

**KEPRIBADIAN SOPIR *HOYAK***

**(Studi Kasus: Sopir *Hoyak* Trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang)**

**SKRIPSI**

*Diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh  
Gelar Sarjana Pendidikan Strata Satu (S1)*



Oleh:

**AULIA FITRIA NINGSIH**

**2007/89349**

**PRODI PENDD SOSIOLOGI ANTROPOLOGI**

**JURUSAN SOSIOLOGI**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL**

**UNIVERSITAS NEGERI PADANG**

**2012**

**HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI**

***Dinyatakan Lulus Setelah Dipertahankan Di Depan Tim Penguji Skripsi***

***Program Studi Pendidikan Sosiologi-Antropologi Jurusan Sosiologi***

***Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang***

***Pada Hari Kamis, 2 Agustus 2012***

**KEPRIBADIAN SOPIR HOYAK**

**(Studi Kasus: Sopir Hoyak Trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang)**

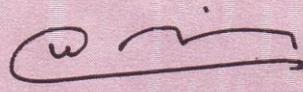
**Nama** : AULIA FITRIA NINGSIH  
**NIM/BP** : 89349/ 2007  
**Program Studi** : Pendidikan Sosiologi Antropologi  
**Jurusan** : Sosiologi  
**Fakultas** : Ilmu Sosial

**Dewan Penguji Skripsi**

- 1. Ketua** : Drs. Ikhwan, M.Si
- 2. Sekretaris** : Wirdanengsih, S.Sos., M.Si
- 3. Anggota** : Adri Febrianto, S.Sos., M.Si
- 4. Anggota** : Erianjoni, S.Sos., M.Si
- 5. Anggota** : Mira Hasti Hasmira, SH., M.Si



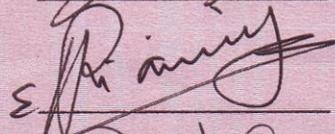
---



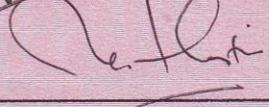
---



---



---



---

## SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Aulia Fitria Ningsih  
BP/NIM :2007/89349  
Program Studi :Pendidikan Sosiologi Antropologi  
Jurusan :Sosiologi  
Fakultas :Ilmu Sosial

Dengan ini menyatakan, bahwa skripsi saya dengan judul “Kepribadian Sopir *Hoyak* (Studi Kasus: Supir *Hoyak* Trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota 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 dengan ketentuan yang berlaku, baik di institusi UNP maupun masyarakat dan Negara.

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

Padang, Agustus 2012

Diketahui oleh:

Ketua Jurusan Sosiologi



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

Saya yang menyatakan



Aulia Fitria Ningsih  
2007/89349

**Aulia Fitria Ningsih. 89349/ 2007 “Kepribadian Sopir *Hoyak* (Studi Kasus: Sopir *Hoyak* Trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang)”. Skripsi, Program Studi Pendidikan Sosiologi Antropologi, Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang. 2012.**

Bertambahnya sarana angkutan umum di Kota Padang diperlukan suatu pengaturan perilaku sopir dalam menjalankan kendaraan bermotor baik itu angkutan umum maupun angkutan pribadi. Warga masyarakat sekitar Teluk Bayur mengeluhkan dengan aksi ugol-ugalan sopir *hoyak* di bawah umur. Hal ini seharusnya tidak dibolehkan dalam mengemudi angkutan kota, sebab emosi yang dimiliki anak tersebut masih sedang labil. Penelitian ini bertujuan untuk Mendeskripsikan kepribadian sopir *hoyak* trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang.

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah kepribadian status oleh Ralph Linton. Asumsi dasar dari teori Ralph Linton menjelaskan kepribadian status merupakan seperangkat kepribadian tipikal, yang sesuai dengan status seorang di dalam masyarakatnya. Status tersebut antara lain dapat berkaitan dengan pekerjaannya (*occupational status*). Pribadi-pribadi yang dapat membawakan kepribadian statusnya dengan baik dan tepat, adalah orang yang penyesuaian dirinya baik. Dalam kenyataan tidak semua orang dapat melakukan hal itu dengan baik, sehingga dapat mengacaukan hidupnya, karena timbul berbagai konflik mental yang dapat mengganggu kesejahteraan hidupnya.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe penelitian studi kasus intrinsik dengan tujuan ingin mendapatkan pemahaman yang lebih baik dan mendalam tentang objek yang diteliti sebagaimana adanya. Informan penelitian 15 orang sopir sopir *hoyak*, 3 orang sopir dewasa , 5 penumpang, 4 orang tua sopir *hoyak*, 4 orang polisi. teknik pemilihan informan dilakukan dengan *purposive sampling*. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan observasi, wawancara dan dokumentasi. Data-data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis secara interaktif dan untuk menguji keabsahan data, penulis menggunakan triangulasi data. Analisis data penelitian ini dilakukan dengan menggunakan interaktif yang dikembangkan oleh Mathew Milles dan Huberman.

Hasil penelitian mengungkapkan bahwa kepribadian sopir *hoyak* trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang dapat di jelaskan melalui: (1). Suka menyuap (2). Suka ugol-ugalan (3). Suka berkata kasar (4). Suka bergaul bebas, di kalangan sopir *hoyak* juga terjadi persaingan sesama sopir dalam merebutkan penumpang yang juga sering menimbulkan konflik. Pembentukan kepribadian sopir *hoyak* sebelum dan sesudah menjadi sopir angkot di pengaruhi beberapa faktor (1). Keluarga, orang tua yang sibuk bekerja sehingga anak mencari kehidupan di luar dan memilih bekerja sebagai sopir angkot. (2). Lingkungan pergaulan, teman pergaulan dapat mempengaruhi pembentukan kepribadian. (3). Lingkungan kerja(*terminal*), sopir ini berasal dari kenek yang telah tersosialisasi dengan perilaku sopir *hoyak* yang sering melakukan pelanggaran dan setelah menjadi sopir cenderung mengulangi perilaku yang serupa.

## KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur atas keadiraat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karuniaNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan judul: **“Kepribadian Sopir *Hoyak* (Studi Kasus: Sopir *Hoyak Trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang)*”**.

Didorong oleh semangat dan keyakinan serta berserah diri kepada Allah SWT penulis berusaha menyusun skripsi ini dengan sebaik-baiknya guna memenuhi salah satu tugas dan kewajiban melengkapi persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Pendidikan Sosiologi Antropologi pada Jurusan Sosiologi dan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.

Dengan segala keterbatasan serta ilmu pengetahuan yang penulis miliki, tentulah dalam penulisan skripsi ini menyadari akan kekurangan dan kelemahan. Dengan segala kerendahan hati penulis menerima kritikan dan saran yang akan menyempurnakan skripsi ini.

Skripsi ini tidak mungkin terlaksana tanpa bantuan dan dorongan semangat dari pihak-pihak yang selama ini telah banyak membantu penulis. Untuk itu pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya pada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Dr. Syafri Anwar, M.Pd selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.
2. Bapak Adri Febrianto, S.Sos, M.Si selaku Ketua Jurusan Sosiologi-Antropologi, Ibu Nora Susilawati, S.Sos, M.Si selaku Sekretaris Jurusan Sosiologi Antropologi Fakultas Ilmu Sosial.
3. Bapak Drs. Ikhwan, M.Si selaku pembimbing I dan Ibu Wirdanengsih S.Sos, M.Si selaku pembimbing II yang telah banyak membantu dan membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Adri Febrianto, S.Sos, M.Si, Bapak Erianjoni, S.Sos, M.Si, Ibu Mira Hasti Hasmira, SH, M.Si selaku dosen penguji yang telah

banyak memberikan kritik dan saran demi kesempurnaan penulisan skripsi ini.

