

SUPIR HOYAK REMAJA DI KOTA PADANG
(Studi Kasus: *Supir Hoyak* Remaja pada Trayek Angkot
Kampung Jua-Pasar Raya Padang)

SKRIPSI

*Diajukan Sebagai Salah Satu Persyaratan Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu (S1)*



Oleh:

Yefni Harnita
97216/2009

PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI-ANTROPOLOGI
JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2014

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : *Supir Hoyak* Remaja di Kota Padang (Studi Kasus: *Supir Hoyak* Remaja pada Trayek Angkot Kampung Jua-Pasar Raya Padang)

Nama : Yefni Harnita

NIM/BP : 97216/2009

Program Studi : Pendidikan Sosiologi-Antropologi

Jurusan : Sosiologi

Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, Agustus 2014

Disetujui Oleh,

Pembimbing I

Nora Susilawati, S. Sos., M. Si

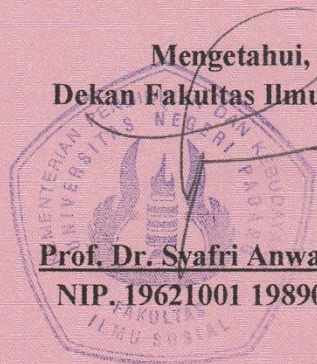
NIP.19730809 1998022 001

Pembimbing II

Dr. Erianjoni, M. Si

NIP.19740228 2001121 002

Mengetahui,
Dekan Fakultas Ilmu Sosial



Prof. Dr. Syafri Anwar, M.Pd

NIP.19621001 1989031 002

HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Telah Dipertahankan di Depan Tim Penguji Skripsi
Jurusan Sosiologi, Program Studi Pendidikan Sosiologi-Antropologi
Tanggal 13 Agustus 2014 dan Dinyatakan Lulus
Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Padang

Judul : *Supir Hoyak* Remaja di Kota Padang (Studi Kasus: *Supir Hoyak* Remaja pada Trayek Angkot Kampung Jua-Pasar Raya Padang)

Nama : Yefni Harnita

NIM/BP : 97216/2009

Program Studi : Pendidikan Sosiologi-Antropologi

Jurusan : Sosiologi

Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, Agustus 2014

Tim Penguji

Nama

1. Ketua : Nora Susilawati, S. Sos., M. Si

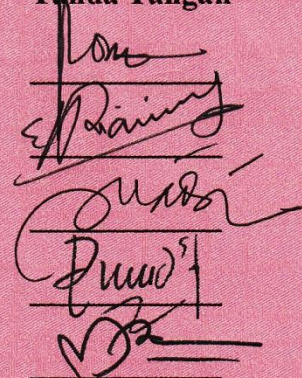
2. Sekretaris : Dr. Erianjoni, M. Si

3. Anggota : Junaidi, S.Pd, M.Si

4. Anggota : Erda Fitriani, S. Sos., M. Si

5. Anggota : Delmira Syafrini, S.Sos, MA

Tanda Tangan



SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yefni Harnita

NIM/BP : 97216 / 2009

Program Studi : Pendidikan Sosiologi-Antropologi

Jurusan : Sosiologi

Fakultas : Ilmu Sosial

Dengan ini menyatakan, bahwa skripsi saya dengan judul "*Supir Hoyak* Remaja di Kota Padang (Studi Kasus: *Supir Hoyak* Remaja pada Trayek Angkot Kampung Jua-Pasar Raya Padang)" adalah benar merupakan hasil karya sendiri, bukan hasil plagiat dari karya orang lain. Apabila suatu saat terbukti saya melakukan plagiat, maka saya bersedia diproses dan menerima sanksi akademik maupun hukum sesuai ketentuan yang berlaku, baik di institusi UNP maupun masyarakat dan Negara.

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

Padang, Agustus 2014

**Diketahui Oleh
Ketua Jurusan Sosiologi**


Adri Febrianto, S. Sos M.Si
NIP. 19680228 199903 1 001

Saya yang menyatakan,



Yefni Harnita
NIM. 97216/2009

ABSTRAK

Yefni Harnita. 97216. *Supir Hoyak Remaja di Kota Padang (Studi Kasus: Supir Hoyak Remaja pada Trayek Angkot Kampung Jua-Pasar Raya Padang). Skripsi. Padang. Pendidikan Sosiologi. Jurusan Sosiologi. Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Padang. 2014*

Kata Kunci : *Supir hoyak*, remaja, angkot

Supir hoyak remaja sebagai bagian dari sopir angkutan umum layak untuk diteliti. Dalam angkutan umum seperti angkot seorang sopir harus menjaga kenyamanan dan keselamatan bagi penumpang dalam bertransportasi. Untuk itu sopir angkot harus memenuhi syarat-syarat yang telah ditentukan sebagai syarat kelayakan dalam membawa angkutan umum. Namun, banyak sopir yang tidak memenuhi persyaratan tersebut yaitu *supir hoyak*. *Supir hoyak* ini muncul dan meningkat pada angkot Kampung Jua-Pasar Raya Padang.

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan faktor munculnya fenomena *supir hoyak* remaja di Kota Padang khususnya pada trayek angkot Kampung Jua-Pasar Raya. Penelitian ini menggunakan teori tindakan sosial menurut Weber di mana penelitian ini berhubungan dengan pertimbangan sadar dan pilihan bahwa tindakan itu dinyatakan. Ada alasan-alasan pilihan yang dinyatakan oleh remaja yang menjadi *supir hoyak* pada angkot Kampung Jua-Pasar Raya.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Untuk pemilihan informan dilakukan cara *purposive sampling* (sampel bertujuan). Informan dalam penelitian ini berjumlah 21 orang. Pada penelitian ini melakukan observasi partisipasi pasif. Wawancara mendalam dilakukan untuk memperoleh penjelasan tentang penyebab muncul dan meningkatnya *supir hoyak* remaja untuk mendapatkan data yang valid dilakukan triangulasi data untuk mengumpulkan data yang sama. Analisis data dilakukan sejak awal penelitian dilakukan. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan model interaktif analisis yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman melalui langkah-langkah yaitu: mereduksi data, mendisplay data, dan penarikan kesimpulan.

Temuan di lapangan menunjukkan bahwa yang menjadi penyebab munculnya *supir hoyak* remaja pada trayek angkot Kampung Jua-Pasar Raya dapat dilihat dari faktor internal dan faktor eksternal. faktor internal munculnya *supir hoyak* remaja ini yakni: (1) Senang jalan-jalan (*candu raun*), (2) Keinginan untuk mendapatkan penghasilan sendiri, sedangkan yang menjadi faktor eksternal munculnya *supir hoyak* remaja terdiri dari: (1) Ketidaksesuaian jam kerja sopir tetap, (2) Melemahnya kontrol, (3) Terciptanya rute baru, (4) Selera penumpang, (5) Mendapatkan izin dari pemilik angkot (*induk samang*).

KATA PENGANTAR



Puji syukur penulis ucapkan ke hadirat Allah SWT, berkat rahmat dan karunia-Nya penulis mampu menyelesaikan skripsi ini. Maksud dari penulisan skripsi ini adalah dalam rangka memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Pendidikan Strata 1 pada Pendidikan Sosiologi-Antropolgi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang (UNP). Adapun judul skripsi ini adalah “***Supir Hoyak Remaja di Kota Padang (Studi Kasus: Supir Hoyak Remaja pada Trayek Angkot Kampung Jua-Pasar Raya Padang)***”.

