumlah kendala, mengingat proses tersebut membutuhkan usaha yang tidak mudah, terutama dalam menyesuaikan waktu dengan informan pelaku yang tengah menjalankan tugas menjaga rel kereta api, sehingga peneliti harus menunggu waktu luang informan tersebut untuk dapat melaksanakan wawancara.

1.6.6. 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, 2019). Unit analisis dalam penelitian ini adalah individu yaitu pengendara yang melewati perlintasan kereta api tanpa palang pintu. 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.

1.6.7. 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 Kodifikasi 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.

1.6.8. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat yang ditetapkan sebagai objek pelaksanaan penelitian. Penetapan lokasi penelitian tersebut dilakukan dengan mempertimbangkan berbagai aspek, seperti kesesuaiannya dengan tujuan penelitian serta ketersediaan data maupun subjek yang diperlukan dalam penelitian. Menurut Nasution, lokasi penelitian merupakan lokasi sosial yang dicirikan dengan terdapat tiga unsur didalamnya yaitu, pelaku, tempat dan kegiatan yang dapat dilakukan observasi (Helaluddin, 2019). Adapun yang menjadi lokasi penelitian ini adalah Kecamatan Koto Tangah. Pemilihan lokasi penelitian ini dikarenakan lokasi ini memiliki beberapa titik perlintasan kereta api tanpa palang pintu. Beberapa titik tersebut dipilih sebagai lokasi penelitian karena merupakan jalur yang dilewati banyak pengendara dan bisa menjadi tempat melakukan observasi.

1.6.9. Defenisi Operasional Konsep

1. Makna

Makna adalah arti yang berkaitan dengan interaksi, hubungan, dan dinamika antara individu-individu dalam suatu masyarakat. Dalam penelitian ini makna sosial

merujuk pada cara individu memberikan arti atau interpretasi terhadap konsep diri melalui interaksi dalam masyarakat.

2. Aktivitas

Aktivitas merupakan kegiatan yang dilakukan seseorang dalam segala bidang.

1.6.10. Jadwal Penelitian

Jadwal penelitian disusun sebagai acuan dalam pelaksanaan kegiatan penelitian guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Berdasarkan hal tersebut, peneliti menyusun rencana jadwal penelitian dengan maksud agar pelaksanaan penelitian yang akan dilakukan dapat berjalan secara efektif dan efisien. Adapun rencana jadwal penelitian yang menjadi pedoman pelaksanaan dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 1.3
Rancangan Jadwal Penelitian

No	Nama Kegiatan	2025		2026					
		November	Desember	Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni
1	Seminar Proposal								
2	Menyusun Instrumen Penelitian								
3	Pengumpulan Data								
4	Analisis Data								
5	Penulisan dan Bimbingan								
6	Ujian Skripsi								