

**MODAL SOSIAL SOPIR TRANSPORTASI KONVENSIONAL DI ERA
DIGITAL**

(Studi Kasus: Sopir Angkot Rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya di Kota Padang)

SKRIPSI

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan
Pada Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang*



Oleh:

AYSAH NUR FITRI

2016/16058069

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI
JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

**Modal Sosial Sopir Transportasi Konvensional di Era Digital
(Studi Kasus: Sopir Angkot Rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya di Kota Padang)**

Nama : Aysah Nur Fitri

NIM/BP : 16058069/2016

Program Studi : Pendidikan Sosiologi

Jurusan : Sosiologi

Fakultas : Ilmu Sosial

Program : Sarjana (SI)

Padang, Februari 2020

Mengetahui,
Dekan FIS UNP



Dr. Siti Fatimah, M. Pd., M. Hum
NIP.19610218.198403.2.001

Disetujui oleh,
Pembimbing,



Dr. Eka Vidya Putra, S.Sos., M.Si.
NIP.19731202.200501.1.001

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

Dinyatakan Lulus Setelah Dipertahankan di Depan Tim Penguji Skripsi

Program Studi Pendidikan Sosiologi Jurusan Sosiologi

Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang

Pada Hari Selasa Tanggal 28 Januari 2020

**Modal Sosial Sopir Transportasi Konvensional di Era Digital
(Studi Kasus: Sopir Angkot Rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya di Kota Padang)**

Nama : Aysah Nur Fitri

NIM/BP : 16058069/2016

Program Studi : Pendidikan Sosiologi

Jurusan : Sosiologi

Fakultas : Ilmu Sosial

Program : Sarjana (S1)

Padang, Februari 2020

TIM PENGUJI	NAMA	TANDA TANGAN
1. Ketua:	Dr. Eka Vidya Putra, S.Sos., M.Si	1. 
2. Anggota:	Drs. Ikhwan, M.Si	2. 
3. Anggota:	Dr. Desy Mardhiah, S.Th.I., S.Sos., M.Si	3. 

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Aysah Nur Fitri
NIM/BP : 16058069/2016
Program Studi : Pendidikan Sosiologi
Jurusan : Sosiologi
Fakultas : Ilmu Sosial
Program : Sarjana (S1)

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul "*Modal Sosial Sopir Transportasi Konvensional di Era Digital (Studi Kasus: Sopir Angkot Rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya di Kota Padang)*" adalah benar hasil karya saya sendiri, bukan hasil plagiat dari karya orang lain kecuali sebagai acuan atau kutipan dengan mengikuti tata penulisan karya ilmiah yang lazim. Apabila suatu saat saya terbukti melakukan plagiat, maka saya bersedia diproses dan menerima sanksi akademis maupun hukuman sesuai dengan ketentuan yang berlaku, baik di UNP maupun di masyarakat dan Negara.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan rasa tanggung jawab sebagai anggota masyarakat ilmiah.

Padang, Februari 2020

Mengetahui,
Ketua Jurusan,



Dr. Eka Vidya Putra, S.Sos., M.Si
NIP. 19731202 200501 1 001

Saya yang menyatakan,




Aysah Nur Fitri
NIM/BP. 16058069/2016

ABSTRAK

Aysah Nur Fitri. 2020. “Modal Sosial Sopir Transportasi Konvensional di Era Digital (Studi Kasus: Sopir Angkot Rute Balaibaru-Lapai-Pasar Raya di Kota Padang)”. Skripsi.

Mahasiswa Jurusan Sosiologi. Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Padang.

Penelitian ini dilatar belakangi oleh keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional yang berada di perkotaan terutama di Kota Padang semakin terancam oleh hadinya transportasi online seperti GRAB dan GOJEK. Hal tersebut menyebabkan penurunan minat bagi masyarakat di Kota Padang untuk memilih menggunakan angkot sebagai angkutan massal. Meskipun demikian, angkot tetap bertahan dan tidak sepenuhnya mati. Ia tetap menjadi mata pencaharian utama bagi sopir dan pemilik angkot serta tetap menjadi pilihan transportasi bagi masyarakat. Tujuan penelitian untuk mengetahui keberadaan angkot bisa bertahan sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang.

Teori yang digunakan adalah teori modal sosial oleh Robert Putnam. Dalam hal ini, Putnam mendefinisikan modal sosial sebagai institusi sosial yang melibatkan jaringan (*networks*), norma-norma (*norms*), dan kepercayaan (*trust*) yang mendorong pada sebuah kolaborasi sosial untuk kepentingan bersama. Keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital dapat bertahan karena melibatkan jaringan (*networks*), norma-norma (*norms*), dan kepercayaan (*trust*) sebagai modal sosial dalam masyarakat. Modal sosial dipertahankan dengan keberadaan angkot supaya hubungan yang sudah berjalan tetap bertahan mendorong pada sebuah kolaborasi sosial untuk kepentingan bersama dengan saling menguntungkan.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe studi kasus. Teknik pemilihan informan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan observasi, wawancara, dan studi dokumentasi untuk mengumpulkan data. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis data oleh Miles dan Huberman yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak hanya kehadiran transportasi online yang mengakibatkan keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital terancam, masalah lain seperti tidak tersedianya terminal angkot, kebijakan angkot menjadi badan usaha berbadan hukum, kemudahan masyarakat kota Padang mendapatkan transportasi pribadi, bertambahnya jumlah armada transpadang dan kelangkaan BBM subsidi juga menjadi penyebab keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital menjadi semakin sulit.

Angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat kota padang karena dijadikan oleh sopir angkot sebagai alat untuk mendapatkan modal sosial dalam masyarakat yang berdasarkan pada: 1) nilai solidaritas sebagai pengikat sesama sopir angkot, jaringan sosial dan nilai kebersamaan yang terbentuk dari kegiatan *ngeten* dan *charteran*. 2) Adanya norma yang terbentuk dari pertukaran hak dan kewajiban yang saling menguntungkan serta dari hubungan sosial yang terjalin antara sopir angkot, pemilik angkot dan penumpang angkot. 3) Nilai kepercayaan (*trust*) yang menjadi landasan hubungan antara pemilik dengan sopir angkot serta adanya rasa kekhawatiran dan kekecewaan yang dirasakan pemilik angkot dan sopir angkot pada pemerintah.

Kata Kunci: Angkot, Era Digital, Modal Sosial

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Segala Puji dan syukur penulis haturkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan segala rahmat, berkah, dan hidayah-Nya. Sholawat serta salam teruntuk baginda Rasulullah SAW yang telah membawa umatnya dari zaman jahiliyah menuju zaman yang penuh ilmu pengetahuan, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “**Modal Sosial Sopir Transportasi Konvensional di Era Digital (Studi Kasus: Sopir Angkot Rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya di Kota Padang)**” guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar sarjana pendidikan pada Program Studi Pendidikan Sosiologi Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang. Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapat bimbingan, dukungan, dan bantuan dari berbagai pihak baik dari segi moril maupun materil, sehingga skripsi ini akhirnya dapat selesai. Pada kesempatan ini dengan ketulusan hati yang paling dalam, penulis mengucapkan terima kasih yang begitu besar kepada:

1. Orang tua tercinta, Ibunda Susi Lawati dan Ayahanda Jamawal yang telah merawat, mendidik dan memberikan kasih sayang serta dukungan moril, materi, motivasi, dan juga do'a yang tiada henti-hentinya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Segenap keluarga besar *Amak Abak NxGen* yang memberikan dukungan moril, materi, motivasi, dan juga do'a yang tiada henti-hentinya kepada penulis.
3. Keluarga Besar Bapak H. Sofyan Yusuf dan Ibu Hj. Asni Sofyan yang memberikan dukungan moril, materi, motivasi, dan juga do'a yang tiada henti-hentinya kepada penulis.
4. Adikku satu-satunya, Rohim Uerifa yang selalu memberikan semangat, motivasi, bantuan serta do'a yang tiada henti meskipun selalu kesal karena sering direpotkan, terimakasih sudah membantu dan memberikan semangat kepada penulis.
5. Bapak Dr. Eka Vidya Putra, S. Sos., M.Si. sebagai dosen PA, dosen pembimbing serta sebagai Ketua Jurusan yang telah bersedia meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk

memberikan petunjuk, pengetahuan, bimbingan, dan pengarahan selama proses penyusunan skripsi ini.