5. Bapak dan Ibu Dosen Jurusan Sosiologi Antropologi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.
6. Ayahanda tercinta Asri Sabri, A.Md (Alm) yang sangat berarti dalam penulisan skripsi ini bagi penulis, sebab beliau telah memberikan seluruh kasih sayang dan nasehat-nasehat yang sangat berarti dari apapun juga, dukungan baik moril maupun materil dan perhatian serta kerelaannya dengan seikhlas-ikhlasnya untuk membimbing penulis hingga dapat menempuh Sarjana Sosiologi Antropologi.
7. Ibunda tercinta Dasmita yang sangat berarti bagi penulis dalam penulisan skripsi ini, sebab beliau telah banyak memberikan seluruh kasih sayang dan rela berkorban apapun demi kesuksesan anaknya dalam menempuh pendidikan serta berjuang sekuat tenaga untuk kehidupan anak-anaknya. Mama selalu memberikan semangat, dukungan, dorongan, bantuan serta selalu mengingatkan supaya rajin agar cepat menyelesaikan skripsi ini dengan sebaik-baiknya.
8. Keluarga besar saya, keluarga Umi, Ami, Om Edi, Mama Butet terima kasih atas dukungan, bantuan baik moril maupun materil dan doanya selama ini. Kepada kakak-kakak saya Zulhelmi Maha Putra dan Sriwitno Maha Putra yang menjadi motivasi saya untuk selalu memberikan yang terbaik kepada mereka, semoga mereka menjadi anak-anak yang sholeh dan selalu menjadi yang lebih baik serta sukses dalam menempuh hidup dan kehidupan ini.
9. Bapak dan Ibu yang bekerja di Kesbangpol serta kepada Bapak Ibu yang di Kantor Kelurahan Teluk Bayur terimakasih telah memberikan izin kepada penulis untuk melakukan penelitian di Daerah Teluk Bayur Padang yang sangat banyak membantu dalam memberikan data-data untuk penulisan skripsi ini.
10. Teman-teman semua angkatan 2007 Sosiologi Antropologi NR Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang yang telah

memotivasi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

11. Teman-teman Almuhajirin II yang telah banyak memberikan dorongan dan motivasi dalam penulisan skripsi ini, terimakasih.

Akhir kata penulis mengucapkan terimakasih atas segala bantuan yang telah diberikan semoga mendapat balasan dari Allah SWT, dan semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua.

Padang, Juli 2012

Aulia Fitria Ningsih

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>ii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>viii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Permasalahan .....	8
C. Tujuan Penelitian .....	8
D. Manfaat Penelitian.....	9
E. Kerangka Teori .....	10
F. Penjelasan Konsep.....	12
1. Kepribadian .....	12
2. Sopir <i>Hoyak</i> .....	13
G. Metodologi Penelitian .....	14
1. Lokasi Penelitian .....	14
2. Pendekatan dan Tipe Penelitian.....	14
3. Informan Penelitian.....	16
4. Teknik Pengumpulan Data.....	17
5. Validitas Data.....	23
6. Analisis Data .....	24
<b>BAB II GAMBARAN DAERAH TELUK BAYUR</b>	
A. Kondisi Geografis .....	29
B. Penduduk/Demografi.....	30
C. Mata Pencaharian .....	30
D. Tingkat Pendidikan .....	31
E. Sistem Keekerabatan.....	32
F. Agama.....	34
G. Sopir <i>Hoyak</i> .....	34
1. Karakteristik Sopir <i>Hoyak</i> .....	35
2. Kondisi Sosial Ekonomi Sopir <i>Hoyak</i> .....	39
<b>BAB III KEPRIBADIAN SOPIR HOYAK</b>	
1. Kepribadian yang Terbentuk Sopir <i>Hoyak</i> .....	43
a. Suka Menyuap .....	44

b. Suka Ugal-ugalan .....	49
2. Kepribadian Sesama Sopir.....	55
a. Suka Bergaul Bebas.....	56
b. Suka Berkata Kasar.....	60
c. Suka Bersaing Sesama Sopir.....	63
3. Kepribadian Sopir <i>Hoyak</i> Sebelum dan Sesudah Menjadi Sopir Angkot.....	67
a. Keluarga.....	68
b. Lingkungan Pergaulan .....	72
c. Lingkungan Kerja ( <i>Terminal</i> ) .....	76

#### **BAB IV PENUTUP**

A. Kesimpulan.....	79
B. Saran.....	81

#### **DAFTAR PUSTAKA**

## DAFTAR TABEL

Tabel 1	: Daerah Rawan Langgar.....	4
Tabel 2	: Daerah Rawan Kecelakaan.....	6
Tabel 3	: Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin... ..	30
Tabel 4	: Pekerjaan Penduduk Berdasarkan Jenis Pekerjaan ....	31
Tabel 5	: Jumlah Penduduk Pada Tingkat Pendidikan.....	32
Tabel 6	: Jumlah Penduduk Menurut Agama.....	34

## **DAFTAR LAMPIRAN**

- Lampiran 1 : Pedoman Wawancara
- Lampiran 2 : Daftar Informan
- Lampiran 3 : Peta Daerah Teluk Bayur
- Lampiran 4 : Surat atau SK Pembimbing
- Lampiran 6 : Surat Izin Penelitian dari Kantor Kesbangpol Kota Padang
- Lampiran 7 : Surat Izin Penelitian dari Dinas Perhubungan Kota Padang
- Lampiran 8 : Surat Izin Penelitian dari Kecamatan Padang Selatan
- Lampiran 9 : Surat Izin Penelitian dari Kelurahan Teluk Bayur
- Lampiran 10 : Foto

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pesatnya tingkat pembangunan di Kota Padang akan sejalan dengan peningkatan dinamika penduduk sehingga transportasi yang dibutuhkanpun akan meningkat juga. Dalam hal ini khususnya jumlah kendaraan yang ada di Kota Padang baik kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Salah satu sarana yang cukup besar peranannya di Kota Padang adalah sarana transportasi. Sarana transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan di Kota Padang. Hal ini disebabkan transportasi sangat dibutuhkan untuk menjamin terselenggaranya mobilitas penduduk maupun barang sehingga dengan adanya ketersediaan sistem transportasi hal ini diharapkan dapat menunjang berbagai aktivitas ekonomi dalam suatu pembangunan. Sarana transportasi umum yang disebut angkot, bus kota, taksi, sangat efektif dalam memobilisasi transportasi.

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Padang pada tahun 2011 terdapat 2.741 unit angkot, yaitu 401 buah kendaraan bus kota dan 2.340 buah kendaraan mikrolet. Sedangkan pada tahun 2012 meningkat menjadi 2.772 unit angkot di Kota Padang dengan jurusan atau trayek yang berbeda-beda, masing-masing trayek memiliki jumlah angkot yang tidak sedikit tentunya. Jumlah kendaraan baik roda dua maupun roda empat yang cenderung meningkat, merupakan indikator semakin tingginya kebutuhan

masyarakat terhadap sarana transportasi yang memadai sejalan dengan mobilitas penduduk yang semakin tinggi<sup>1</sup>.