Ucapan terima kasih yang tulus dan tak terhingga, penulis sampaikan kepada:

1. Ibu Nora Susilawati, S.Sos., M.Si sebagai pembimbing I dan Bapak Dr.Erianjoni, M.Si sebagai pembimbing II yang telah banyak memberikan petunjuk dan arahan dan motivasi kepada penulis dalam penulisan skripsi ini.
2. Seluruh dosen tim penguji: Bapak Junaidi, S.Pd, M.Si, Ibu Erda Fitriani, S.Sos. M.Si, dan Ibu Delmira Syafrini, S.Sos, MA yang telah banyak memberikan masukan demi sempurnanya penelitian yang penulis lakukan. Bapak Adri Febrianto, S.Sos, M.Si selaku ketua Jurusan Sosiologi, dan Ibu Nora Susilawati, S.Sos., M.Si yang telah membantu memperlancar administrasi di jurusan.

3. Bapak dan Ibu staf pengajar Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial UNP yang telah memberikan ilmu dan bimbingan.
4. Orang tua (Bapak Taufik dan Ibu Asni) serta keluarga tercinta yang telah memberikan do'a, dorongan moril maupun materil kepada penulis sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
5. Rekan-rekan mahasiswa Pendidikan Sosiologi-Antropolgi, khususnya angkatan 2009 yang telah berpartisipasi dalam pembuatan skripsi ini, serta semua pihak yang turut membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini.
6. Teristimewa untuk Qniek (Ikha, Vie, Uchi, Icha dan Thia) yang telah menjadi sohib dari awak perkuliahan hingga saat ini, serta untuk orang special (Thomy) yang selalu membantu, menyemangati dan mendengarkan keluh kesah selama penyelesaian skripsi ini.

Meskipun penulis telah berusaha seoptimal mungkin, namun penulis sangat menyadari sepenuhnya dengan segala kekurangan dan keterbatasan penulis, skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Untuk itu, penulis mengharapkan masukan berupa kritikan dan saran membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Atas kritik dan saran dari segenap pembaca, penulis ucapkan terima kasih. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak umumnya, dan penulis khususnya.

Padang, Agustus 2014

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL

HALAMAN PERSETUJUAN

HALAMAN PENGESAHAN

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Batasan dan Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	9
E. Kerangka Teori	9
F. Penjelasan Konsep	15
G. Metodologi Penelitian.....	17

BAB II ANGKUTAN UMUM KOTA PADANG

A. Gambaran Angkutan Umum.....	28
B. Gambaran Angkutan Umum Kota Padang	30
C. Angkot Kampung Jua	32
D. Kondisi Lalu Lintas Rute Kampung Jua-Pasar Raya Padang	33
E. Gambaran Sopir pada Trayek Kampung Jua-Pasar Raya Padang.....	33

BAB III FAKTOR MUNCULNYA *SUPIR HOYAK* REMAJA DI KOTA PADANG

A. Faktor Internal.....	37
B. Faktor Eksternal.....	50

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan	69
B. Saran	70

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Peningkatan <i>Supir Hoyak</i>	5
Tabel 2 Jumlah <i>Supir Hoyak</i> Remaja	6
Tabel 3 Kriteria Angkutan Umum Ideal.....	29

DAFTAR LAMPIRAN

1. Pedoman Wawancara.
2. Daftar Informan.
3. Surat Keputusan Pembimbing.
4. Surat Pengantar Penelitian dari Fakultas Ilmu Sosial.
5. Surat Rekomendasi dari Kantor Kesatuan Bangsa dan Politik (Kesbangpol)
6. Surat Selesai Melakukan Penelitian dari Kantor Dinas Perhubungan Kota Padang
7. Distribusi Armada Angkutan Kota di Kota Padang
8. Peta Kampung Jua
9. Foto *supir hoyak* remaja

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Angkutan umum merupakan alat transportasi yang disediakan untuk umum yang artinya setiap orang dapat menikmati fasilitas tersebut. Tujuan orang menggunakan alat transportasi adalah lebih cepat dan lebih mudah dalam perpindahan orang atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Kemajuan dalam bidang transportasi dipusatkan, terutama karena sukarnya mencapai suatu tempat, jarak atau lainnya, maka hal-hal seperti keselamatan dan kenyamanan sangat perlu dikembangkan.¹

Pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan di wilayah perkotaan di Indonesia diarahkan untuk menciptakan pelayanan yang handal dan terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat pengguna jasa angkutan umum. Pada jangka panjang, diharapkan keberadaan pelayanan angkutan umum yang handal akan mampu mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap penggunaan kendaraan pribadi. Mengacu pada Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Nomor 14 tahun 1992, kondisi angkutan umum massal berbasis jalan di wilayah perkotaan di Indonesia pada saat ini belum tertata dengan baik.²

Kinerja angkutan umum belum memadai, kualitas pelayanan belum menjadi prioritas. Prioritas utama saat ini adalah angkutan umum yang murah

¹ Sani Zulfiar. 2010. Transportasi (Suatu Pengantar). Jakarta: UI-Press

² Sigit Haryono. 2010. Analisis Pelayanan angkutan Umum (Bus Kota) di Kota Yogyakarta. Skripsi. Jurusan Ilmu Administrasi Bisnis. UPN: FISIP

sehingga terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. Namun alasan inilah yang digunakan untuk menurunkan kualitas pelayanan. Padahal pelayanan umum wajib diutamakan karena menyangkut hajat hidup orang banyak. Kemurahan seringkali mengorbankan keselamatan (*safety*), keandalan (*reliability*), dan kenyamanan (*comfort*) yang merupakan tiga hal terpenting dalam transportasi.³

Angkutan umum yang terkenal di Indonesia salah satunya adalah angkutan umum di Kota Padang. Angkutan kota (angkot) di Kota Padang seperti sejumlah angkot di Indonesia yang “merajai jalanan”. Namun, bukan itu saja pemasalahannya, ternyata angkot di Kota Padang jauh lebih “gaul” lagi. Selain dengan angkotnya dicat warna-warni ditambah dengan aksesoris juga karena *volume* musik dalam angkot mengelegar seperti *volume* diskotik.⁴

Berdasarkan arsip laka lantas Kota Padang kecelakaan yang terjadi di Kota Padang pada tahun 2011 berjumlah 546 yang di antaranya 48 kecelakaan terjadi pada angkot. Pada tahun 2012 terjadi 453 kecelakaan, 53 di antaranya terjadi pada angkot. Kemudian pada tahun 2013 jumlah kecelakaan meningkat yaitu 549 kecelakaan, 49 di antaranya terjadi pada angkot.

Banyaknya jumlah kecelakaan yang terjadi di Kota Padang dan sebagiannya terjadi pada angkot tidak lantas membuat perkembangan dalam bidang transportasi membaik, padahal syarat dan ketentuan terkait dengan angkutan telah ditetapkan dalam undang-undang dan di pantau oleh pihak

³ Sutomo, Heru. 2008. *Prioritas Angkutan Umum untuk Menggapai Keberlanjutan*, Jurnal Transportasi Vol. 8 Edisi Khusus No. 3 Oktober 2008.