6. Ibu Dekan Fakultas Ilmu Sosial beserta staff dan karyawan yang telah memberikan kemudahan dalam administrasinya.
7. Bapak Drs. Ikhwan, M. Si dan Ibu Dr. Desy Mardhiah, S. Th.I., S. Sos., M. Si selaku penguji yang telah memberikan nasihat dan arahan kepada penulis.
8. Ibu Erda Fitriani, S. Sos., M. Si sebagai Sekretaris Jurusan Sosiologi Universitas Negeri Padang yang telah memberikan kemudahan dalam penyelesaian skripsi ini dan seluruh Bapak dan Ibu Dosen Jurusan Sosiologi Universitas Negeri Padang yang telah memberikan ilmu yang tidak terbatas selama penulis berkuliah di Universitas Negeri Padang.
9. Seluruh Staf administrasi Jurusan Sosiologi, Bang Rhavy, Kak Wezy dan Kak Fifin yang telah melayani dan membantu dalam kelancaran skripsi ini.
10. Semua informan yang telah berpartisipasi dalam pembuatan skripsi ini, terutama kepada Bapak-bapak Sopir Angkot Lapai-Balai Baru.
11. Ibu Rahmadhani, M. Pd selaku Guru Pamong sekaligus kakak yang memberikan pengalaman, motivasi dan dukungannya.
12. CEO IYA, Fatri Yelli Agusti dan Iqbal Gustian yang senantiasa bersama tak hentinya bawel, membantu, memberikan semangat dan dukungan.
13. Senior *Family Bottom*(kak Yelvika Angraini, Kak Silvia Yasni dan Bang Arif Zulfian)terutama untuk Crab dan Mrs. Puff yang selalu bawel dan mengingatkan penulis sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi ini dengan cepat.
14. Sahabatku tersayang, Ichsa Miyanti, Afifi Aini dan Rusyda Hayati Fithri yang senantiasa selalu ada memberikan bantuan, semangat dan dukungan.
15. Adik-adik *Reference Grup* dan *squad YAKUSA (apri yelli iqbal wiki wahyu)* yang selalu memberikan dukungan dan semangat.
16. Teman-teman seperjuangan Guru Muda UNP PLK di SMAN 9 Padangyang selalu memberikan motivasi, dukungan dan semangat.
17. Rekan-rekan mahasiswa Pendidikan Sosiologi 2016, atas jalinan pertemanan selama masa-masa perkuliahan.
18. Siswa-siswa tersayang dan terbaper Ibuuu (Pefiisthere, Namex Class, Cyoscave) yang selalu memberikan doa, dukungan dan semangat.

19. Semua pihak lain yang tidak bisa disebutkan satu-persatu yang telah berpartisipasi dalam pembuatan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan baik isi maupun susunannya. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat tidak hanya bagi penulis juga bagi para pembaca. Atas segala dukungan dari seluruh pihak penulis ucapkan terima kasih.

Padang, Januari 2020

Aysah Nur Fitri

16058069/2016

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Batasan dan Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	8
D. Manfaat Penelitian	8
E. Kajian Teoritis	9
F. Studi Relevan	14
G. Penjelasan Konseptual	15
H. Metodologi Penelitian.....	19
BAB II GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN DAN KEBERADAAN ANGKOT DI KOTA PADANG	
A. Gambaran Umum Kota Padang	
1. Sejarah	34
2. Keadaan Geografis dan Iklim	42
3. Keadaan Penduduk	46
4. Pendidikan	46
5. Agama	48
6. Transportasi	49
7. Visi Dan Misi.....	52
B. Gambaran Umum Keberadaan Angkot di Kota Padang	53
BAB III MODAL SOSIAL SOPIR TRANSPORTASI KONVENSIONAL DI ERA DIGITAL	
A. Keberadaan Angkot Di Kota Padang pada Era Digital.....	58

B. Angkot Sebagai Transportasi Konvensional Bisa Bertahan Di Era Digital Dalam Masyarakat Kota Padang.....	64
1. Sebagai Modal Ekonomi.....	64
2. Sebagai Modal Sosial.....	74
3. Analisis Teori.....	78

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan	84
B. Saran	85

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Data Jumlah Informan	21
Tabel 2.1 Luas Lahan dan Penggunaannya di Kecamatan Kuranji	45
Tabel 2.2 Data Sekolah menurut Dinas Pendidikan Kota Padang.....	48
Tabel 2.3 Warna, Rute dan Trayek Angkot Kota Padang.....	56

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Skema Analisis Data Miles dan Huberman	33
---	----

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Izin Penelitian

Lampiran 2. Pedoman Observasi

Lampiran 3. Pedoman Wawancara

Lampiran 4. Data Informan

Lampiran 5. Dokumentasi

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manusia sebagai makhluk sosial mempunyai banyak kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kesejahteraan hidupnya. Kebutuhan tersebut dimungkinkan tidak dapat terpenuhi dalam satu lokasi. Oleh karena itu manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat yang lain dengan menggunakan kendaraan¹. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari². Sehingga keberadaan transportasi sangat penting untuk mendukung mobilitas masyarakat karena mempunyai daya angkut yang besar³.

Transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal baik di perkotaan maupun di pedesaan. Sebab keberhasilan pembangunan sangat ditentukan oleh sektor transportasi⁴. Sebab transportasi memiliki manfaat sosial yang banyak diantaranya sebagai sarana pelayanan perorangan/kelompok, sarana pertukaran dan penyampaian informasi, memperpendek jarak, memencarkan penduduk dan mempengaruhi keberhasilan pembangunan di perkotaan⁵.

¹ Habibah, D. (2016). *Aspek Hukum Yang Timbul Dari Kegiatan Usaha Ojek Berbasis Aplikasi Atau Online (Go-Jek)*. Lex Crime, 1–24.

² Elita, T. *Op Cit*

³ *Op Cit*, hal 54

⁴ Adon Nasrullah Jamaludin. 2015. *Sosiologi perkotaan*. Bandung: Pustaka Setia, hal 261

⁵ *Ibid.*, hal 269

Ada tiga jenis transportasi utama yang digunakan orang di perkotaan yaitu: angkutan pribadi (individual transit), seperti mobil pribadi, sepeda motor dan sepeda. Angkutan massal (mass transit), seperti kereta api, bis, angkot, dan sebagainya. Angkutan sewaan (para transit), seperti mobil sewaan, taksi yang menjalani rute tetap atau yang disewa untuk sekali jalan, dan sebagainya⁶.

Angkot adalah salah satu bagian dari angkutan massal yang digunakan oleh masyarakat perkotaan secara konvensional. Angkot merupakan sarana perhubungan dalam kota yang dikendarai oleh sopir. Di Kota Padang sendiri, terdapat berbagai macam jenis angkot dengan warna yang disesuaikan pada rute perjalanan, memiliki keunikan dan ciri khas masing-masing dalam menarik penumpang. Tarif angkot disesuaikan berdasarkan peraturan yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Padang.

Diawal keberadaan angkot sebagai angkutan massal di Kota Padang sudah ada sejak tahun 1970-an dengan kondisi yang masih sederhana dan berjalan dengan terseok-seok untuk memobilisasi masyarakat Kota Padang. Hingga diawal tahun 2000-an sampai 2015 angkot makin menjamur dan populer sebagai salah satu angkutan massal yang ada di Kota Padang.

Namun seiring perkembangan zaman, saat ini kita hidup pada komunikasi yang didukung oleh media berteknologi sehingga terjadi peningkatan kapasitas komunikasi⁷. Perkembangan teknologi saat ini yang

⁶ Elita, T. (1993). Pengaruh Sistem Penanganan Transportasi Yang Berkelanjutan Terhadap Lingkungan Di Perkotaan (*Studi Literatur*). 49–63

⁷ Aloliliweri. 2014. *Sosiologi dan Komunikasi Organisasi*. Jakarta: Bumi Aksara, hal: 403

paling signifikan terlihat pada perkembangan komunikasi yang bahkan dapat memberikan perubahan sosial di dalam masyarakat⁸. Fenomena ini ditandai dengan saling terhubungnya antar individu dan perubahan struktur bisnis konvensional⁹. Fenomena tersebut telah melahirkan transformasi moda transportasi menjadi berbasis online yang telah menjadi trend di belahan dunia¹⁰.