Penambahan angkutan umum ini juga mempengaruhi cara dan sikap sopir angkutan umum dalam melayani masyarakat pemakai jasa yang kurang menyenangkan, seperti persaingan dan kebut-kebutan dalam mendapatkan penumpang. Perlu melakukan uji kelayakan kepada para pengemudi angkutan umum di saat melakukan uji laik kendaraan. Begitu pula dengan kepolisian sebelum mengeluarkan SIM bagi para pengemudi perlu diperketat uji praktek. Hal itu perlu dilakukan agar jalanan di Kota Padang bisa lebih nyaman<sup>2</sup>.

Bertambahnya sarana angkutan umum ini maka perlu suatu pengaturan perilaku sopir dalam menjalankan kendaraan baik itu angkutan umum maupun angkutan pribadi. Tujuan dari pengaturan perilaku mereka dalam mengendarai angkutan umum serta sikap sopir *hoyak* dalam melayani penumpang ini adalah untuk menciptakan ketentraman penumpang dan ketertiban dalam berlalu lintas untuk menghindari terjadinya kecelakaan, kemacetan dan kesemberautan di jalan raya.

Pekerjaan sopir angkot bukanlah sesuatu yang asing lagi ditemui dalam masyarakat Kota Padang, karena tingginya tingkat kebutuhan masyarakat terhadap jasa angkot tersebut. Pekerjaan sebagai sopir angkot merupakan pekerjaan yang bergerak di bidang jasa yang bersifat informal.

---

<sup>1</sup> Wawancara dengan Jovi Santrios (38 tahun), Seksi Manajemen Sarana dan Prasarana Angkutan Dishub Padang, tanggal 21-11-2011.

<sup>2</sup> Wawancara dengan Jovi Santrios (38 tahun), Seksi Manajemen Sarana dan Prasarana Angkutan Dishub Padang, tanggal 21-11-2011.

Masyarakat Padang pada umumnya, menggunakan sarana angkutan umum untuk membantu mereka dalam berpergian. Angkutan Kota<sup>3</sup> digunakan oleh orang, dimana pemiliknya telah mendapatkan izin trayek dari Dinas Perhubungan dan memiliki asuransi bagi penumpangnya jika terjadi kecelakaan. Pada angkutan Kota di daerah Teluk Bayur, khususnya jurusan Pusat Kota-Thamrin-Subarang Padang-Sutan Syahrir-Teluk Bayur. Dengan Trayek 433 terdapatnya sopir angkot yang masih di bawah umur tanpa memiliki SIM Umum, sopir ini biasa disebut sebagai sopir *Cadangan* atau sopir *Hoyak*.

Dalam mengemudi angkutan umum harus memiliki SIM A Umum dengan usia mencapai 20 tahun. Berdasarkan ketentuan Pasal 281 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, disebutkan bahwa:

*“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah)”. Serta dalam “Pasal 288 ayat (2) jo Pasal 106 ayat (5) huruf b tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi yang sah denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)”.*

Pada tahun 2011 Satlantas Polresta Padang melakukan razia gabungan. Tindakan yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Padang yaitu mulai dari kepemilikan SIM sopir, tidak boleh menggunakan stiker yang berlebihan dan ceper. Sebanyak 30 angkot terjaring razia yang melanggar

---

<sup>3</sup> Angkutan kota atau angkot adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan, berupa mobil jenis minibus yang dikendarai oleh seorang supir dan kadang juga dibantu oleh sopir cadangan. Setiap jurusan dibedakan melalui warna armadanya atau melalui angka.

ketentuan lalu lintas dan angkutan jalan. Angkot ini bisa dilepaskan setelah pemiliknya melengkapi ketentuan lalu lintas sesuai UU No 22/2009. Sebelum menindak angkot itu, antara Satlantas, Organda dan pengusaha angkot telah melakukan perjanjian. Operasi dilakukan di beberapa titik, mulai dari Jalan Samudera, Simpang Hangtuh, Jalan Veteran, Jalan Sisingamangaraja dan jalur angkot lainnya<sup>4</sup>. Berikut dapat dilihat daerah yang sering terjadi pelanggaran lalu lintas:

**Tabel 1. Daerah Rawan Langgar**

No	Daerah Rawan GAR	KM
1.	Jl. Adinegoro	10
2.	Bypass	15
3.	Jl. Raya Siteba	8
4.	Jl. S. Parman	5
5.	P. Kemerdekaan	2
6.	Jl. St. Syahrir	1
7.	Jl. Sawahan	-
8.	Jl. Andalas	-
9.	Jl. Dr. Sutomo	-
10.	Taplau	-

*Sumber: Data Lakalantas Polresta Padang 2012*

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa terdapat wilayah atau lokasi daerah dimana sering terjadi pelanggaran lalu lintas di seluruh Kota Padang. Sepanjang Jalan Adinegoro yang sering terjadi pelanggaran yaitu pada titik km 10, daerah Bypass terdapat di titik km 15 pada km inilah banyak terjadi pelanggaran, begitu juga pada Jalan Raya Siteba yaitu pada km 8 yang terdapat di Pasar Siteba. Pada daerah Purus terjadinya pelanggaran terdapat di persimpangan Damar.

<sup>4</sup> Padang Ekspres. Dikutip pada tanggal 28032011. Hal 1.

Warga masyarakat sekitar Teluk Bayur mengeluhkan dengan aksi ugal-ugalan sopir *hoyak*. Pasalnya, selain menimbulkan kebisingan ulah mereka juga bisa membahayakan masyarakat dan penumpang. Menurut wawancara dengan Widiawati penumpang angkot Teluk Bayur, mengatakan bahwa terdapatnya sopir angkot yang masih di bawah umur antara 14-17 tahun ini sudah meresahkan masyarakat. Mereka dalam mengemudi suka ugal-ugalan di jalan ditambah lagi dengan sikapnya yang tidak baik dalam berbicara selalu kasar dan sukar berkata kotor. Hal ini seharusnya tidak dibolehkan dalam mengemudi angkutan kota, sebab emosi yang dimiliki anak tersebut masih sedang labil. Sementara pekerjaan sopir memiliki tanggung jawab yang besar terhadap penumpangnya<sup>5</sup>.

Ketakutan terhadap pengendara yang ugal-ugalan juga disampaikan Sepni Yanti, warga Mata Air Ibu tiga orang anak ini mengaku pilih-pilih angkot ketika hendak bepergian, Saya lihat dulu sopirnya kalau masih remaja apalagi tampangnya agak preman saya tidak mau naik. Biasanya sopir yang seperti itu suka kebut-kebutan di jalan raya<sup>6</sup>. Hal senada disampaikan oleh Rika, pegawai salah satu perusahaan. Menurutnya, perilaku para pengendara di Kota Padang sudah sangat keterlaluan terutama para sopir angkot. Mereka itu berbuat seakan-akan daerah ini tidak ada hukumnya. Ugal-ugalan, berhenti seenaknya, menyalip kendaraan lain sesuka hati dan sebagainya<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Wawancara dengan Widiawati (23 Tahun) Mahasiswa, tanggal 07 September 2011

<sup>6</sup> Wawancara dengan Sepni Yanti (40 Tahun) Ibu Rumah Tangga, tanggal 15 September 2011.