⁴ Junita Elvi. 2013. *Perilaku Sopir Angkot yang Tidak Bersekolah dan Masih Bersekolah di Kota Padang*. Skripsi. Jurusan Sosiologi. UNAND: FISIP

Dinas Perhubungan. Bertepatan dengan helatan pilkada April 2014 dosen kehilangan nyawa akibat kecelakaan. Dia pengguna jalan dengan sepeda motor roda dua, disenggol oleh angkutan umum, terjatuh dan terlindas kendaraan roda empat itu. Berat bagi logika untuk memahami, bahwa sopir angkutan umum diketahui baru berusia 17 tahun.⁵

Standar pengemudi dicanangkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 23 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang berbunyi bahwa Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Serta dalam Pasal 82 UU No 22/1999 tentang Lalu Lintas, bahwa pengendara kendaraan umum diwajibkan memiliki SIM A umum. Syarat memiliki SIM A umum, usia minimal 20 tahun (Pasal 83).⁶

Di Kota Padang ditemui adanya sopir yang tidak memiliki SIM seperti yang dikemukakan di atas, namun mereka dibiarkan mengemudi angkot. Hal ini bukan karena tidak adanya kontrol dari Dinas Perhubungan dan pihak Kepolisian. Dinas Perhubungan telah melakukan uji kelayakan angkutan umum dan memantau trayek, begitupun dengan pihak kepolisian telah melakukan razia di jalan raya seperti urusan SIM dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), tetapi tersebut tidak mengurangi pelanggaran yang terjadi seperti salah satunya masih banyak sopir angkot yang tidak memiliki SIM.

⁵ Pesan dari jalan raya Kota Padang. <http://meiriza.wordpress.com/2014/03/15/pesan-dari-jalan-raya-kota-padang/>

⁶ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia. www.kemendagri.go.id Diunduh 19 Januari 2014

Salah satunya di kota Padang yaitu pada angkot Kampung Jua-Pasar Raya Padang bertolak belakang dari ketentuan Undang-undang tersebut, yang mana pada angkot dengan nomor trayek 436 yang berjumlah 19 angkot ditemukan adanya sopir angkot remaja. Umur mereka berkisar 14-18 tahun. Sopir angkutan remaja yang belum memiliki SIM ini disebut dengan *supir hoyak*. *Supir hoyak* merupakan panggilan bagi para sopir pengganti. Dalam sistemnya mengenal dua jenis sopir yaitu sopir tetap dan *supir hoyak*.⁷

Usia tersebut seharusnya tidak diperbolehkan untuk membawa atau mengemudikan angkot, karena rentang usia 14-18 tahun merupakan remaja pada masa pubertas. Pada masa ini emosi anak masih labil.⁸ Sementara, pekerjaan sopir memiliki tanggung jawab yang besar terhadap penumpang. Kenyamanan dan keselamatan dalam bertransportasi adalah kondisi yang dicita-citakan oleh penumpang. Idealnya menjaga kenyamanan dan keselamatan dalam bertransportasi merupakan tanggung jawab sopir sebagai pengemudi angkutan umum tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara dengan sopir angkot dengan beberapa sopir angkot terjadi peningkatan *supir hoyak* remaja pada trayek angkot Kampung Jua-Pasar Raya. Pada tinjauan terakhir yaitu Februari 2014 jumlah *supir hoyak* remaja menjadi 21 orang. Dalam wawancara yang dilakukan 21 *supir hoyak* remaja tersebut tiga orang di antara mereka masih bersekolah dan selebihnya putus sekolah. Berikut peningkatan *supir hoyak* remaja pada trayek

⁷Sopir tetap merupakan sopir yang telah ditentukan oleh pemilik angkot untuk mengemudi angkot tertentu. Sedangkan *supir hoyak* sebagai sopir pengganti yang tidak memiliki SIM dan menggantikan sopir tetap ketika tidak bisa melakukan aktifitas mengemudi.

⁸ Ahmadi Abu, dan Manawar Sholeh. 2005. Psikologi Perkembangan. Jakarta: Rineka Cipta

angkot Kampung Jua-Pasar Raya Padang dapat dilihat pada tabel 1 di bawah ini.

Tabel 1:
Peningkatan *Supir Hoyak* Remaja pada Trayek Angkot Kampung Jua-Pasar Raya Padang.

Tahun	Jumlah <i>Supir Hoyak</i>
2009	3
2010	6
2011	9
2012	12
2013	19
2014	21

Sumber: Diolah dari hasil wawancara dilakukan pada Februari 2014

Tabel tersebut menjelaskan bahwa setiap tahunnya jumlah *supir hoyak* remaja ini semakin meningkat. Menurut data yang diperoleh munculnya *supir hoyak* remaja pada angkot Kampung Jua-Pasar Raya ini yaitu pada tahun 2009 dengan jumlah 3 orang anak, 2010 jumlah meningkat menjadi 6 orang anak, dan 2011 jumlahnya *supir hoyak* remaja ini 9 orang anak. Hingga dua tahun terakhir ini jumlah *supir hoyak* pada angkot Kampung Jua-Pasar Raya mencapai 19 orang anak. Data terakhir diperoleh Februari 2014 jumlah sopir hoyah pada angkot di wilayah ini menjadi 21 orang anak.

Wawancara terkait identitas 21 *supir hoyak* remaja ini dilakukan pada masing masing *supir hoyak* remaja tersebut selama Januari hingga Februari 2014 bertempat di rumah salah seorang warga yaitu Ibu Asni di Taratak RT 01 RW 03. Selain itu peneliti juga pergi ke rumah beberapa *supir hoyak* remaja ini. Berdasarkan wawancara tersebutlah peneliti memperoleh data *supir hoyak* remaja pada trayek angkot Kampung Jua –Pasar Raya Padang, tampak dari tabel 2 di bawah ini:

Tabel 2: *Supir Hoyak* Remaja pada Trayek Angkot Kampung Jua–Pasar Raya Padang

No.	Nama	Umur	Status Sekolah/ Pendidikan	Tahun menjadi <i>Supir Hoyak</i>
1.	Aan	16 Tahun	Putus sekolah	2012-2014
2.	Adek	14 Tahun	Kelas 2 SMP di SMP N 33 Padang	2014
3.	Ahmat	15 Tahun	Putus sekolah	2013-2014
4.	Alvin	15 Tahun	Putus sekolah	2013-2014
5.	Anton	16 Tahun	Putus sekolah	2013-2014
6.	Ari	17 Tahun	Putus sekolah	2010-2014
7.	Arzi	16 Tahun	Putus sekolah	2013-2014
8.	Boby	16 Tahun	Putus sekolah	2010-2014
9.	Dedet	18 Tahun	Putus sekolah	2012-2014
10.	Dio	15 Tahun	Kelas 1 SMA di PGRI 2 Padang	2013-2014
11.	Ibas	15 Tahun	Putus sekolah	2013-2014
12.	Ikal	17 Tahun	Putus sekolah	2009-2014
13.	Iwan	17 Tahun	Putus sekolah	2009-2014
14.	Fajri	15 Tahun	Putus sekolah	2013-2014
15.	Redo	16 Tahun	Putus sekolah	2010-2014
16.	Riky	14 Tahun	Putus sekolah	2014
17.	Riki	16 Tahun	Putus sekolah	2011-2014
18.	Rio	15 Tahun	Putus sekolah	2012-2014
19.	Rizki	16 Tahun	Putus sekolah	2011-2014
20.	Teguh	16 Tahun	Putus sekolah	2011-2014
21.	Wandi	18 Tahun	Kelas 2 SMA Muhammadiyah 2 Padang	2009-2014