Kemajuan teknologi di bidang transportasi menjadikan para pebisnis bersaing menciptakan inovasi terbaru dan dilihat dari fenomena yang terjadi di masyarakat saat ini, internet sangat berpengaruh dalam kehidupan masyarakat. Maraknya pengguna *smartphone*, baik *android* maupun *ios* menjadikan masyarakat bergantung pada handphone serta internet. Peluang tersebutlah yang menghadirkan transportasi online¹¹. Sehingga kehadiran fenomena tersebut beresiko pada meredupnya keberadaan transportasi konvensional¹², termasuk angkot. Dimulai pada tahun 2017 keberadaan angkot mulai terancam dengan hadirnya GRAB dan GOJEK di Kota Padang sebagai transportasi online yang menawarkan berbagai kemudahan bagi masyarakat¹³.

⁸ Anindhita, W., Arisanty, M., & Rahmawati, D. (2016). Analisis penerapan teknologi komunikasi tepat guna pada bisnis transportasi online. *Indocompac*, 2, 712–729

⁹ Prihatin, R. B. (2016). Dampak Sosial Transportasi online. *Majalah Info Singkat Kesejahteraan Sosial: Kajian Singkat terhadap Isu Aktual dan Strategis*, VIII(07), 9–12.

¹⁰ Darto, M. (2016). Smart Government: Berdamai dengan Perubahan. *Jurnal Borneo Administrator*, 12(1), 1–7.

¹¹ Agustin, A., & Khuzaini. (2017). Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (Go-Jek) Di Surabaya. *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen*, 6 No. 9(September), 1–18

¹² Prihatin, R. B. (2016). Dampak Sosial Transportasi online. *Majalah Info Singkat Kesejahteraan Sosial: Kajian Singkat terhadap Isu Aktual dan Strategis*, VIII(07), 9–12.

¹³ Doni Wijayanto. 2018. *Gojek For Every Need*. Solo: Tiga Serangkai

Gojek bermula pada tahun 2010 sebagai transportasi roda dua melalui panggilan telepon. Di Indonesia, mulai menanjak drastis digunakan pada tahun 2015, yang mana GOJEK telah tumbuh menjadi *on demand mobile platform* dan aplikasi terdepan yang menyediakan berbagai layanan lengkap mulai dari transportasi roda dua, transportasi roda empat, logistik, pembayaran, layanan antar makanan, dan berbagai layanan *on demand* lainnya¹⁴. Sementara Grab mulai muncul di Indonesia pada Mei 2015 yang merupakan perusahaan asli Malaysia yang juga memberikan pelayanan transportasi sama seperti layanan yang disediakan oleh Gojek¹⁵.

Kehadiran transportasi online ini memberikan dampak sosial yang cukup signifikan dalam masyarakat perkotaan. Kemunculannya membuat keberadaan transportasi konvensional seperti angkot terancam dengan berkurangnya jumlah peminat pengguna angkot. Kehadiran transportasi online telah merebut pasar bagi sopir transportasi konvensional dalam memperoleh penghasilan. Menurut Adrianto sebagai Ketua Umum Organisasi Angkutan Darat(ORGANDA) telah terjadi penurunan penghasilan bagi sopir angkutan konvensional sampai 20% sejak kehadiran transportasi online saat ini. Meskipun demikian, hal tersebut tidak membuat angkot di Kota Padang tersingkir secara keseluruhan. Menghindari kondisi tersebut justru akan membuat mereka tertinggal dan ditinggalkan oleh

¹⁴ *Ibid*,

¹⁵ *Ibid*,

penumpang¹⁶. Oleh karena itu angkot masih tetap mempertahankan keberadaannya dalam kondisi demikian.

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti, angkot pada rute Balai Baru - Lapai - Pasar Raya masih beroperasi memenuhi kebutuhan masyarakat di Kota Padang, dari pagi hingga sore hari. Meskipun dengan kondisi angkot yang sangat sederhana bahkan jauh berbeda dengan angkot pada trayek lain. Angkot ini menjadi pilihan bagi masyarakat sebagai sarana mobilisasi kegiatan. Umumnya angkot ini dapat ditemui ramai di pagi hari menjelang jam masuk sekolah dan kerja, serta di sore hari saat pulang kerja kantor. Sebab yang menjadi target penumpang adalah masyarakat yang menggunakan angkot pada waktu tersebut.

Pada masa eksisnya, jumlah angkot yang beroperasi pada wilayah ini melebihi 100 angkot. Namun setelah muncul persaingan baru pada pilihan transportasi yang digunakan masyarakat setempat, jumlah angkot yang beroperasi aktif menurun setengahnya mempertahankan keberadaannya di wilayah ini dengan kondisi angkot yang sangat sederhana tidak di modifikasi bahkan ada yang berjalan dengan terseok-seok.

Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara yang dilakukan, meskipun peminat angkot mengalami penurunan dan keberadaannya juga terancam oleh hadirnya transportasi online seperti GRAB dan GOJEK, angkot tetap mempertahankan keberadaannya meskipun yang beroperasi aktif di jalanan berkurang. Sehingga berdasarkan fenomena tersebut menarik

¹⁶ Darto, M. (2016). Smart Government: Berdamai dengan Perubahan. *Jurnal Borneo Administrator*, 12(1), 1–7.

bagi peneliti untuk melihat keberadaan angkot bisa bertahan sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang.

Berikut beberapa penelitian yang relevan menurut penulis, antara lain: *Pertama*, skripsi (Gusniwati: 2010) yang berjudul "*Pola Hubungan Kerja Sopir Angkot dengan Pemilik Angkot*". Pilihan pekerjaan sopir angkot bukanlah suatu hal yang baru ditemui di Kota Padang. Beberapa sopir angkot bahkan ada yang bertahan bertahun-tahun menggeluti pekerjaan sebagai sopir angkot (1-20 tahun lamanya)¹⁷. Skripsi ini memberikan referensi baru bagi peneliti bahwasanya keberadaan angkot sudah bertahun-tahun lamanya menjadi pilihan pekerjaan bagi sebagian orang di Kota Padang. Perbedaannya adalah skripsi ini melihat pola hubungan antara sopir angkot dengan pemilik angkot sehingga sopir angkot dapat mempertahankan kondisi ekonominya.

Kedua, skripsi (Yuliati: 2010) yang berjudul "*Strategi Sopir Bemo Mempertahankan Keberadaannya di Kota Padang*" perbedaan skripsi ini melihat strategi para sopir bemo mempertahankan keberadaannya.¹⁸ Skripsi ini dapat membantu peneliti dalam menambah informasi dan pembandingan tentang alasan bemo eksis digunakan sebagai transportasi di Kota Padang pada saat itu. Sama halnya dengan angkot, bemo juga merupakan transportasi konvensional yang ada di Kota Padang.

¹⁷ Gusniwati. 2010. *Pola Hubungan Kerja Sopir Angkot dengan Pemilik Angkot*. Skripsi. adang: Universitas Negeri Padang

¹⁸ Yuliati, Suryadi. 2010. *Strategi Sopir Bemo Mempertahankan Keberadaannya di Kota Padang*. Skripsi. Padang: Universitas Negeri Padang

Ketiga, skripsi (Mifta, 2003) yang berjudul "*Strategi Adaptasi Sopir Oplet dalam Memperoleh Penghasilan*" perbedaan skripsi ini adalah strategi yang diterapkan oleh sopir oplet untuk memperoleh penghasilan.¹⁹ Sedangkan penulis ingin melihat angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat perkotaan.

Penelitian yang peneliti lakukan memiliki persamaan dan perbedaan dengan penelitian sebelumnya. Persamaannya terletak pada masalah yang dihadapi oleh transportasi konvensional dan perbedaannya terletak pada objek yang diteliti, alasan dan strategi yang diterapkan. Berdasarkan relevansi di atas penulis tertarik meneliti *angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang*.

B. Batasan dan Rumusan Masalah

Keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional yang berada di perkotaan terutama di Kota Padang semakin terancam oleh adanya transportasi online seperti GRAB dan GOJEK. Hal tersebut menyebabkan penurunan minat bagi masyarakat di Kota Padang untuk memilih menggunakan angkot sebagai angkutan massal. Meskipun demikian, angkot tetap bertahan dan tidak sepenuhnya mati hanya saja berkurang dalam jumlah yang beroperasi aktif di rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya. Ia tetap menjadi mata pencaharian utama bagi sopir dan pemilik angkot serta tetap menjadi pilihan transportasi bagi masyarakat. Maka berdasarkan penjelasan

¹⁹ Mifta, *Op Cit.*

tersebut penelitian ini difokuskan pada angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang.