<sup>7</sup> Wawancara dengan Rika (25 tahun) Pegawai perusahaan, tanggal 05 November 2011.

Mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi pengendara atau pengemudi kendaraan baik yang roda dua maupun roda empat, baik itu kendaraan pribadi maupun kendaraan umum yang tidak dapat mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku atau yang benar. Sehingga dapat berbahaya dan mengakibatkan kerugian baik untuk dirinya sendiri maupun pengguna jalan yang lain seperti timbulnya kecelakaan lalu lintas. Sedangkan pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan pengemudi atau pengendara roda dua maupun roda empat yang dalam mengemudikan kendaraannya tidak mematuhi peraturan lalu lintas yaitu UUD No. 29 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan<sup>8</sup>. Berikut ini dapat dilihat daerah yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas:

**Tabel 2: Daerah Rawan Kecelakaan**

No	Daerah Rawan Laka	KM
1.	Jl. Adinegoro L. Buaya	20
2.	Sepanjang Jalan Bypass	-
3.	Jl. KH Sulaiman	4
4.	Jl. Padang Indarung	13
5.	Jl. Padang-Solok Lading Padi	23
6.	Jl. St. Syahrir	3
7	Jl. Bungus TL. Kabung	15

*Sumber: Data Lakalantas Polresta Padang 2012*

Dari tabel di atas dapat dijelaskan bahwa daerah rawan kecelakaan yang terdapat di Jl. Adinegoro L. Buaya pada km 20 yaitu terjadi di Simpang Kalumpang. Kecelakaan juga terjadi di sepanjang Jalan Bypass, pada Jl. KH Sulaiman terdapat di km 4 yang sering terjadi di Jalan Beringin. Jl. Padang

---

<sup>8</sup> Wawancara dengan IPDA Dwi Purwaningsih (24 tahun) Lakalantas Polresta Padang, tanggal 06 Juni 2012.

Indarung sampai Batas Kota kecelakaan yang sering terjadi di km 13, begitu juga di Jalan Padang-Solok yaitu di km 23. Sedangkan pada Jalan St. Syahrir yaitu pada km 3 yang terdapat di jalan Mata Air terjadi kecelakaan, karena banyaknya angkot tujuan Teluk Bayur arah Padang yang kebut-kebutan dan karakteristik masyarakatnya yang tidak memakai helem dan kedisiplinan yang kurang, serta kondisi Jalan yang kurang baik<sup>9</sup>.

Seharusnya cara sopir *hoyak* dalam mengendarai angkutan umum ini seperti kebut-kebutan, berhenti sembarang tempat, memakai musik yang sangat keras, sudah harus diberikan tindakan yang bukan hanya berupa tilang atau peringatan saja, tapi sudah harus dicabut izin trayeknya. Sopir *hoyak* yang suka kebut-kebutan di jalan raya seakan-seakan tanpa kendali dari dalam dirinya, maka hal ini dapat mempengaruhi pembentukan kepribadiannya dalam mengembangkan sikap dan emosi mereka.

Hal ini harus adanya sosialisasi antara juragan dengan sopir pertama untuk memilih sopir cadangan yang sesuai dengan persyaratannya. Bekerja sebagai sopir yang hanya bermodalkan keahlian dalam mengemudi mobil dengan baik, maka seseorang dapat menjadi sopir angkutan umum. Maka dari itu penelitian ini dilakukan untuk melihat kepribadian sopir *hoyak* trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang.

---

<sup>9</sup> Wawancara dengan IPDA Dwi Purwaningsih (24 tahun) Lakalantas Polresta Padang, tanggal 06 Juni 2012.

## **B. Permasalahan**

Berdasarkan latar belakang di atas penulis memfokuskan penelitian ini pada kepribadian sopir *hoyak*. Bagaimanapun keberadaan para sopir *hoyak* ini menimbulkan kesemberautan lalu lintas karena ugal-ugalan di jalan serta persaingan dalam merebut penumpang, mereka seperti mendapatkan mainan baru. Hal itu dilakukannya untuk memperlihatkan eksistensi mereka dan juga menjadi tujuan bagi penumpang remaja.

Banyak di antaranya sopir angkutan umum atau sopir *hoyak* ini yang berhenti seenaknya menurunkan penumpang di persimpangan, menerobos lampu merah dan saling berkejaran dalam mendapatkan penumpang tanpa menghiraukan keselamatan penumpang dan pemakai jalan lainnya. Setelah memotong kendaraan di depan langsung mereka memotong ke kiri menurunkan dan menaikkan penumpang secara mendadak, sikap mereka yang terburu-buru tidak sabar ketika ada penumpang yang turun dari angkotnya.

Berangkat dari permasalahan di atas maka pertanyaan yang akan dijawab dari penelitian ini adalah “Bagaimana kepribadian sopir *hoyak* trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang”?

## **C. Tujuan Penelitian**

Sesuai apa yang telah di rumuskan dari masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah “Mendeskripsikan kepribadian sopir *hoyak* trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang”.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat akademis: Sebagai daftar rujukan dan referensi awal bagi para peneliti yang akan mengadakan penelitian dan kajian lebih lanjut yang ada hubungannya dengan penelitian ini.
2. Secara praktis: sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi Pihak-pihak yang berwenang dalam menata lalu lintas dan bertindak tegas terhadap pengemudi angkutan umum di Kota Padang.

#### **E. Tinjauan Pustaka**

##### **a. Studi Relevan**

Penelitian sebelumnya berkaitan dengan penelitian ini diteliti oleh Zandra Fikrilla yang meneliti tentang simbol angkot dan maknanya studi interaksionisme simbolik terhadap perilaku penumpang pelajar angkot trayek Perumnas Pengambiran-Pasar Raya. Masalah yang ditelitinya yaitu membahas tentang penggunaan simbol-simbol tertentu yang dipahami maknanya oleh sopir dan penumpang. Peneliti ini mengungkapkan dan mendeskripsikan simbol dan maknanya oleh penumpang pelajar angkot trayek Perumnas Pengambiran-Pasar Raya.

Relevansi penelitian yang ada dengan penelitian yang peneliti lakukan adalah penelitian ilmiah yang mengkaji tentang permasalahan yang ada pada perilaku yang dilakukan seseorang dan juga mengenai dunia transportasi darat, tentang kendaraan umum jenis angkutan kota atau angkot. Dari penelitian tersebut menunjukkan, mengenai simbol-simbol

serta maknanya oleh sopir dan penumpang pelajar. Sedangkan fenomena yang ingin penulis kaji lebih mendalam adalah kepribadian sopir *hoyak* trayek Teluk Bayur-Pasar Raya khususnya untuk trayek Pusat Kota-Thamrin-Seberang Padang-Sultan Syahrir-Teluk Bayur.

#### **F. Kerangka Teoritis**

Penelitian ini menggunakan teori kepribadian status oleh Ralph Linton menjelaskan kepribadian status merupakan seperangkat kepribadian tipikal, yang sesuai dengan status seorang di dalam masyarakatnya. Status tersebut antara lain dapat berkaitan dengan pekerjaannya (*Occupational Status*). Seorang pribadi yang menduduki suatu status sosial, harus mengembangkan sikap dan emosi yang sesuai dan berguna bagi status tersebut. Banyak dari tipe kepribadian berbeda dapat berkaitan dengan status tertentu yang harus disandang oleh seorang pribadi dan harus dimiliki secara permanen atau sementara selama ia harus membawakan peran yang berkaitan dengan suatu status. Ada kalanya kepribadian perorangan, seorang sesuai sekali dengan kepribadian status tertentu yang harus ia bawakan. Tetapi ada kesempatan lain dapat berlawanan.