Sumber: Diolah dari hasil wawancara dilakukan pada tanggal 20 Januari hingga Februari 2014

Tabel di atas adalah gambaran dari berapa anak yang menjadi *supir hoyak* pada angkot trayek Kampung Jua-Pasar Raya Padang yang harusnya masih mengikuti pendidikan formal tetapi malah mencari kegiatan lain yang mana belum selayaknya mereka bergelut di bidang tersebut. Dari tabel di atas juga dapat dilihat sebagian besar dari *supir hoyak* sepermainan dengan rentang umur yang tidak terlalu jauh. Dalam pengamatan ini, peneliti juga melihat telah terjadi berbagai penyimpangan yang dilakukan oleh sopir angkot trayek

Kampung Jua-Pasar Raya Padang ini berupa penyimpangan perilaku yang tidak selayaknya dilakukan pengemudi yaitu pelanggaran lalu lintas seperti parker pada badan jalan, menurunkan dan menaikkan penumpang tidak pada tempatnya, membawa angkot dengan laju yang cepat dan sering menerobos lampu merah. Selain itu juga dalam aktifitas mengemudi sopir hoyak ini membawa jalan-jalan teman-temannya untuk bercanda dan bercerita selama ia membawa angkot.

Penelitian sebelumnya berkaitan *supir hoyak* ini diteliti oleh Aulia Fitria Ningsih. Dalam penelitiannya ia mengungkap tentang kepribadian *supir hoyak* pada angkot jurusan trayek Teluk Bayur-Pasar Raya. *Supir hoyak* ini mencerminkan beberapa kepribadian yaitu suka ugal-ugalan, suka berkata kasar, suka bergaul bebas, dan lain sebagainya.⁹ Selain itu penelitian yang terkait dengan ini juga dilakukan oleh Elvi Junita tentang perilaku sopir angkot remaja yang masih bersekolah dan putus sekolah. Dalam penelitiannya, Elvi Junita mendapati perilaku sopir remaja yaitu melanggar rambu-rambu lalu lintas, menggunakan *handphone* (HP) saat mengemudi, berhenti dan mengerem mendadak, menelantarkan penumpang dan memotong trayek lain serta muatan angkot melebihi kapasitas.¹⁰ perilaku ini tentunya tidak memberikan kenyamanan dan mengancam keselamatan penumpang.

⁹ Ningsih, Aulia Fitria. 2012. *Kepribadian Supir Hoyak*. Skripsi. Jurusan Sosiologi. UNP: FIS

¹⁰ Junita Elvi. 2013. *Perilaku Sopir Angkot yang Tidak Bersekolah dan Masih Bersekolah di Kota Padang*. Skripsi. Jurusan Sosiologi. UNAND: FISIP

Relevansi penelitian sebelumnya dengan penelitian yang peneliti lakukan adalah peneliti akan mengungkap penyebab munculnya *supir hoyak* remaja dan penyebab dari terjadinya peningkatan *supir hoyak* remaja yang usianya masih 14-18 tahun. Berdasarkan ketentuan Undang-undang seperti yang telah dipaparkan sebelumnya di atas telah mencanangkan standar-standar bagi yang seharusnya mengemudi yaitu dengan memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan umur 20 tahun. Hal inilah yang melatarbelakangi peneliti untuk mengungkap kasus terkait dengan fenomena ini yaitu tentang; **“*Supir Hoyak* Remaja di Kota Padang (Studi kasus: *supir hoyak* pada trayek angkot Kampung Jua-Pasar Raya Padang)”**

B. Batasan dan Rumusan Masalah

Seharusnya remaja-remaja yang menjadi *supir hoyak* pada angkot Kampung Jua tidak diizinkan membawa angkot, karena mereka tidak memenuhi persyaratan yaitu mereka tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Menurut golongannya, sopir angkutan umum kota harus memiliki SIM A umum, yang mana untuk memperoleh SIM A umum tersebut harus memenuhi syarat-syarat tertentu yaitu memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan umur minimal 21 tahun. Pada angkot Kampung Jua ini remaja yang menjadi sopir umurnya bekisar 14-18 tahun, namun mereka tetap bisa membawa angkot dan setiap tahunnya *supir hoyak* remaja ini terus mengalami peningkatan.

Berdasarkan kondisi inilah yang memicu ketertarikan peneliti mengangkat fenomena ini demi menjawab “Mengapa fenomena *supir hoyak*

remaja muncul di Kota Padang khususnya pada trayek angkot Kampung Jua-Pasar Raya?”

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang, batasan masalah dan pertanyaan penelitian di atas, maka tujuan dari penelitian ini, yakni: Menjelaskan faktor faktor penyebab munculnya fenomena *supir hoyak* remaja di Kota Padang khususnya pada trayek angkot Kampung Jua-Pasar Raya .

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini mempunyai manfaat akademis dan praktis yaitu penelitian diharapkan dapat bermanfaat untuk:

1. Secara akademik penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan literatur tentang fenomena sopir angkot di kalangan remaja.
2. Secara praktis diharapkan penelitian ini dapat dibaca dan dimanfaatkan oleh generasi penerus dan pemerintah untuk mengambil tindakan yang tepat mengatasi masalah pengemudi angkutan umum dalam berlalu lintas.

E. Kerangka Teoritis

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pendekatan yang berasal dari paradigma defenisi sosial. Teori yang digunakan yaitu teori Max Weber tentang tindakan sosial (*social action*). Dalam teori ini Weber menekankan bahwa kajian sosiologi difokuskan pada keyakinan, motivasi dan tujuan dari aktor. Weber mendefinisikan bahwa kajian sosiologi sebagai ilmu

yang bertujuan untuk memahami perilaku manusia melalui penafsiran dan dengan itu menerangkan jalan berkembang dan akibat-akibat menurut sebab-sebabnya.¹¹

Weber menjelaskan tidak semua perilaku individu merupakan tindakan sosial. Suatu tindakan sosial adalah sepanjang tindakan individu mempunyai makna atau arti subjektif bagi dirinya dan diarahkan kepada tindakan orang lain. Sebaliknya tindakan individu yang diarahkan kepada benda mati atau objek fisik semata tanpa dihubungkannya dengan tindakan orang lain bukan merupakan tindakan sosial.¹² Tindakan manusia diperoleh melalui proses pengalaman dan proses belajar dari orang lain, karena itu manusia akan melakukan tindakan yang sama apabila tindakan sosial yang sebelumnya dianggap baik.