Oleh karena itu, bisa dirumuskan pertanyaan penelitian seperti berikut:
Bagaimana angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan penelitian diatas, maka penelitian ini bertujuan untuk:

Mengetahui angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Teoritis:

- a. Penelitian ini diharapkan dapat menambah atau memberikan wawasan keilmuan terkait dengan sosiologi perkotaan dan pengetahuan tentang angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di dalam masyarakat perkotaan.
- b. Hasil penelitian dapat digunakan sebagai sumber informasi bagi penelitian lainnya mengenai angkot sebagai transportasi konvensional dapat bertahan di dalam masyarakat perkotaan.

2. Praktis:

- a. Memberikan informasi kepada pemerintah khususnya Dinas Perhubungan Kota Padang guna memperhatikan keberadaan

angkutan massal khususnya keberadaan angkot di Kota Padang yang semakin terancam.

- b. Memberikan informasi kepada pemerintah khususnya Dinas Perhubungan dalam mengelola regulasi hukum bagi keberadaan angkutan massal di Kota Padang.
- c. Memberikan informasi bagi masyarakat bahwasanya angkot sebagai angkutan massal secara konvensional masih bertahan memobilisasi kebutuhan masyarakat terhadap angkutan massal.

E. Kajian Teoritis

Teori yang relevan peneliti gunakan dalam penelitian ini adalah teori modal sosial. Modal sosial merupakan salah satu elemen yang terkandung dalam masyarakat, berbentuk nilai dan norma yang dipercayai dan dijalankan oleh sebagian besar anggota masyarakat dalam kehidupan sehari-hari, yang secara langsung maupun tidak langsung mempengaruhi kualitas hidup individu dan keberlangsungan komunitas masyarakat²⁰. Konsep modal sosial (*social capital*) awalnya dipopulerkan oleh Robert Putnam setelah menulis artikel hasil penelitiannya di Italia tahun 1985 diikuti oleh Francis Fukuyama dan setelah itu semakin banyak dijadikan pembahasan dan penelitian²¹. Putnam mendefinisikan modal sosial sebagai institusi sosial melibatkan jaringan (*networks*), norma-norma (*norms*), dan kepercayaan (*trust*) yang

²⁰ Syahra, R. (2003). *Modal Sosial : Konsep Dan Aplikasi Perkembangan Konsep Modal Sosial*. 5(1), 1–22

²¹ Robert M, Z Lawang. 2004. *Kapital Sosial Dalam Perspektif Sosiologik (Suatu Pengantar)*. Depok: FISIP UI, hal 4

mendorong pada sebuah kolaborasi sosial untuk kepentingan bersama²². Fukuyama mendefenisikan modal sosial adalah serangkaian nilai-nilai atau norma-norma informal yang dimiliki bersama di antara para anggota suatu kelompok masyarakat yang memungkinkan terjalinnya kerjasama di antara mereka²³.

Modal sosial tidak diartikan dengan materi, tetapi merupakan modal sosial yang terdapat pada seseorang. Modal sosial lebih menekankan pada potensi kelompok dan pola-pola hubungan antar individu dalam suatu kelompok dan antar kelompok. Modal sosial sebuah kelompok menentukan bertahannya dan berfungsinya sebuah kelompok masyarakat²⁴. Oleh karena itu dengan adanya modal sosial yang terjalin antara pemilik angkot, sopir angkot dan penumpang angkot telah mengakibatkan angkot sebagai transportasi konvensional dapat bertahan di era digital saat ini. Putnam menjelaskan bahwa modal sosial adalah sebuah sumber daya yang individu atau kelompok untuk memiliki komitmen. Komitmen dipahami sebagai norma-norma sosial yang menjadi komponen modal sosial misalnya kejujuran, sikap menjaga komitmen, pemenuhan kewajiban, ikatan timbal balik dan yang lainnya²⁵.

Kemampuan pemilik angkot, sopir angkot dan penumpang angkot untuk saling bekerjasama tidak dapat terlepas dari adanya peran modal sosial yang mereka miliki. Inti modal sosial terletak pada bagaimana kemampuan

²² *Ibid.*, hal 45

²³ *Ibid.*

²⁴ Syahra, R. *Op Cit*

²⁵ *Ibid.*,

masyarakat dalam suatu entitas atau kelompok untuk bekerja sama membangun suatu jaringan untuk mencapai tujuan bersama. Kerjasama tersebut diwarnai oleh suatu pola hubungan yang timbal balik dan saling menguntungkan (*re-siprocity*), dan dibangun atas kepercayaan (*trust*) yang ditopang oleh norma-norma dan nilai-nilai sosial yang positif dan kuat²⁶. Hubungan sosial mencerminkan hasil interaksi sosial dalam waktu yang relatif lama sehingga menghasilkan jaringan, pola kerjasama, pertukaran sosial, saling percaya, termasuk nilai dan norma yang mendasari hubungan sosial tersebut²⁷. Sehingga modal sosial memegang peranan yang sangat penting dalam memfungsikan dan memperkuat kehidupan modern. Oleh karena itu, modal sosial sangat penting bagi sopir angkot untuk mempertahankan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang.

1. Kepercayaan (Trust)

Kepercayaan adalah hubungan antara dua belah pihak atau lebih yang mengandung harapan yang menguntungkan salah satu atau kedua belah pihak melalui interaksi sosial²⁸. Robert Putnam mendefinisikan *trust* atau rasa saling percaya adalah salah satu bentuk keinginan untuk mengambil resiko dalam hubungan-hubungan sosial yang didasari oleh perasaan yakin bahwa yang lain akan melakukan sesuatu yang diharapkan

²⁶ Jousairi Hasbullah. 2006. *Social Capital: Menuju Keunggulan Budaya Manusia Indonesia*. Jakarta: MR- United Press

²⁷ Ibrahim, Linda D. 2006. Kehidupan Berorganisasi Sebagai Modal Sosial Komunitas Jakarta. *Masyarakat: Jurnal Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia* No. 11 hlm. 62-68

²⁸ Robert M, Z Lawang. *Op Cit* hal 46

dan akan senantiasa bertindak dalam suatu pola tindakan yang saling mendukung dirinya dan kelompoknya. Adanya jaminan tentang kejujuran dalam komunitas dapat memperkuat rasa solidaritas dan sifat kooperatif dalam komunitas. Selain itu dengan rasa saling percaya antara mereka yang bekerjasama, semakin berkurang resiko yang ditanggung dan semakin kurang pula biaya (uang atau sosial) yang dikeluarkan²⁹. Adanya kepercayaan yang terjalin memudahkan hubungan saling kerjasama dan saling menguntungkan (*mutual benefit*), sehingga mendorong timbulnya hubungan resiprosikal atau timbal balik dari pihak yang terkait. Dalam pandangan Francis Fukuyama, *trust* adalah sikap saling mempercayai di masyarakat yang memungkinkan masyarakat tersebut saling bersatu dengan yang lain dan memberikan kontribusi pada peningkatan modal sosial³⁰. Kepercayaan yang dimaksudkan dalam penelitian ini merujuk pada hubungan antar pemilik angkot dengan sopir angkot yang sudah terjalin lama dalam hubungan kerja. Hubungan antara sopir angkot dengan penumpang angkot juga berlandaskan pada kepercayaan(*trust*) untuk memobilisasi kegiatan.