Pribadi-pribadi yang dapat membawakan kepribadian statusnya dengan baik dan tepat, adalah orang yang penyesuaian dirinya baik. Dalam kenyataan tidak semua orang dapat melakukan hal itu dengan baik, sehingga dapat mengacaukan hidupnya, karena timbul berbagai konflik mental yang dapat mengganggu kesejahteraan hidupnya<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Danandjaja, James. 1988. *Antropologi Psikologi*. Jakarta: CV Rajawali. Hal 41-49

Menurut Ruth Benedict yang menekankan bahwa setiap kebudayaan ada aneka ragam tipe temperamen yang telah ditentukan oleh faktor keturunan (*genetik*) dan faktor ketubuhan (*konstitusi*), yang timbul berulang-ulang secara universal. Tipe-tipe temperamen tersebut hanya yang cocok dengan konfigurasi dominan mayoritas dari orang-orang dari segala masyarakat akan berbuat sesuai terhadap tipe dominan dari masyarakatnya. Ini adalah apa yang disebut tipe kepribadian normal.

Tipe temperamen terlalu menyimpang (*deviate*) dari tipe dominan (*ruling type*), maupun karena mereka tidak cukup berbakat untuk dapat menyesuaikan diri dengan tipe dominan. Golongan minoritas ini adalah para penyimpangan dan abnormal. Benedict berpendapat bahwa tidak ada kriteria yang sah (*valid*) mengenai tipe kepribadian normal dan abnormal. Suatu kepribadian dianggap normal apabila sesuai dengan tipe kepribadian yang dominan, sedangkan tipe kepribadian yang sama jika tidak sesuai dengan tipe kepribadian dominan akan dianggap abnormal alias tidak normal atau penyimpangan.

Berdasarkan paparan di atas jika dikaitkan dengan kepribadian sopir *hoyak* yang suka kebut-kebutan, suka berkata kasar, bahwa peran yang dijalankan sebagai sopir *hoyak* harus mengembangkan sikap yang berguna bagi perannya. Tindakan atau perilaku yang dilakukan sopir *hoyak* merupakan perilaku abnormal. Perilaku ugal-ugalan di jalanan dan seakan-akan tanpa kendali dari dalam dirinya, hal ini sangat mempengaruhi perkembangan kepribadiannya. Penyimpangan yang dilakukan remaja

tersebut diperoleh melalui peran lingkungan yang tidak mendukung, serta dari pergaulan dimana mereka bermain. Pergaulan tersebut umumnya untuk mencari teman sebaya, perkumpulan teman sebaya yang kegiatannya bertentangan dengan nilai masyarakat justru akan memperburuk kepribadian seseorang.

## **G. Batasan Konseptual**

### **1. Kepribadian.**

Kepribadian khas kolektif atau kepribadian tipikal adalah untuk mencari pola kebudayaan masyarakat serta untuk mencari struktur kepribadian masyarakat, untuk mencari kepribadian rata-rata penduduk masyarakat dan mencari watak masyarakat tersebut<sup>11</sup>. Para ahli lebih fokus kepada pola tindakan manusia, dengan pola tingkah laku yang lebih khusus yang ditentukan oleh nalurinya, dorongan-dorongan, dan refleksnya. Susunan unsur-unsur akal dan jiwa yang menentukan tingkah laku atau tindakan seorang individu disebut kepribadian.

Kepribadian mewujudkan perilaku manusia. Perilaku manusia dapat dibedakan dengan kepribadiannya karena kepribadian merupakan latar belakang perilaku yang ada dalam diri seorang individu. Kepribadian mencakup kebiasaan-kebiasaan, sikap dan sifat lain yang khas dimiliki seseorang yang berkembang apabila individu tersebut berhubungan dengan individu-individu lainnya<sup>12</sup>. Hal ini tergambar pada sikap dan sifat sopir *hoyak* yang suka kebut-kebutan atau terburu-buru

---

<sup>11</sup> Danandjaja, James. 1988. *Antropologi Psikologi*. Jakarta: CV Rajawali. Hal 6

<sup>12</sup> Soekanto, Soerjono. 2009. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada. Hal 162.

dalam mengemudikan angkutan umum dan sifatnya yang selalu berkata kasar.

Perilaku merupakan suatu respon atau reaksi seseorang yang meliputi reaksi fisik, pernyataan dan pengalaman subjektif seseorang atau sesuatu yang menjelaskan segala tindakan dan apa yang dilakukan seseorang baik itu perkataan, pikiran dan perasaan. Adalah cara bertingkah laku tertentu dalam situasi tertentu<sup>13</sup>.

## 2. Sopir *Hoyak*.

Sopir merupakan orang yang melakukan pekerjaan yang mengendarai kendaraan bermotor baik itu roda 4 maupun roda 6 atau orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi. Sedangkan sopir *hoyak* yaitu sopir ke 2 atau sopir serap dari sopir pertama yang mengemudi angkot pada waktu siang sampai malam hari, yang dikemudikan oleh sopir yang masih remaja atau belum mencukupi umur dalam mengendarai angkutan umum.

Secara sosiologis, remaja umumnya memang amat rentan terhadap pengaruh-pengaruh eksternal. Proses pencarian jati diri, mereka mudah sekali terombang-ambing dan masih merasa sulit menentukan tokoh panutannya. Mereka juga mudah terpengaruh oleh gaya hidup masyarakat di sekitarnya, karena kondisi kejiwaan yang labil, remaja

---

<sup>13</sup> Soekanto, Soedjono. 1985. *Konsep-Konsep Dasar Sosiologi*. Jakarta: CV Rajawali. Hal 51.

mudah terpengaruh. Mereka cenderung mengambil jalan pintas dan tidak mau pusing-pusing memikirkan dampak negatifnya<sup>14</sup>.

## H. Metodologi Penelitian

### 1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Padang, tempatnya di daerah Teluk Bayur Bagian Selatan. Adapun pemilihan lokasi ini karena pada daerah Teluk Bayur ditemukan sopir *hoyak* yang masih di bawah umur. Menurut wawancara dengan Sekretaris Dewan Pimpinan Cabang Organda mengatakan bahwa dilihat dari perbandingan dengan trayek Tabing-Lubuk Buaya, itu memang lebih banyak terdapat pada daerah Teluk Bayur. Ini disebabkan karena pengawasan pengusaha yang lemah dan juga dari pihak-pihak yang berwenang<sup>15</sup>. Hal yang sama juga diungkapkan oleh Lakalantas Polresta Padang mengatakan bahwa memang banyak sopir yang masih di bawah umur pada angkot Teluk Bayur, karena faktor penduduknya yang susah. Angkot daerah Tabing itu sopirnya masih tertib dibandingkan dengan sopir Teluk Bayur yang bandel<sup>16</sup>.

### 2. Pendekatan dan Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, dengan menggunakan pendekatan ini peneliti dapat memperoleh informasi langsung dari pihak yang terkait dalam adanya kepribadian sopir *hoyak*.