Dalam melihat sebuah tindakan, Weber menyarankan agar menggunakan konsep rasionalitas untuk memahami tindakan sosial. Menurut Weber, konsep rasionalitas merupakan kunci bagi suatu analisa yang objektif untuk memahami arti-arti subjektif dari sebuah tindakan. Pendekatan objektif hanya bisa melihat dan berhubungan dengan benda-benda fisik atau perilaku yang terlihat nyata. Sedangkan pendekatan subjektif berusaha untuk melihat gejala yang tidak tampak seperti perasaan individu, motif-motif dan pikiran individu.¹³ Tidak semua tindakan manusia dianggap tindakan sosial. Suatu tindakan harus mempunyai makna subjektif bagi pelakunya. Sosiologi

¹¹Veeger, Realitas Sosial, Jakarta, PT Gramedia Pustaka Utama, 1990 hal 171

¹²George Ritzer, Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda, Jakarta, PT RajaGrafindo Persada, 2007 hal 38

¹³Doyle Paul Johnson, Teori Sosiologi Klasik Dan Modern, Jakarta, PT Gramedia, 1986 hal 219

bertujuan untuk memahami (*verstehen*) mengapa tindakan sosial mempunyai arah dan akibat tertentu, sedangkan setiap tindakan mempunyai makna subjektif bagi pelakunya.¹⁴

Aktifitas mengemudi yang dilakukan oleh *supir hoyak* remaja pada angkot dengan jurusan trayek Kampung Jua-Pasar Raya Padang, di mana anak seusia mereka seharusnya masih duduk di bangku sekolah dan mengikuti sekolah formal. Tetapi, mereka malah terlibat dalam aktifitas mengemudi pada angkot. Angkot adalah angkutan umum yang dipergunakan oleh masyarakat sebagai alat untuk kemudahan dalam menempuh jarak dan mencapai tempat yang dituju. Dalam menempuh tempat yang dituju kenyamanan dan keselamatan penumpang adalah tanggung jawab sopir sebagai pengemudi angkot tersebut.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara terdapat 21 anak yang menjadi *supir hoyak* pada angkot dengan jurusan trayek Kampung Jua-Pasar Raya Padang. Tiga anak masih berstatus pelajar (bersekolah) dan 18 anak lainnya sudah putus sekolah. Masalah ini dapat diteliti dengan teori tindakan sosial. Tindakan sosial dalam penelitian ini adalah keterlibatan anak-anak dalam aktifitas mengemudi. Dalam teori ini Weber menekankan bahwa kajian sosiologi difokuskan pada keyakinan, motivasi dan tujuan aktor.¹⁵

¹⁴ [Http // Maksotta wordpress.com](http://Maksotta.wordpress.com). *Konsep Dasar Sosiologi Simmel Serta Max Weber*. Diakses Tanggal 7 Januari 2011

¹⁵ Veeger.1990. *Realitas Sosial*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama

Bertolak dari konsep dasar tentang tindakan sosial dan antara hubungan sosial ini Weber mengemukakan yang menjadi ciri pokok dari sasaran penelitian sosiologi¹⁶ yaitu sebagai berikut;

- a. Tindakan mausia yang menurut si aktor mengandung makna yang subjektif yaitu berbagai tindakan nyata.
- b. Tindakan nyata yang bersifat membatin sepenuhnya dan bersifat subjektif.
- c. Tindakan yang meliputi pengaruh positif dari suatu situasi tindakan yang sengaja diulang serta tindakan dalam bentuk persetujuan secara diam-diam.
- d. Tindakan yang diarahkan pada seseorang atau kepada beberapa orang individu.

Tindakan itu memperhatikan tindakan orang lain dan terarah kepada orang lain. Tindakan rasional menurut Weber berhubungan dengan pertimbangan yang sadar dan pilihan bahwa tindakan itu dinyatakan. Ada alasan-alasan pilihan yang dinyatakan oleh *supir hoyak* remaja pada angkot dengan jalur trayek Kampung Jua-Pasar Raya Padang.

Teori tindakan sosial yang dinyatakan oleh Weber tersebut dinyatakan bahwa tindakan diarahkan pada orang lain secara rasional ke suatu sistem dari tujuan-tujuan individu yang memiliki sifat-sifatnya sendiri, apabila tujuan itu alat dan akibat sekundernya diperhitungkan dan dipertimbangkan secara rasional. Tipe tindakan sosial yang dikemukakan oleh Weber¹⁷ yaitu;

¹⁶Ritzer, George-Goodman J. Douglas. 2003. *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta: Kencana.

¹⁷Narwoko, Dwi dan Bagong. 2004. *Sosiologi Teks Pengantar dan Terapan*. Surabaya

a. Rasional Instrumental

Tindakan rasional meliputi pertimbangan dan pilihan sadar yang berhubungan dengan tujuan tindakan tersebut dan alat yang dipergunakan untuk mencapainya. Individu memiliki bermacam-macam tujuan di antaranya adalah tujuan-tujuan bersaing.

b. Rasional yang berorientasi pada nilai

Sifat rasional yang berorientasi pada nilai yang penting adalah alat-alat hanya merupakan objek pertimbangan yang sadar. Tujuan sudah ada dalam hubungan dengan nilai-nilai yang bersifat *absolute* atau merupakan nilai akhir baginya.

c. Tindakan tradisional

Seorang individu memperlihatkan perilaku karena kebiasaannya, tanpa refleksi yang sadar atau perencanaan. Individu akan menjelaskan dan membenarkan tindakan tersebut kalau diminta dengan hanya mengatakan bahwa dia selalu bertindak dengan seperti itu atau perilaku itu merupakan kebiasaan.

d. Tindakan afektif

Tipe seperti ini ditandai oleh adanya dominasi perasaan atau emosi refleksi intelektual atau perencanaan yang sadar. Seseorang yang mengalami perasaan yang meluap-luap seperti cinta, kemarahan, ketakutan, kegembiraan secara spontan akan mengungkapkan perasaan itu secara refleksi, berarti sedang menunjukkan tindakan afektif. Tindakan ini

berarti tidak tindakan yang rasional karena kurangnya pertimbangan, ideologi dan kriteria rasional lainnya.

Tindakan yang dilakukan *supir hoyak* remaja ini pada angkot dengan jurusan trayek Kampung Jua-Pasar Raya Padang tersebut sehingga mereka terlibat dalam aktifitas mengemudi merupakan suatu tindakan yang didasarkan berbagai alasan-alasan tertentu dan motif yang berasal dari dirinya. Tindakan mereka didasarkan pada harapan-harapan seperti tujuan yang telah dipilih secara rasional, seperti dilihat dari berbagai alasan mereka terlibat dalam aktifitas mengemudi (*manambang*) pada angkot jurusan trayek Kampung Jua-Pasar Raya Padang ini.

Mereka melakukan pekerjaan tersebut secara sadar, *supir hoyak* remaja ini ada yang masih sekolah dan selebihnya merupakan anak yang putus sekolah. Tindakan ini merupakan tindakan sosial yang dilakukan dengan pertimbangan pilihan yang sadar.

Remaja yang menjadi *supir hoyak* terlibat dalam aktifitas mengemudi (*manambang*) pada angkot dengan jurusan trayek Kampung Jua-Pasar Raya Padang karena didasarkan pada pertimbangan, serta keputusan mereka untuk menjadi *supir hoyak* dari pada mengikuti dan meneruskan pendidikan (bersekolah). Alasan yang menjadi pertimbangan mereka untuk bekerja sebagai *supir hoyak* ini adalah kurangnya kemauan dan motivasi mereka untuk bersekolah, sedangkan dengan mereka menjadi *supir hoyak* dan membawa angkot selain mereka mampu menghasilkan uang sendiri dan mempergunakan uang tersebut sesuai dengan

keinginannya, mereka juga mendapatkan kesenangan tertentu, baik kesenangan dalam melaksanakan kegemarannya dalam mengemudi angkot maupun kesenangan dalam pergaulan.