2. Jaringan Sosial (Social Networks)

Jaringan sosial adalah suatu struktur sosial yang dibentuk dari simpul-simpul (atau yang umumnya adalah individu atau organisasi) yang dijalin dengan satu atau lebih tipe relasi spesifik seperti nilai, visi, ide, teman,

²⁹ *Ibid.* hal: 47

³⁰ Jousairi Hasbullah. 2006. Social Capital: Menuju Keunggulan Budaya Manusia Indonesia. Jakarta: MR- United Press, hlm 11

keturunan, dan lain- lain. Simpul adalah aktor individu di dalam jaringan, sedangkan ikatan adalah hubungan antar aktor tersebut³¹. Pada penelitian ini, simpul adalah sopir angkot, pemilik angkot dan penumpang angkot. Sedangkan ikatan adalah hubungan yang terjalin antara sopir angkot, pemilik angkot dan penumpang angkot. Pada konsep jaringan ini terdapat unsur kerja yang melalui media hubungan sosial menjadi kerja sama. Hubungan- hubungan yang terjadi bisa dalam bentuk formal maupun bentuk informal. Hubungan sosial adalah gambaran atau cermin dari kerjasama dan koordinasi antar warga yang didasari oleh ikatan sosial yang aktif dan bersifat resiprosikal. Melalui jaringan sosial ini, individu akan ikut serta dalam tindakan resiprositas dan melalui hubungan ini diperoleh keuntungan yang saling memberikan apa yang dibutuhkan satu sama lain³². Pada dasarnya jaringan sosial terbentuk karena adanya rasa saling percaya, saling tahu, saling menginformasikan, saling mengingatkan ataupun mengatasi sesuatu³³. Pada intinya jaringan dan hubungan sosial ini sangat berarti bagi setiap individu ataupun kelompok organisasi. Oleh karena itu pula, jaringan dan hubungan sosial sangat berarti bagi sopir angkot agar bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang.

3. Norma

Norma itu muncul dari pertukaran yang saling menguntungkan, jika didalam pertukaran itu keuntungan hanya dinikmati oleh salah satu pihak

³¹ Robert M, Z Lawang. *Op Cit* hal 62

³² *Ibid*,

³³ *Ibid*,

saja, pertukaran sosial selanjutnya pasti tidak akan terjadi. Jika dalam pertukaran pertama keduanya saling menguntungkan, akan muncul pertukaran yang kedua, dengan harapan akan memperoleh keuntungan pula. Dari beberapa kali pertukaran prinsip saling menguntungkan dipegang teguh, dari situlah muncul norma dalam bentuk kewajiban sosial, yang intinya membuat kedua belah pihak merasa diuntungkan dari pertukaran itu, dengan cara demikianlah hubungan pertukaran itu diperoleh³⁴. Pertukaran yang terjadi antara sopir angkot, pemilik angkot dan penumpang angkot didasarkan pada norma keadilan yang bersifat resiprosikal menyangkut hak dan kewajiban yang dapat menjamin keuntungan yang diperoleh dari kegiatan yang dilakukan.

F. Studi Relevan

Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Gusniwati (2010) yang berjudul "*Pola Hubungan Kerja Sopir Angkot dengan Pemilik Angkot*". Pilihan pekerjaan sopir angkot bukanlah suatu hal yang baru ditemui di Kota Padang. Beberapa sopir angkot bahkan ada yang bertahan bertahun-tahun menggeluti pekerjaan sebagai sopir angkot (1-20 tahun lamanya)³⁵. Skripsi ini memberikan referensi baru bagi peneliti bahwasanya keberadaan angkot sudah bertahun-tahun lamanya menjadi pilihan pekerjaan bagi sebagian orang di Kota Padang. Perbedaannya adalah skripsi ini melihat pola

³⁴ *Ibid*, hal 70

³⁵ Gusniwati. 2010. *Pola Hubungan Kerja Sopir Angkot dengan Pemilik Angkot*. Skripsi. adang: Universitas Negeri Padang

hubungan antara sopir angkot dengan pemilik angkot sehingga sopir angkot dapat mempertahankan kondisi ekonominya.

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Yuliati Suryadi (2010) yang berjudul "*Strategi Sopir Bemo Mempertahankan Keberadaannya di Kota Padang*" perbedaan skripsi ini melihat strategi para sopir bemo mempertahankan keberadaannya³⁶. Skripsi ini dapat membantu peneliti dalam menambah informasi dan pembandingan tentang alasan bemo eksis digunakan sebagai transportasi di Kota Padang pada saat itu. Sama halnya dengan angkot, bemo juga merupakan transportasi konvensional yang ada di Kota Padang.

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh Mifta (2003) yang berjudul "*Strategi Adaptasi Sopir Oplet dalam Memperoleh Penghasilan*" perbedaan skripsi ini adalah strategi yang diterapkan oleh sopir oplet untuk memperoleh penghasilan³⁷. Sedangkan penulis ingin melihat angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang.

G. Penjelasan Konsetual

1. Transportasi

Transportasi adalah sarana pemindahan barang dan manusia dari asal ke tempat tujuan³⁸. Transportasi sangat dibutuhkan diperkotaan sebagai tulang punggung perekonomian. Ada tiga jenis utama transportasi yang digunakan orang di perkotaan yaitu: angkutan pribadi

³⁶ Yuliati, Suryadi. 2010. *Strategi Sopir Bemo Mempertahankan Keberadaannya di Kota Padang*. Skripsi. Padang: Universitas Negeri Padang

³⁷ Mifta, *Op Cit*.

³⁸ Adon Nasrullah Jamaludin. 2015. *Sosiologi perkotaan*. Bandung: Pustaka Setia, hal 264

(individual transit), seperti mobil pribadi, sepeda motor dan sepeda. Angkutan massal (mass transit), seperti kereta api, bis, oplet, dan sebagainya. Angkutan sewaan (para transit), seperti mobil sewaan, taksi yang menjalani rute tetap atau yang disewa untuk sekali jalan, dan sebagainya³⁹.

Seiring perkembangan zaman dan perkembangan kota, angkutan massal kini sudah terbagi dua, yaitu transportasi konvensional dan transportasi online. Transportasi konvensional adalah angkutan massal yang biasa digunakan dan telah tersedia di jalan konvensional secara manual, seperti bus, taksi, angkot, becak dan lain sebagainya. Transportasi online adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri⁴⁰.

Manfaat sosial dari transportasi adalah memberikan pelayanan untuk individu dan kelompok, sebagai media pertukaran dan penyampaian informasi, memperpendek jarak sesuai dengan perkembangan daerah, serta dapat mengurangi kemacetan di perkotaan sebab penggunaan kendaraan pribadi yang berlebihan. Adanya transportasi juga dapat memencarkan penduduk (urbanisasi), sebab

³⁹ Elita, T. (1993). *Pengaruh Sistem Penanganan Transportasi Yang Berkelanjutan Terhadap Lingkungan Di Perkotaan (Studi Literatur)*. 49–63

⁴⁰ Pratama, Geistiar Yoga, and Aminah Suradi. "Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen." *Diponegoro Law Journal* 5.3 (2016): 1-19, hlm.2-3

daerah yang mengalami urbanisasi akan mempertimbangkan situasi transportasinya⁴¹.

2. Angkot

Angkot adalah singkatan dari angkutan kota. Angkot yaitu sarana perhubungan dalam Kota dan antar Kota yang banyak digunakan di Indonesia, berupa jenis minibus atau *van* yang dikendarai oleh seseorang sopir dan dibantu oleh seorang *kenek* atau *stockar*⁴².

Di Kota Padang angkot terdiri dari berbagai jenis kendaraan dengan merk seperti *kijang*, *capsul*, *colte*, *carry*, dan lain sebagainya. Masing-masing angkot dibedakan oleh warna tertentu berdasarkan rute jalan yang dilaluinya. Tarif angkot ditetapkan oleh Dinas Perhubungan seperti angkutan massal lainnya. Angkot juga dicirikan dengan plat kuning dan harus mengikuti uji kelayakan sesuai peraturan dari Dinas Perhubungan.

3. Masyarakat perkotaan

Masyarakat perkotaan adalah masyarakat dengan jumlah penduduk yang tak menentu, bersifat individualistik, adanya pembagian kerja yang jelas dan perhatian lebih fokus pada penggunaan kebutuhan hidup yang mengutamakan masalah *prestise*⁴³.

Masyarakat kota disebut juga dengan masyarakat *urban* atau *society*. Karakteristik yang mencolok dari masyarakat Kota adalah sifat

⁴¹ Adon Nasrullah Jamaludin. *Op cit* hal 269-275

⁴² Gusniwati. 2010. *Pola Hubungan Kerja Sopir Angkot dengan Pemilik Angkot*. Skripsi. adang: Universitas Negeri Padang hal 12

⁴³ Soerjono Soekanto. 2013. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Perss hal 142

individualistis. Hal tersebut disebabkan oleh lingkungan persaingan dan tingkat heterogenitas yang tinggi dalam setiap hal⁴⁴.