---

<sup>14</sup> [file:///i:/tgas/outline/memahami remaja dari Berbagai Perspektif Kajian Sosiologi](file:///i:/tgas/outline/memahami%20remaja%20dari%20Berbagai%20Perspektif%20Kajian%20Sosiologi). Bagong Suyatno. FISIP Universitas Airlangga. Diakses tanggal 30/10/2011.

<sup>15</sup> Wawancara dengan Hasrianto (50 tahun), Sekretaris Dewan Pimpinan Cabang Organda Kota Padang, pada tanggal 12 Juni 2012.

<sup>16</sup> Wawancara dengan IPDA Dwi Purwaningsih (24 tahun). Lakalantas Polresta Padang, tanggal 06 Juni 2012.

Pendekatan kualitatif bertujuan mendeskripsikan makna dari fenomena sosial yang diteliti, namun yang terpenting adalah menjelaskan dan mendeskripsikan makna dari fenomena yang muncul yaitu kepribadian sopir *hoyak* trayek Pasar Raya-Teluk Bayur di Kota Padang.

Penelitian kualitatif dipandang mampu menemukan defenisi situasi serta gejala sosial dari subjek yang meliputi perilaku, motif dan emosi dari orang-orang yang diamati. Penelitian ini diambil karena adanya suatu perilaku/sikap yang dilihat dan aspek-aspek yang terkandung didalamnya tidak dapat digunakan dengan data-data statistik, sebab itu semua dapat menyembunyikan informasi yang sebenarnya. Keuntungan penelitian kualitatif adalah peningkatan pemahaman peneliti terhadap cara subjek memandang, karena ia berhubungan dengan subjek dan dunianya sendiri bukan dalam dunia yang tidak wajar.

Penelitian ini adalah tipe penelitian studi kasus. Studi kasus adalah suatu inkuiri empiris yang menyelidiki fenomena dalam konteks kehidupan nyata, bilamana batas-batas antara fenomena dan konteks tidak tampak dengan tegas, dan dimana multi sumber bukti dimanfaatkan<sup>17</sup>. Tipe studi kasus yang digunakan adalah studi kasus intrinstik, karena ingin mendapatkan pemahaman yang lebih baik dan mendalam tentang kasus kepribadian sopir *hoyak* pada sopir angkot trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang.

---

<sup>17</sup> Bungin, Burhan. 2003. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. Hal 20.

### 3. Informan Penelitian

Informan penelitian adalah orang yang memberikan informasi baik tentang dirinya atau orang lain tentang sesuatu kejadian kepada peneliti<sup>18</sup>. Informan dalam penelitian ini ditarik secara sengaja (*purposive sampling*), yaitu individu yang dianggap dapat memberikan informasi yang sesuai dengan permasalahan penelitian. Teknik penarikan *purposive sampling* ini digunakan karena dalam penelitian ini ditentukan kriteria informan atau subjek penelitian secara jelas agar tercapai fokus dalam penelitian.

Adapun yang menjadi kriteria pemilihan informan yaitu (1) sopir *hoyak* yang sudah lebih dari 2 tahun mengemudikan angkot pada trayek Teluk Bayur-Pasar Raya adalah sebanyak 15 orang (2) sopir dewasa, (3) penumpang, (4) orang tua sopir *hoyak* dan (5) organda. Di samping itu penulis juga mengambil informasi lain yang berasal dari instansi pemerintahan yaitu (6) pihak Polisi, (7) Dinas Perhubungan. Informan penelitian yang telah diwawancarai dalam penelitian ini yaitu berjumlah 32 orang, karena data yang diperoleh dari informan tersebut setelah melakukan analisis terhadap jawaban yang diwawancarai terasa sudah memuaskan. Milles and Huberman mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus-menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> Afrizal. 2005. *Penelitian Kualitatif dari Pengantar Sampai Membuat Laporan*. Padang: Labor Sosiologi Fisip UNAND. Hal 65.

<sup>19</sup> Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Jakarta: CV. ALFABETA. Hal 246.

#### 4. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini akan menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data yang diperoleh langsung oleh peneliti dari subjek penelitian. Data primer dalam penelitian ini adalah hasil wawancara dengan semua informan penelitian yaitu sopir *hoyak*, sopir dewasa, penumpang, orang tua sopir *hoyak*, pihak polisi dan organda. Sedangkan data sekunder yaitu data yang tertulis yang bersumber dari dokumen resmi yang dikeluarkan oleh Polresta Padang seperti data mengenai pelanggaran dan kecelakaan dan Dinas Perhubungan mengenai jumlah angkutan umum, serta data lain yang dapat memberikan informasi mengenai kepribadian sopir *hoyak* tersebut.

##### a. Teknik Observasi

Observasi adalah pengamatan secara langsung, bertujuan untuk mendapatkan gambaran yang tepat mengenai objek penelitian serta untuk mengecek kebenaran data informasi yang dikumpulkan<sup>20</sup>. Pengamatan yang dilakukan untuk melihat bagaiman sopir *hoyak* dalam melayani penumpang selaku konsumennya, melihat cara mereka dalam mengemudi dan memahami apa-apa saja kegiatan sopir diluar jam mengemudi.

Adapun teknik observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi partisipasi terbatas, teknik observasi partisipasi terbatas. Teknik ini dipilih karena dapat memberikan gambaran yang

---

<sup>20</sup> Keraf, Gorys.1984. *Komposisi Sebuah Pengantar Kemahiran Bahasa*. Flores: Nusa Indah. Hal 162.

konkret mengenai kepribadian sopir *hoyak* trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang. Dalam hal ini penulis memilih trayek Teluk Bayur-Pasar Raya karena disana terdapatnya sopir *hoyak* yang masih di bawah umur.

Jadi teknik observasi digunakan untuk pengamatan secara langsung dengan melihat sejauh mana aktivitas kehidupan sopir *hoyak*, meliputi kegiatan diluar jam mengemudi di tempat berkumpul sopir angkot yang terdapat di Mata Air, bagaiman melayani penumpang dan hubungan sesama sopir.

Observasi awal penulis lakukan pada Bulan November 2011 guna melengkapi data untuk penulisan proposal. Observasi pertama setelah ujian proposal atau untuk penelitian penulis lakukan pada hari kamis tanggal 05 April 2012. Pada saat itu penulis pergi ke Pasar Raya Padang sekitar pukul 13.00 WIB karena pada siang hari mereka beristirahat di warung tempat berkumpul sopir angkot yang terdapat di daerah Skep Mata Air. Hal pertama yang penulis lakukan mendekati salah seorang sopir angkot untuk mendapatkan atau mengetahui hal-hal mengenai sopir *hoyak* dan siapa-siapa saja sopir *hoyak* yang dapat penulis wawancarai.