F. Penjelasan Konsep

1. *Supir Hoyak Remaja*

Supir hoyak yaitu sopir angkot yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sebagai sopir pengganti sopir tetap untuk beberapa trip ketika sopir tetap ini malas beraktifitas mengemudi atau sedang beristirahat. Biasanya, *supir hoyak* ini beraktifitas siang hingga malam.

Remaja pada usia 14-20 tahun dinamakan masa kesempurnaan remaja (*adolescence proper*) dan merupakan puncak perkembangan emosi. Dalam masa ini terjadi kecenderungan memperhatikan kepentingan orang lain dan mementingkan harga diri.¹⁸ Remaja rentang usia 14-18 tahun merupakan remaja pada masa pubertas. Pada masa ini emosi emosi anak masih labil.¹⁹

Remaja dalam penelitian ini adalah anak yang masih dalam usia belajar yang masih dalam umur pendidikan formal yang seharusnya duduk di bangku sekolah. Pendidikan merupakan hal yang sangat penting dan tidak lepas dari kehidupan manusia. UNESCO sebagai badan PBB yang menangani bidang pendidikan yang menjelaskan bahwa jika ingin membangun dan berusaha memperbaiki keadaan seluruh bangsa, maka haruslah dari jenjang pendidikan sebab pendidikan merupakan kunci

¹⁸ Sarwono, Sarlito W.2012. *Psikologi Remaja*. Jakarta: Rajawali Pers

¹⁹ Ahmadi Abu, dan Manawar Sholeh. 2005. *Psikologi Perkembangan*. Jakarta: Rineka Cipta

menuju perbaikan sebuah peradaban. Selain itu, menurut Undang-undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional pasal 14 dijelaskan bahwa pendidikan formal di Indonesia mengenal tiga jenjang pendidikan, yaitu pendidikan dasar, pendidikan menengah dan pendidikan tinggi.²⁰

Jadi, *supir hoyak* remaja adalah sopir angkot pengganti bagi sopir tetap yang sedang beristirahat dari aktifitas mengemudi, dan ia menggantikannya untuk beberapa *trip* yang berasal dari remaja. Remaja pada penelitian ini yaitu anak belum sepantasnya menjadi sopir karena tidak sesuai dengan standar-standar pengemudi. Di Kampung Jua Kecamatan Lubuk Begalung dengan angkot minibus berjenis Carry dengan trayek Kampung Jua-Pasar Raya bernomor trayek 436 ada sesuatu yang bertolak belakang dari ketentuan Undang-undang Lalu Lintas yaitu bermunculan sopir angkot dari kalangan remaja yang mana umur mereka berkisar 14-18 tahun ke bawah. Padahal dalam Pasal 82 UU No. 22/1999 tentang Lalu Lintas, terkuak jelas bahwa pengendara kendaraan umum diwajibkan memiliki SIM A umum. Syarat memiliki SIM A umum, usia minimal 20 tahun (Pasal 83).

2. Angkutan Kota (Angkot)

Angkutan kota (angkot) merupakan alat transportasi yang disediakan untuk umum yang artinya setiap orang dapat menikmati fasilitas tersebut. Tujuan orang menggunakan alat transportasi adalah lebih

²⁰Yutimah. 2012. *Anak putus sekolah pada keluarga mampu*. Skripsi. Jurusan Sosiologi. UNP: FIS

cepat dan lebih mudah dalam perpindahan orang atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan.

G. Metodologi Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kampung Jua Kecamatan Lubuk Begalung Padang. Ada beberapa pertimbangan yang mendasari peneliti memilih lokasi ini yaitu: (1) Pada trayek lain di Kota Padang *supir hoyak* mulai beraktifitas mengemudi pada siang hari sampai malam hari, sedangkan pada angkot trayek Kampung Jua-Pasar Raya ini pagi hari sudah mulai melakukan aktifitas mengemudi (2) maraknya perbincangan tentang *supir hoyak* remaja dan bawah umur pada trayek Kampung Jua dan Teluk bayur. Penelitian yang sebelumnya dilakukan pada trayek Teluk Bayur dengan nomor 433 yang berjumlah 103, karena jumlah *supir hoyak* di teluk bayur terbilang banyak yaitu sebanyak 26 remaja yang menjadi *supir hoyak*, sedangkan penelitian yang peneliti lakukan meneliti memilih trayek Kampung Jua-Pasar Raya Padang karena dengan berjumlah yang hanya 19 angkot memiliki *supir hoyak* remaja terbilang cukup banyak dibandingkan sopir tetap yaitu 21 remaja (3) *supir hoyak* remaja ini merupakan penduduk dari daerah itu sendiri yaitu Kampung Jua Lubuk Begalung Padang, dan rata-rata dari mereka seumuran atau dengan rentang umur yang tidak jauh berbeda dan mereka sepermainan.

2. Pendekatan dan Tipe Penelitian

Metode yang dilakukan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif, yaitu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan dan perilaku yang dapat diamati dari orang-orang (subyek) itu sendiri.²¹ Penelitian deskriptif bersifat pemaparan dan bertujuan untuk memperoleh gambaran (deskripsi) lengkap mengenai gejala sosial tertentu, atau memberikan gambaran detail tentang keberadaan suatu fenomena dan perkembangan fenomena tersebut dalam masyarakat.

Dilihat dari tipenya, penelitian ini termasuk studi kasus dengan jenis kasus intrinsik yaitu studi yang dilakukan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik tentang suatu kasus khusus.²² Studi kasus dilakukan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik dan komprehensif sehingga kasus ini memang menarik untuk diteliti.²³ Melalui penelitian studi kasus tipe ini, peneliti bermaksud untuk memahami secara mendalam. Alasan peneliti memilih pendekatan ini karena pendekatan ini dirasa mampu mendeskripsikan dan mengungkap tentang *supir hoyak* remaja pada angkot dengan jalur trayek Kampung Jua-Pasar Raya Padang.

3. Teknik Pemilihan Informan

Pemilihan informan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah secara *purposive sampling* yaitu penarikan sampel secara sengaja yang

²¹Furchan. 1992. *Pengantar Metoda Penelitian Kualitatif*. Penerbit Usaha Nasional: Surabaya. hlm. 21-22.

²²Sitorus, MT Felix. *Penelitian Kualitatif Suatu Perkenalan*. Bogor. IPB. 1998. hml 25

²³Ibid

bertujuan untuk mengumpulkan informasi penelitian sesuai dengan tujuan penelitian. Dalam hal ini peneliti menentukan kriteria siapa saja yang bisa dijadikan sebagai informan, agar orang-orang yang dipilih dapat memberikan informasi yang dibutuhkan.

Informan merupakan subyek penelitian yang ditentukan sebagai sumber informasi yang relevan dengan permasalahan penelitian, oleh karena itu diharapkan informannya adalah orang yang benar-benar memiliki pengetahuan yang luas tentang situasi dan kondisi lokasi dan menguasai permasalahan penelitian. Untuk mendapatkan keterangan dan data yang relevan dengan tujuan maka peneliti menggunakan kriteria yang menjadi informan dalam penelitian ini.