Kota merupakan tempat strategis dengan syarat adanya transportasi untuk pengangkutan⁴⁵. Kota berfungsi sebagai pusat penyedia transportasi(*break of bulk*) artinya transportasi Kota merupakan pelayanan sepanjang rute untuk mencapai daerah-daerah terpencil dengan mudah karena letak jalur transportasi kota yang strategis⁴⁶. Angkutan massal sebagai bagian sistem transportasi merupakan kebutuhan masyarakat perkotaan untuk menunjang aktivitas sehari-hari dan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari perkembangan Kota⁴⁷. Keberadaan angkutan massal sangat penting untuk mendukung mobilitas masyarakat dan mengurangi kemacetan lalu lintas karena mempunyai daya angkut yang besar. Selain itu penggunaan angkutan massal yang baik dapat mengurangi penggunaan angkutan pribadi⁴⁸.

⁴⁴ Adon Nasrullah Jamaludin. 2015. *Sosiologi perkotaan*. Bandung: Pustaka Setia, hal 26-27

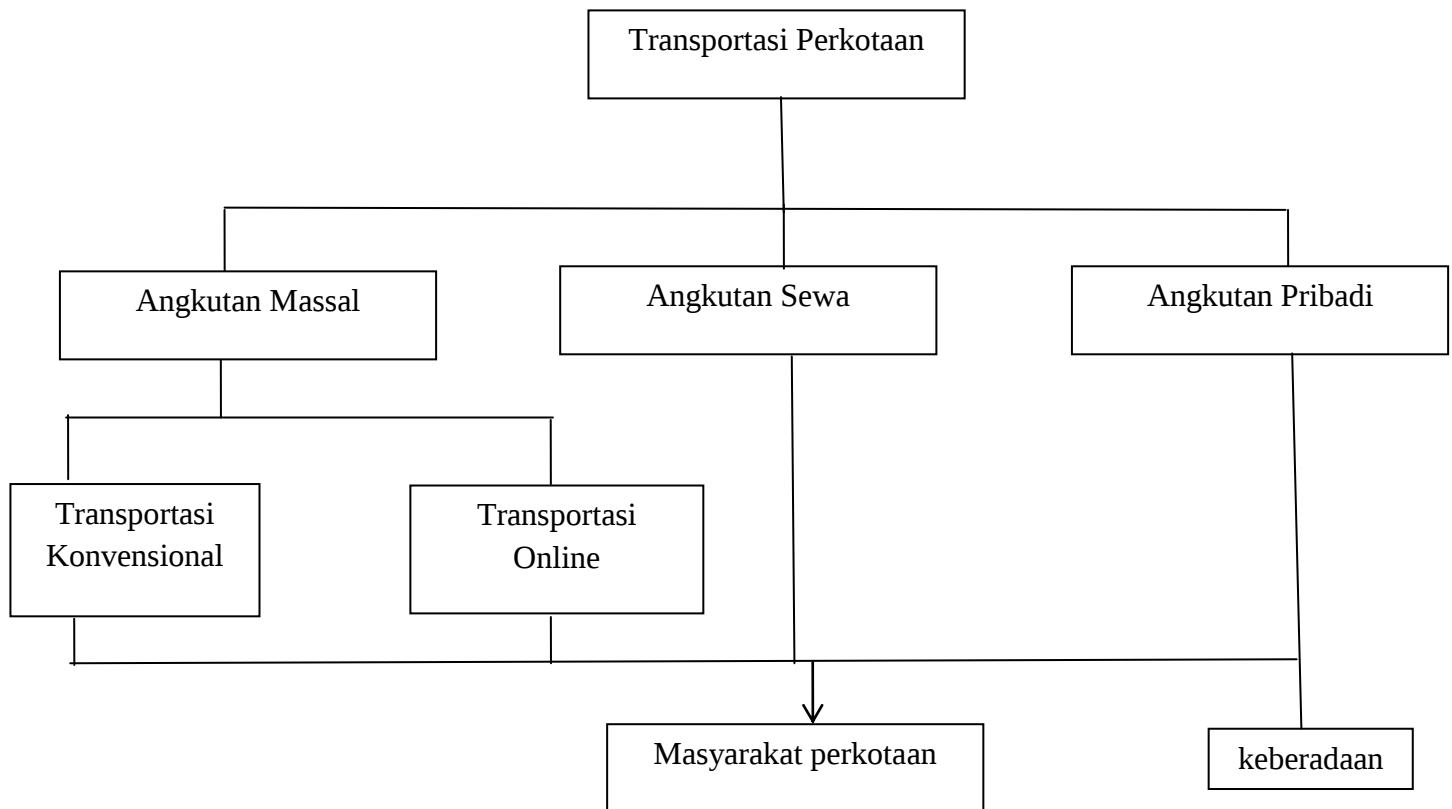
⁴⁵ *Ibid* hal 36

⁴⁶ *Ibid* hal 57

⁴⁷ Ari Widayanti. 2014. *Permasalahan dan Pengembangan Angkutan massal di Kota Surabaya*. Jurnal Transportasi Vol. 14 No. 1 April 2014: 53

⁴⁸ *Ibid*. hal 54.

Berdasarkan penjelasan konsep tersebut, maka dapat dijelaskan kerangka berpikir yang ingin peneliti gambarkan dalam penelitian ini adalah:



H. Metodologi Penelitian

1. Jenis dan Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif, karena permasalahan dalam penelitian ini bersifat kompleks, dinamis dan penuh makna. Sehingga peneliti dapat memahami situasi sosial secara mendalam. Fokus dalam penelitian ini melihat angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang.

Tipe penelitian yang digunakan adalah studi kasus. Studi kasus adalah rancangan penelitian yang mengembangkan analisis mendalam atas suatu kasus⁴⁹. Tipe studi kasus yang digunakan adalah tipe studi kasus intrinsik. Studi kasus intrinsik menekankan pada pemahaman (*verstehen*) yang mendalam⁵⁰. Model analisis data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis deskriptif.

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini telah dilakukan di Balai Baru, Kelurahan Sungai Sapih, Kecamatan Kuranji, Kota Padang, Sumatera Barat. Dipilih karena angkot yang melalui wilayah ini adalah angkot trayek Balai Baru-Lapai-Pasar Raya, dengan rute perjalanan dari Balai baru ke Lolongkaran, Sungai Sapih menuju Siteba, kemudian Lapai, kemudian terus ke jalan Khatib Sulaiman, ke jalan Ujung Gurun, jalan Veteran Kemudian terus ke Pasar Raya.

Pada masa kepopulerannya, jumlah angkot yang beroperasi pada wilayah ini melebihi 100 angkot. Namun setelah muncul persaingan baru pada pilihan transportasi yang digunakan masyarakat setempat, jumlah angkot yang beroperasi aktif menurun setengahnya. Alasan peneliti memilih melakukan penelitian di lokasi ini karena:

- a. Keberadaan angkot di wilayah ini masih tetap bertahan meskipun dalam kondisi yang sangat sederhana bahkan ada yang berjalan

⁴⁹ John, W. Cresswell. 2016. *Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Yogyakarta: Pustaka Belajar, hal: 19

⁵⁰ Muhammad, Idrus. 2009. *Metode Penelitian Ilmu Sosial*. Yogyakarta: Erlangga, hal: 58

dengan terseok-seok. Angkot pada wilayah ini juga tidak terlalu di modifikasi seperti angkot Padang pada umumnya. Sehingga tampak perbedaan yang jelas.

- b. Alasan angkot di daerah ini bertahan juga disebabkan oleh harga jual yang sudah jauh dari pasaran. Sehingga individu harus mempertahankan keberadaan angkot di wilayah ini jika tidak ingin mengalami kerugian. Alasan lain juga didasarkan pada modal sosial yang telah dimiliki antar individu seperti sopir angkot dengan pemilik angkot, sopir angkot dengan penumpang angkot dan sopir angkot dengan sopir angkot.
- c. Angkot pada kawasan daerah ini tidak merasa terpengaruhi oleh kehadiran alternatif transportasi baru di Kota Padang seperti GOJEK dan GRAB, yang paling mempengaruhi adalah keberadaan angkot yang ditekan oleh kebijakan pemerintah.

3. Informan Penelitian

Metode dalam pemilihan informan menggunakan *teknik purposive sampling*, yaitu subyek penelitian ditentukan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tertentu yang diambil berdasarkan tujuan penelitian, yakni untuk mengetahui angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang.