Penulis mengamati kejadian yang berhubungan dengan kepribadian sopir *hoyak* trayek Teluk Bayur-Pasar Raya. Penulis mencatat hal-hal yang dirasa perlu untuk tambahan informasi penelitian. Kegiatan tersebut penulis lakukan selama 2 jam atau dari

pukul 15.00 WIB sampai 16.30 WIB. Selama penulis mengamatinya menemukan cara mereka dalam mengendarai mobil dengan cara kebut-kebutan, berhenti sembarangan tempat tanpa mempedulikan pengguna jalan raya lainnya. Setelah melakukan pengamatan dan observasi pertama, penulis mulai melakukan penelitian pada hari jum'at tanggal 06 April 2012. Hari pertama yang penulis lakukan yaitu pendekatan dengan sopir angkot yang berkumpul di scap yang dilakukan pada pukul 18.00 WIB sampai 22.00 WIB dan penelitian ini berlangsung sampai bulan Mei.

b. Teknik Wawancara

Wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu<sup>21</sup>. Dalam penelitian ini peneliti melakukan wawancara mendalam (*depth interview*). Wawancara mendalam adalah sebuah wawancara informal antara pewawancara dengan informan yang dilakukan berulang-ulang<sup>22</sup>. Dengan menggunakan pertanyaan yang telah dibuat dalam wawancara hanya berisikan pokok-pokok pikiran mengenai hal-hal yang ditanyakan pada waktu wawancara berlangsung. Informan diberi kebebasan untuk mengungkapkan apa yang ada di dalam pikirannya. Peneliti melakukan wawancara, dengan berusaha untuk

---

<sup>21</sup> Sugiyono, *ibid.* hal 72.

<sup>22</sup> Afrizal. 2005. *Penelitian Kualitatif dari Pengantar sampai Membuat Laporan*. Padang: Labor Sosiologi Fisip Unand. Hal 44.

menggali informasi sebanyak-banyaknya mengenai kepribadian sopir *hoyak* pada angkot Teluk Bayur. Agar mendapatkan informasi yang lebih lengkap tentang sopir angkot, di samping peneliti menggunakan buku catatan, peneliti juga menggunakan hp dan tape recorder untuk merekam.

Sebelum melakukan wawancara terhadap informan yang telah ditentukan, terlebih dahulu peneliti membuat pedoman wawancara yang berisikan pertanyaan-pertanyaan yang berkenaan dengan kepribadian sopir *hoyak*. Selanjutnya pertanyaan dilanjutkan pada sopir *hoyak*, sopir dewasa, pengusaha angkot, penumpang, polisi, organda, dinas Perhubungan, orang tua dari sopir *hoyak*. Wawancara dilakukan pada siang hari pada pukul 10.00 WIB sebelum mereka akan mengendarai angkot dan wawancara dilakukan di warung tempat mereka berkumpul di daerah Skep Mata Air. Pada sore hari dari pukul 18.00 WIB sampai pukul 22.00 WIB, karena pada malam hari informan mudah dicari setelah selesai mengemudikan angkot yang berkumpul di warung tempat perkumpulan sopir angkot yang terdapat di daerah Skep.

Dalam melakukan wawancara pertama kali peneliti mewawancarai salah seorang sopir *hoyak* asal Mata Air yang sedang duduk-duduk di warung tempat perkumpulan sopir angkot. Pada saat itu informan tidak mau di wawancarai sebab mereka awalnya merasa

terganggu dengan kedatangan peneliti dan peneliti disuruh lagi untuk datang keesokan harinya.

Setelah selesai melaksanakan wawancara dengan Rian Maulana (15 tahun) salah seorang sopir *hoyak* yang dijadikan informan, selanjutnya peneliti mewawancarai sekretaris Kantor Lurah Teluk Bayur dan Organda Teluk Bayur guna untuk mendapatkan data mengenai keadaan demografi Teluk Bayur dan jumlah sopir *hoyak*. Pada saat melakukan penelitian penulis bertemu dengan Jupri sopir angkot yang berumur 38 tahun yang sudah mengendarai angkot Teluk Bayur selama 15 tahun dan informan inilah yang memberikan informasi mengenai sopir *hoyak* yang peneliti wawancarai.

Wawancara di lakukan dalam suasana bebas dan santai. Pertanyaan di lakukan secara acak namun tetap sesuai dengan pokok-pokok pertanyaan yang ada dalam pedoman pertanyaan. Adapun pencatatan dan wawancara dilakukan dengan menggunakan beberapa alat wawancara, yakni berupa catatan lapangan dan pedoman wawancara serta hp untuk merekam hasil wawancara dan camera digital untuk memfoto sopir *hoyak* saat melakukan aktifitas seperti saat mengendarai angkot, kegiatan sopir di luar jam mengemudi.

Data yang di kumpulkan terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang di peroleh dari hasil

wawancara dengan informan tentang kepribadian sopir *hoyak* trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang. Sedangkan data sekunder adalah data yang di peroleh dari data tertulis yang terdiri dari gambaran umum lokasi penelitian, jumlah sarana dan prasarana dalam pendidikan, tingkat pendidikan dan agama di Kelurahan Teluk Bayur yang diperoleh dari Kantor Kelurahan Teluk Bayur.

Selama melakukan penelitian, banyak hal yang peneliti alami, terutama sekali dalam mewawancarai informan sesuai dengan prosedurnya. Dalam melakukan wawancara ini peneliti mendapat perlakuan yang baik dari informan yang akan di wawancarai, sehingga hal ini mempermudah peneliti untuk mendapatkan informasi sesuai dengan yang di harapkan. Kadang tidak semua sopir *hoyak* mau diminta untuk di wawancarai sesuai dengan tujuan penelitian ini. Kesulitan yang di temui pada saat penulis melakukan wawancara yaitu wawancara yang di lakukan pada malam hari. Itu yang menjadi kesulitan tersendiri bagi peneliti masuk pada setiap informan untuk di wawancarai. Akan tetapi, semua proses tersebut tidak menghalangi di temukannya maksud-maksud dan tujuan penelitian.

c. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi yang di lakukan dalam penelitian ini berupa penelaahan terhadap dokumen-dokumen yang dianggap perlu guna mendukung data penelitian yang di peroleh melalui wawancara.

Dokumen yang di jadikan sumber data dalam penelitian ini adalah Undang-Undang tentang Peraturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan data penduduk Daerah Teluk Bayur ataupun dokumen lainnya yang berhubungan dengan sopir *hoyak*.

## 5. Validitas Data

Agar data yang di peroleh lebih valid maka dilakukan teknik pemeriksaan keabsahan data melalui teknik ketekunan pengamatan, maksudnya adalah dalam penelitian ini akan dicari hal-hal, unsur-unsur atau keterangan dalam situasi yang relevan dengan masalah yang akan diteliti kemudian peneliti akan memusatkan diri pada hal-hal tersebut secara rinci dan berkesinambungan, kemudian hasil penelitian dikelola secara mendalam sampai ada suatu titik temu sehingga hasil yang akan diperoleh dapat dipahami.

Kemudian agar data yang diperoleh lebih valid lagi, maka di gunakan teknik triangulasi, yang dapat di lakukan dengan menguji pemahaman informan tentang hal-hal yang di informasikan informan kepada peneliti. Uji keabsahan melalui triangulasi ini dilakukan karena dalam penelitian kualitatif, untuk menguji keabsahan informasi tidak dapat dilakukan dengan alat-alat uji statistik<sup>23</sup>.

Pemilihan triangulasi dalam penelitian ini, karena informasi yang diperoleh peneliti melalui pengamatan akan lebih akurat apabila juga digunakan *Interview* dan menggunakan bahan dokumentasi untuk

---

<sup>23</sup> Bungin, Burhan.2003. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. Hal 191.

mengoreksi keabsahan informasi yang telah diperoleh dan hasil-hasil analisis data yang dilakukan peneliti lebih akurat apabila dilakukan uji keabsahan melalui uji silang dengan informan lain, termasuk dengan informan penelitian.