Pertimbangan yang peneliti atas pemilihan informan berdasarkan:

1. *supir hoyak* remaja yang $\pm$ 1 tahun menjadi *supir hoyak* pada angkot dengan jalur trayek Kampung Jua-Pasar Raya
2. Sopir tetap
3. Orang tua dari *supir hoyak* remaja
4. *Induak samang* sebagai pemilik angkot
5. Masyarakat sekitar kawasan Kampung Jua Lubuk begalung serta instansi terkait seperti: masyarakat sebagai penumpang yang pernah menaiki angkot jalur atau trayek Kampung Jua-Pasar Raya
6. Pihak dari Dinas Perhubungan Kota Padang.

Informan dalam penelitian ini berjumlah 21 orang, rinciannya antara lain: 7 orang *supir hoyak*, 2 orang sopir tetap, 4 orang ibu selaku

orang tua dari *supir hoyak*, 1 orang karyawan Dinas Perhubungan Kota Padang, 2 orang pelajar, 1 orang buruh angkut di Teluk Bayur dan 1 orang ibu-ibu selaku penumpang, serta 2 orang pemilik angkot. Jumlah informan diambil berdasarkan azas kejenuhan data yang artinya pengambilan informan dihentikan dalam proses penelitian ketika tidak ditemukan lagi variasi-variasi jawaban.

4. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data mulai dilakukan sebelum dan sesudah seminar proposal hingga keluarnya surat izin penelitian. Data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang didapatkan dari hasil pengamatan di lapangan, yang berupa wawancara. Data sekunder adalah data yang didapatkan dari studi kepustakaan yang berhubungan dengan kajian teori penelitian, literatur atau studi dokumentasi yang diperoleh dari Kelurahan Kampung Jua seperti data letak geografis, penduduk, mata pencarian, fasilitas umum, agama, pendidikan dan data-data lain yang berhubungan dengan penelitian ini. Data juga diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Padang berupa data jumlah trayek dan jumlah dan nomor angkot Kampung Jua khususnya dan data dari laka lintas Kota Padang yaitu data kecelakaan yang terjadi di Kota Padang khususnya yang terjadi pada angkot.

Proses pengambilan data di kantor Dinas Perhubungan Kota Padang dan laka lintas Kota Padang dan Kesbangpol Kota Padang tidak begitu sulit karena pelayanan dari petugas dan karyawannya sangat ramah

dan sangat baik. Hal ini memudahkan peneliti untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

a. Pengamatan (observasi)

Pengamatan (observasi) yang dilakukan adalah observasi partisipasi pasif, yaitu peneliti berada di lokasi namun peneliti tidak tampil layaknya seorang sopir angkot dan tidak ada *supir hoyak* remaja yang mengetahui bahwa peneliti adalah mahasiswa yang melakukan penelitian. Observasi partisipasi pasif peneliti gunakan untuk memperoleh data-data di lapangan agar mengetahui atau mengamati segala hal yang berhubungan dengan kehidupan *supir hoyak* remaja terutama ketika ia sedang mengemudikan angkot secara bebas untuk mendapatkan informasi yang detail. Pengamatan ini mencakup pada mengamati seluruh kegiatan *supir hoyak* remaja ketika mereka sedang beraktifitas yaitu mengemudi angkot. Peneliti tidak ikut serta dalam aktifitas sopir angkot, tetapi hanya menyaksikan atau mengamati aktifitas mereka secara detail dengan peneliti sesekalinya menaiki angkot yang dikemudikan oleh *supir hoyak* remaja tersebut. Observasi partisipasi pasif peneliti lakukan karena dirasa akan mengoptimalkan kemampuan peneliti dari segi pengumpulan data.

Ada beberapa tahap yang peneliti lakukan untuk observasi. Tahap *pertama*, peneliti mengamati segala tindakan dan tingkah laku yang dilakukan *supir hoyak* remaja ketika mengemudikan angkot. Pengamatan peneliti lakukan secara diam-diam dan dari kejauhan sehingga tidak memancing kecurigaan *supir hoyak* remaja bahwasanya mereka sedang

diperhatikan. Segala aktifitas yang dirasa perlu, peneliti cukup mengambil foto tanpa diketahui oleh sopir tersebut.

Tahap *kedua*, peneliti mencoba mengikuti *supir hoyak* remaja sampai ke rumahnya. Dalam mengikuti *supir hoyak* di kalangan remaja tersebut, peneliti melakukannya dengan sangat hati-hati agar *supir hoyak* remaja ini tidak merasa sedang diikuti. Setelah peneliti mengetahui kediamannya, peneliti menemui keluarga terdekat *supir hoyak* remaja tersebut yang dirasa mampu memberikan keterangan terkait masalah yang sedang diteliti.

b. Wawancara Mendalam (*Indept Interview*)

Wawancara yang dilakukan adalah wawancara mendalam dengan mengajukan pertanyaan berdasarkan pedoman wawancara yang telah dibuat sebelum ke lapangan. Pertanyaan tersebut terus berlanjut dari informasi yang didapatkan dari informan. Melalui wawancara ini peneliti mengumpulkan data atau informasi dengan cara langsung bertatap muka dengan para informan, wawancara yang dilakukan menggunakan alat bantu wawancara berupa pedoman wawancara. Peneliti langsung menulis hasil wawancara untuk mempermudah analisis data.

Dalam melakukan wawancara terdapat beberapa hal yang harus dilakukan peneliti ketika melakukan wawancara yaitu jangan memberikan kesan negatif, mengusahakan pembicaraan bersifat kontiniu, jangan terlalu sering meminta informan mengingat masa lalu, memberi pengertian kepada informan tentang pentingnya informasi mereka dan jangan

mengajukan pertanyaan yang mengandung banyak hal. Sebelum melakukan wawancara mendalam, peneliti melakukan pendekatan terhadap informan serta mengembangkan suasana bersahabat dalam wawancara agar mempermudah peneliti untuk mendapatkan data tentang seluk beluk yang menjadi alasan muncul dan meningkatnya *supir hoyak* remaja pada angkot Kampung Jua.

Peneliti tidak begitu sulit dalam mendapatkan informasi terkait alasan *supir hoyak* remaja tersebut menjadi sopir angkot. Di sini informan sangat bersemangat untuk menyampaikan sesukaannya untuk mengemudi angkot. Peneliti begitu menikmati berbagai hal yang peneliti ingin ketahui segala hal yang berhubungan dengan penelitian yang peneliti lakukan.

Hal tersebut tidak lantas membuat peneliti puas, karena peneliti kesulitan dalam pengambilan foto dari *supir hoyak* remaja sebagai dokumentasi. Mereka menolak ketika peneliti hendak mengambil foto mereka, oleh karena itu peneliti hanya bisa mengambil foto mereka secara diam-diam.

c. Dokumentasi

Metode dokumentasi yaitu teknik pengumpulan data dan informasi melalui pencarian dan penemuan bukti-bukti, dengan mengumpulkan dokumen-dokumen yang tampak relevan dapat membantu sumber-sumber lainnya yang bersangkutan dengan penelitian serta dapat memberikan latar belakang yang lebih luas mengenai pokok penelitian.²⁴ Adapun dokumentasi

²⁴Burhan Bungin.(2001). *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PT. Raja Grafindo

yang peneliti peroleh yaitu rekap wawancara dengan informan, foto-foto *supir hoyak* remaja ketika mengemudi angkot.