Tabel 1.1 Data Informan

No	Nama	Usia	Jenis kelamin	Pekerjaan

1.	Samsuir	50 tahun	Laki-laki	Sopir angkot
2.	Ujang	59 tahun	Laki-laki	Sopir angkot
3.	Jamarun	72 tahun	Laki-laki	Sopir angkot
4.	Uncu	70 tahun	Laki-laki	Sopir/pemilik angkot
5.	Awal	50 tahun	Laki-laki	Sopir/pemilik angkot
6.	Soni	52 tahun	Laki-laki	Sopir angkot
7.	Iwan	45 tahun	Laki-laki	Sopir angkot
8.	Arif	30 tahun	Laki-laki	Sopir angkot
9.	Ipal	45 tahun	Laki-laki	Pemilik angkot
10.	Cemeh	65 tahun	Laki-laki	Pemilik angkot
11.	Abbas	50 tahun	Laki-laki	Pedagang/ pemilik angkot
12.	Syahrial	70 tahun	Laki-laki	Pensiunan/ pemilik angkot
13.	Fitri	16 tahun	Perempuan	Siswa SMA
14.	Dilla	15 tahun	Perempuan	Siswa SMP
15.	Wati	44 tahun	Perempuan	Karyawan swasta
16.	Reni	22 tahun	Perempuan	Mahasiswa
17.	Bainar	55 tahun	Perempuan	Pedagang sayur
18.	Eli	50 tahun	Perempuan	Ibu rumah tangga
19.	Nova	30 tahun	Perempuan	Ibu rumah tangga

Sumber: data penelitian tahun 2019

Berdasarkan tabel data jumlah informan tersebut, peneliti melakukan penelitian dengan 19 orang yang peneliti pilih, meliputi sopir angkot rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya, pemilik atau pemilik angkot rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya serta penumpang angkot rute Balai Baru-

Lapai-Pasar Raya. Pemilihan informan penelitian bukan berdasarkan pada banyak orang yang diperlukan dalam pengambilan data, melainkan pada siapa saja yang lebih banyak mengetahui mengenai informasi penting yang dibutuhkan oleh peneliti dalam penelitian kualitatif. Sehingga peneliti menggunakan teknik *purposive sampling* dalam memilih informan penelitian. Kriteria pemilihan informan dikategorikan sebagai berikut:

- 1) Orang-orang yang terlibat langsung menjadi sopir angkot pada rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya yang telah ditetapkan untuk memberikan informasi mengenai angkot bisa bertahan sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang. Umumnya sopir angkot yang sudah lama menjadikan angkot sebagai sumber utama pencaharian.
- 2) Pemilik angkot rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya yang mempertahankan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital. Pada umumnya adalah pemilik angkot yang menyerahkan angkotnya kepada orang lain untuk dijadikan lapangan pekerjaan.
- 3) Penumpang angkot rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya yang menggunakan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital.

Kemudian, sebagai penunjang kelengkapan data penelitian, peneliti juga memilih pihak pemerintahan seperti Dinas Perhubungan sebagai informan lainnya, untuk mengetahui jumlah angkot yang bertahan di Kota Padang serta rute apa saja yang dilalui.

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah langkah strategis pada penelitian, karena tujuan dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan⁵¹. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data observasi, wawancara dan dokumentasi.

a. Observasi

Observasi (pengamatan) yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi partisipasi pasif. Dalam hal ini peneliti datang ke tempat kegiatan orang yang diamati, tetapi tidak ikut terlibat dalam kegiatan tersebut⁵². Peneliti mengamati apa yang dikerjakan, mendengarkan apa yang mereka ucapkan, dan berpartisipasi dalam kegiatan mereka.

Observasi peneliti lakukan di Balai Baru, Kelurahan Sungai Sapih, Kecamatan Kuranji, Kota Padang, Sumatera Barat. Selama observasi, peneliti tidak merasa kesulitan ataupun hambatan yang berarti. Ketika observasi berlangsung, peneliti banyak di bantu oleh sopir angkot, pemilik angkot dan penumpang angkot. Selama observasi berlangsung peneliti juga ikut serta dalam aktivitas yang mereka lakukan, seperti ikut

⁵¹Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, hal: 224

⁵² *Ibid*, hal: 227

*manambang*⁵³ bersama sopir dan penumpang angkot. Kegiatan tersebut peneliti lakukan sebanyak 1-2 kali putaran rute perjalanan. Sehingga mudah untuk mendapatkan data yang dibutuhkan.

Saat melakukan observasi, peneliti menemukan bahwa strategi sopir angkot dalam mempertahankan keberadaan angkot di era digital adalah melengkapi angkot dengan berbagai aksesoris yang menarik penumpang untuk naik, menawarkan penumpang untuk menaiki angkot dengan ramah, mengendarai angkot dengan kecepatan yang normal dan tidak terlalu terburu-buru, serta mengantarkan penumpang sampai tujuan meskipun yang dibawa hanya 1-2 orang penumpang saja.

Selama observasi berlangsung peneliti juga melihat bahwa alasan masyarakat atau penumpang masih bertahan menggunakan angkot sebagai transportasi dikarenakan angkot sangat mudah diakses hanya perlu menunggu di tepi jalan maka angkot akan lewat saat dibutuhkan, naik angkot bisa dilakukan secara bersama-sama, naik angkot lebih nyaman, efisien dan efektif.

b. Wawancara

Menurut Estenberg, wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu⁵⁴. Wawancara

⁵³ Aktivitas membawa angkot yang dilakukan oleh sopir angkot, umumnya dilakukan dari pukul 06.00 WIB sampai 19.00 WIB yang terdiri dari 6-7 putaran rute perjalanan

⁵⁴ *Ibid*, hal: 231

dilakukan untuk mengetahui hal-hal dari responden secara lebih mendalam.

Pada penelitian ini, peneliti telah melakukan wawancara secara terstruktur untuk mengetahui dengan pasti informasi mengenai angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang. Dalam wawancara terstruktur, peneliti telah menyiapkan instrumen penilaian berupa pertanyaan-pertanyaan tertulis. Pada wawancara terstruktur, setiap responden diberi pertanyaan yang sama dan peneliti mencatatnya. Selain membawa instrumen penelitian, peneliti juga menggunakan alat bantu lain membantu pelaksanaan wawancara menjadi lancar⁵⁵.

Peneliti melakukan wawancara dengan 19 orang informan tidak mengalami hambatan yang sulit. Wawancara dilakukan pada pagi hari hingga siang hari bahkan sampai sore hari. Penelitian dilakukan di Pangkalan angkot rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya yang terletak dipersimpangan jalan Bypass, di Pangkalan inilah biasanya sopir angkot menunggu penumpang dan istirahat sejenak. Selain di Pangkalan tersebut, peneliti juga melakukan wawancara dengan sopir angkot dan penumpang ketika peneliti berkesempatan untuk menaiki angkot rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya. Kemudian peneliti juga mengunjungi rumah pemilik angkot rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya untuk

⁵⁵ *Ibid*, hal: 233

mewawancarai pemilik angkot yang menyewakan angkotnya pada sopir angkot.

Informan yang peneliti temui bersifat terbuka dan kooperatif. Sehingga peneliti mendapatkan data yang diperlukan. Namun ada juga beberapa informan yang merasa takut untuk diwawancarai, dikarenakan mereka mengira apa yang sedang peneliti lakukan dapat berdampak buruk bagi mereka, seperti mereka takut apa yang peneliti tanyakan, bisa berujung dipanggilnya mereka oleh pemerintah atau instansi terkait. Kendala lain juga disebabkan oleh kurang terbukanya informan dalam memberikan informasi secara mendalam. Sehingga peneliti membutuhkan waktu lama untuk mendalami kondisi yang terjadi.

c. Dokumentasi

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berupa tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian. Hasil penelitian dari observasi dan wawancara akan lebih dapat dipercaya jika didukung oleh studi dokumen⁵⁶.

Dokumentasi yang digunakan dalam penelitian ini ialah foto-foto terkait aktivitas dan strategi yang dilakukan oleh sopir angkot dan pemilik angkot dalam mempertahankan angkot sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang. Selain itu,

⁵⁶ *Ibid*, hal: 240

pada penelitian ini peneliti mengumpulkan data dari sumber-sumber berupa jurnal, skripsi, artikel, buku, serta data tertulis berupa data Kota Padang, jumlah angkot dan rute perjalanan angkot di Kota Padang.