## **6. Analisis Data**

Data yang dikumpulkan melalui wawancara, observasi dan dokumentasi disusun dan diolah secara sistematis, kemudian disajikan secara deskriptif. Maksudnya data yang dikumpulkan tidak menggunakan perhitungan secara statistik, namun lebih menekankan pada interaksi kualitatif yang bertujuan untuk mencapai pengertian dan mendapatkan informasi yang memadai dari informan. Analisa data dilakukan dengan melakukan interpretasi data secara terus menerus dari awal penelitian. Proses analisa data hasil penelitian di mulai dengan menelaah data yang tersedia dari berbagai sumber atau informan. Setelah data tersebut dipelajari dan ditelaah, kemudian dilakukan penafsiran data sehingga data tersebut bermakna dalam menjawab pertanyaan tujuan penelitian dengan menghubungkan konsep-konsep yang diduga sebelumnya.

Dalam penelitian ini menggunakan model analisa interaktif yang terdiri dari tiga komponen yaitu: reduksi data, display data dan penarikan kesimpulan atau verifikasi. Ketiga komponen tersebut dilakukan secara bersamaan maksudnya antar komponen bukan merupakan langkah-langkah hirarkis tetapi dapat diulang kekomponen lain jika dirasa perlu untuk melengkapi data. Adapun cara analisa data kualitatif yang

dilakukan seperti yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman sebagai berikut:

#### 1. Mereduksi Data

Mereduksi data yang dimaksudkan merangkum, memilih, hal-hal yang pokok, memfokuskan kepada hal-hal yang penting, dicari pola dan temanya. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah peneliti tanpa harus mengurangi maksud dan makna yang sebenarnya.

Laporan dianalisis sejak dimulainya penelitian, laporan ini perlu direduksi yaitu dengan memilih hal-hal pokok yang sesuai dengan fokus penelitian kemudian mencari temanya. Data yang didapat dari lapangan langsung ditulis dengan rapi, terinci serta sistematis setiap selesai mengumpulkan data. Data yang telah direduksi dapat memberikan gambaran yang lebih tajam tentang hasil pengamatan dan memudahkan untuk mencarinya jika sewaktu-waktu diperlukan. Reduksi data dapat membantu memberikan kode-kode pada aspek tertentu seperti pandangan masyarakat mengenai kepribadian sopir *hoyak* trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang. Untuk menganalisa data yang diperoleh perlu dilakukan reduksi data, reduksi data dilakukan dengan cara memilih hal-hal pokok. Dalam proses pengumpulan data peneliti menggunakan kode-kode dan poin-poin tertentu supaya memperoleh penjelasan yang

jelas mengenai kepribadian sopir *hoyak* trayek Teluk Bayur-Pasar Raya di Kota Padang.

## 2. Melakukan Display (Penyajian)

Display data adalah menyajikan data dalam bentuk tulisan dan tabel. Dengan melakukan display data dapat memberikan gambaran secara menyeluruh sehingga memudahkan peneliti dalam menarik kesimpulan dan melakukan analisis. Setelah data dikelompokkan dengan memberikan poin-poin tertentu maka peneliti merumuskan bentuk penyajian data. Data disajikan dalam bentuk tulisan dan tabel yang dapat membantu peneliti untuk menguasai data yang diperoleh.

Pada tahap display data ini, penulis berusaha untuk menyimpulkan kembali data-data yang telah disimpulkan pada tahap reduksi data. Sebelumnya, agar didapat data yang lebih akurat, data yang dikelompokkan pada tahap reduksi data dibuat ke dalam bentuk tabel dan tulisan. Ini diharapkan dapat membantu peneliti dalam melakukan penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kemudian memeriksa kembali data yang telah disimpulkan dan telah dibuat dalam laporan penelitian, sebelum melanjutkan membuat laporan penelitian agar tidak terjadi pengulangan dalam menjelaskan mengenai data yang sama. Penyajian data dilakukan dengan menyajikan sekumpulan data mengenai kondisi sosial sopir *hoyak* dan kepribadian sopir *hoyak* dalam teks naratif yang disusun, diatur

dan diringkas secara sistematis sesuai dengan pokok permasalahan sehingga mudah dipahami.

### 3. Menarik Kesimpulan

Langkah terakhir yang dilakukan adalah penarikan kesimpulan. Kesimpulan dalam penelitian kualitatif merupakan temuan yang dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih belum begitu jelas, dan akhirnya dapat memberikan jawaban terhadap permasalahan yang telah dirumuskan dalam penelitian ini.

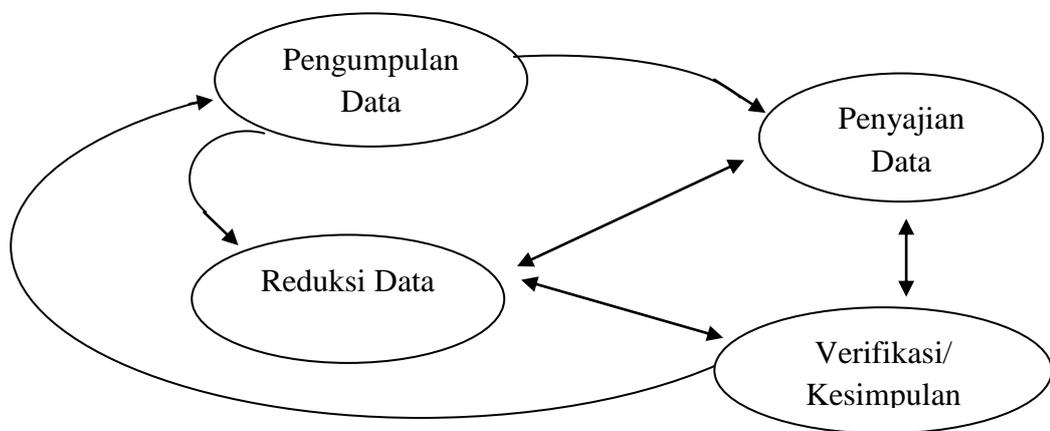
Penarikan kesimpulan dilakukan dengan cara menggabungkan dan menganalisis data yang didapat di lapangan baik yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara dan dokumentasi. Selanjutnya menganalisa data dengan cara membandingkan jawaban dari informan mengenai permasalahan. Penelitian yang sifatnya penting dibandingkan dengan data lain yang dianggap sebagai data tambahan. Apabila ada persamaannya maka ditinjau kembali untuk melihat tingkat kesamaan dan membuat laporan penelitian. Namun apabila masih terdapat perbedaan atau data belum lengkap maka penulis segera menanyakan kembali data tersebut agar bisa didapat kebenarannya.

Reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan sebagai sesuatu yang jalin menjalin, berulang dan terus menerus pada saat sebelum, selama dan sesudah pengumpulan data dalam

bentuk yang sejajar sehingga membentuk konfigurasi yang utuh. Data yang terkumpul nantinya dianalisa sesuai dengan model analisa interaktif (*interaksif of analysis*).

Adapun teknik analisis data model interaktif dapat disimpulkan melalui bagan di bawah ini:

#### Skema Proses Analisis Data<sup>24</sup>



---

<sup>24</sup> Michael Huberman, Milles B. 1992. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia Perss. Hal 20.