5. Triangulasi Data

Untuk mendapatkan data yang valid maka dilakukan triangulasi data, dimana diajukan pertanyaan berdasarkan pedoman wawancara kepada beberapa orang informan. Data dianggap valid apabila dari beberapa informan diperoleh data yang sama. Hal ini dilakukan dengan cara menanyakan pertanyaan yang sama kepada informan yang berbeda guna mendapatkan data yang sama. Data yang diperoleh dianggap valid setelah peneliti melakukan pengecekan ulang kepada informan yang berbeda.

Peneliti kemudian menyusun secara sistematis dan memeriksa secara berulang-ulang data yang diperoleh tersebut. Jika data itu berbeda, maka peneliti menggali informasi dan berdiskusi lagi dengan informan yang bersangkutan demi kesempurnaan data yang dianggap benar.

Untuk mendapatkan data yang valid pada penelitian ini peneliti melakukan wawancara pada informan yang berbeda, yaitu berasal dari *supir hoyak* itu sendiri, sopir tetap, pemilik angkot, pihak dari Dinas Perhubungan dan Kepolisian.

6. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah teknik analisis dari interaktif Miles dan Huberman. Peneliti memilih teknik analisis data tersebut karena menurut peneliti teknik tersebut mampu untuk

menganalisis data-data hasil penelitian tentang muncul dan meningkatnya *supir hoyak* remaja pada angkot Kampung Jua-Pasa Raya Padang.

Menurut Miles dan Huberman²⁵ analisis interaktif adalah “kegiatan analisis yang dilakukan sebagai suatu inisiatif berulang-ulang secara terus menerus sehingga membentuk suatu proses siklus interaktif (berhubungan satu sama lain)”. Ada tiga komponen kegiatan dalam analisis data kualitatif, yaitu:

a. Reduksi Data

Reduksi data dilakukan dalam penelitian ini yaitu dengan memilih data dan menyederhanakan data terkait tentang muncul dan meningkatnya *supir hoyak* remaja di Kota Padang yaitu pada angkot Kampung Jua-Pasar Raya. Merujuk pada proses pemilihan, pemokusan, penyederhanaan, abstraksi, dan pentransformasian data mentah yang terjadi dalam catatan-catatan lapangan tertulis.

Reduksi data bertujuan ini sebagai penyederhanaan data-data “kasar” yang mungkin muncul dari catatan tertulis di lapangan (*fieldnotes*). Setiap pengumpulan data, data ditulis dengan rapi, terinci dan sistematis. Kemudian dibaca, dipelajari, dan dipahami agar data-data yang didapat bisa dimengerti.

b. Model Data (*Data Display*).

Penyajian data dilakukan dengan menyajikan sekumpulan data atau informasi terkait tentang muncul dan meningkatnya *supir hoyak*

²⁵Emzir.2010. *Metodologi penelitian kualitatif. Analisis data*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada halaman 129-135

remaja di Kota Padang yaitu pada angkot Kampung Jua-Pasar Raya. Penyajian data ini memudahkan peneliti untuk melihat gambaran keseluruhan aktifitas *supir hoyak* remaja baik ketika mengemudi maupun ketika tidak mengemudi angkot.

Pada tahap *display* data ini, peneliti berusaha menyajikan untuk menyimpulkan kembali setelah data dikumpulkan pada tahap reduksi data sebelumnya. Agar didapatkan data-data yang lebih akurat, data-data dikelompokkan kedalam tabel, tabel ini akan membantu peneliti dalam menarik kesimpulan (verifikasi). Data yang diperoleh melalui wawancara dengan informan yang telah ditentukan dapat disimpulkan

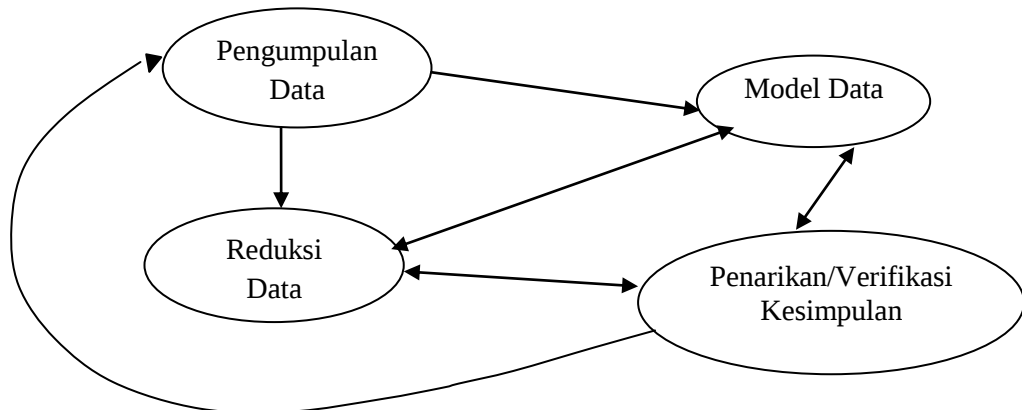
c. Penarikan/Verifikasi Kesimpulan.

Langkah ketiga dari aktifitas analisis adalah penarikan dan verifikasi kesimpulan. Dalam hal ini secara ringkas, makna muncul dari data yang teruji kepercayaannya, kekuatannya, konfirmabilitasnya yaitu validitasnya.

Penarikan kesimpulan dilakukan secara cermat dan berharap dari kesimpulan sementara sampai dengan akhir. Selanjutnya menganalisis data dengan cara membandingkan jawaban informan mengenai permasalahan penelitian yang sifatnya penting dan jika sudah dirasa sudah sempurna maka hasil penelitian yang sudah diperoleh akan ditulis dalam bentuk laporan akhir. Dari semua informasi di lapangan memberikan gambaran terkait tentang muncul dan meningkatnya *supir*

hoyak remaja di Kota Padang yaitu pada angkot Kampung Jua-Pasar Raya.

Miles & Huberman menjelaskan uraian tersebut pada skema Model Interaktif Analysis Miles dan Huberman seperti di bawah ini:



Gambar 1: Komponen Analisis Data: Model Interaktif

Dalam tinjauan ini ketiga jenis aktifitas analisis dan aktifitas pengumpulan data itu sendiri membentuk suatu proses siklus interaktif. Peneliti secara mantap bergerak di antara keempat model ini selama pengumpulan data, kemudian bergerak bolak balik di antara reduksi data, model, dan penarikan/verifikasi kesimpulan untuk sisa studi tersebut.

Dalam pengertian ini, analisis data kualitatif merupakan suatu inisiatif berulang-ulang secara terus menerus. Masalah reduksi data, model, dan penarikan/verifikasi kesimpulan masuk ke dalam gambar secara berurutan sebagai episode-episode analisis masing-masing yang lain. Tetapi dua masalah yang lain selalu menjadi bagian dari dasar sehingga setiap tahapan kegiatan analisis saling berhubungan satu sama lain membentuk proses secara interaktif.