5. Keabsahan Data

Untuk menguji keabsahan data dalam penelitian ini, peneliti menggunakan triangulasi sumber. Triangulasi adalah suatu teknik dalam pengumpulan data untuk mendapatkan temuan dan interpretasi yang lebih akurat dan kredibel⁵⁷. Triangulasi sumber merupakan pengambilan data dari sumber yang berbeda-beda dengan menggunakan teknik yang sama⁵⁸.

Dalam pengumpulan data di lapangan penulis menggunakan pertanyaan yang serupa kepada informan yang telah ditetapkan. Data yang sudah peneliti analisis hingga menghasilkan kesimpulan, selanjutnya diambil kesepakatan (member check) dengan sumber data yang telah ditetapkan⁵⁹. Dalam penelitian ini, peneliti membandingkan data hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Triangulasi sumber dari hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi yang telah peneliti lakukan, peneliti menemukan bahwa pada era digital masih bisa ditemui keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional, meskipun banyak pilihan alternatif transportasi baru yang berkembang di Kota Padang. Meskipun peminat angkot mengalami penurunan, sopir dan pemilik angkot tetap mempertahankan keberadaan

⁵⁷ Yusuf, Muri. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan*. Jakarta: Kencana.

⁵⁸ Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta hal 327.

⁵⁹ *Ibid*, hal: 274

angkot untuk menjaga lapangan pekerjaan sebagai modal ekonomi dan modal sosial yang mereka miliki. Sehingga angkot Kota Padang masih dapat ditemukan setiap hari dari pagi hingga malam hari. Angkot tetap bertahan dalam masyarakat meskipun banyak pilihan alternatif angkutan massal di sekitar masyarakat Kota Padang. Hal tersebut terjadi karena angkot sebagai modal ekonomi dan modal sosial yang ada di dekat masyarakat dengan tarif yang terjangkau.

6. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan analisis data dengan model Miles dan Huberman. Analisis data dalam penelitian kualitatif, dilakukan saat pengumpulan data berlangsung dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu. Miles dan Huberman mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus-menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh⁶⁰. Langkah-langkah analisis yang dilakukan adalah sebagai berikut:

a. Reduksi data

Data yang diperoleh dari lapangan jumlahnya cukup banyak, untuk itu perlu dicatat secara rinci dan teliti. Maka dari itu, dilakukan analisis data melalui reduksi data⁶¹.

Reduksi data dilakukan dengan mendiskusikan hasil temuan pada teman atau orang lain yang dipandang ahli. Melalui diskusi, maka wawasan peneliti akan berkembang, sehingga dapat mereduksi data-

⁶⁰ *Ibid*, hal: 246

⁶¹ *Ibid*, hal: 247

data yang memiliki nilai temuan dan pengembangan teori yang signifikan⁶².

Setelah melakukan penelitian, peneliti akan mereduksi data. Langkah pertama yang peneliti lakukan adalah mengumpulkan data hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi. Kemudian langkah kedua, peneliti mengelompokkan data tersebut sesuai dengan pertanyaan dan jawaban. Selanjutnya, langkah ketiga, peneliti memfokuskan proses pemilihan data yang relevan dan mengarahkan data sesuai dengan angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang yang meliputi strategi dan alasan angkot dapat bertahan sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang, serta membuang data yang tidak diperlukan. Terakhir, semua data yang telah dikumpulkan yang mencakup strategi dan alasan angkot dapat bertahan sebagai transportasi konvensional di era digital dalam masyarakat Kota Padang disatukan. Lalu dibuat kesimpulan sementara secara singkat mengenai angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang.

b. Penyajian data

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah data disajikan dalam bentuk uraian singkat atau dalam bentuk teks yang bersifat narasi dan deskripsi. Melalui penyajian data, data akan terorganisasi dan tersusun.

⁶² *Ibid*, hal: 249

Sehingga mudah untuk dipahami⁶³. Penyajian data dalam penelitian ini bersifat deskriptif, yang mana data yang dikumpulkan lebih pada bentuk kata-kata. Data dalam penelitian ini disajikan dalam bentuk pembahasan masalah yaitu Bagaimana angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang?

Untuk melihat bagaimana angkot sebagai transportasi konvensional bisa bertahan di era digital dalam masyarakat Kota Padang, peneliti menyajikan data dalam bentuk deskriptif yang dilengkapi dengan gambar-gambar sebagai data penunjang.

c. Verifikasi data

Langkah selanjutnya adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan awal yang diperoleh merupakan dugaan sementara, dan berubah ketika ditemukan bukti-bukti kuat yang mendukung pada saat pengumpulan data. Kesimpulan awal didukung oleh bukti-bukti valid dan konsisten, maka kesimpulan yang sudah dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel⁶⁴.

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah temuan baru yang belum pernah ada sebelumnya. Temuan berupa deskripsi suatu fenomena yang sebelumnya masih belum jelas, sehingga setelah dilakukan penelitian maka menjadi jelas. Data yang sudah disajikan sebelumnya

⁶³ *Ibid*

⁶⁴ *Ibid*, hal:252

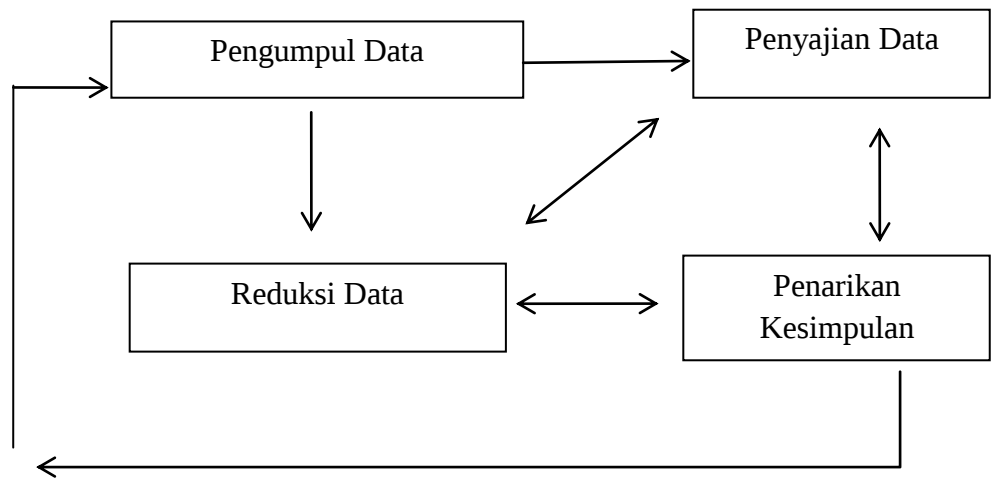
telah didukung oleh data-data yang mantap, maka sudah dapat dijadikan kesimpulan yang kredibel⁶⁵.

Penarikan kesimpulan dilakukan setelah semua data sudah terkumpul secara keseluruhan. Sebelumnya, penarikan kesimpulan sudah diambil terlebih dahulu oleh peneliti yang bersifat sementara, ketika data yang diperoleh cukup memadai. Setelah peneliti telah mendapatkan data yang lengkap, maka akan diambil kesimpulan akhir dari penelitian yang telah dilakukan.

Berdasarkan dari hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi yang telah dilakukan oleh peneliti, dapat disimpulkan bahwa pada era digital masih bisa ditemui keberadaan angkot sebagai transportasi konvensional, meskipun banyak pilihan alternatif transportasi baru yang berkembang di Kota Padang. Meskipun peminat angkot mengalami penurunan, sopir dan pemilik angkot tetap mempertahankan keberadaan angkot untuk menjaga lapangan pekerjaan sebagai modal ekonomi dan modal sosial yang mereka miliki. Sehingga angkot Kota Padang masih dapat ditemukan setiap hari dari pagi hingga malam hari. Angkot tetap bertahan dalam masyarakat meskipun banyak pilihan alternatif angkutan massal di sekitar masyarakat Kota Padang. Hal tersebut terjadi karena angkot sebagai modal ekonomi dan modal sosial yang ada di dekat masyarakat dengan tarif yang terjangkau.

⁶⁵ Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, dan R&D*. Bandung *if, Kualitatif*:Alfabeta, hal: 253

Analisis interaktif oleh Miles dan Huberman ini dapat digambarkan pada bagan berikut ini:



(Gambar 1.1 Skema Analisis Data Miles dan Huberman)