

SOPIR DAN ANGKOT GAUL DI KOTA PADANG

(Studi Kasus: Sopir Angkot Gaul Daerah Tabing Trayek Labor dan Tabing di Kota Padang)

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh

Gelar Sarjana Pendidikan Strata Satu (S1)



Oleh:

RIKO PUTRA

2007 / 89351

**JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2013**

HALAMAN PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

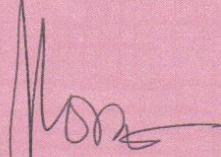
SOPIR DAN ANGKOT GAUL DI KOTA PADANG
(Studi Kasus: Sopir Angkot Gaul Daerah Tabing Trayek Labor dan Tabing di Kota Padang)

Nama : Riko Putra
BPINIM : 2007/89351
Program Studi : Pendidikan Sosiologi Antropologi
Jurusan : Sosiologi
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, Juli 2013

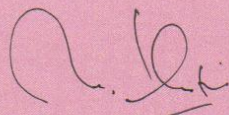
Disetujui Oleh

Pembimbing I



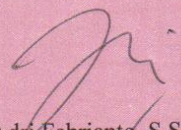
Nora Susilawati, S.Sos, M.Si
Nip: 197308091998022001

Pembimbing II



Mira Hasti Hasmira, SH, M.Si
Nip: 197905152006042003

Diketahui Oleh:
Ketua Jurusan Sosiologi



Adri Febrianto, S.Sos, M.Si
NIP 196802281999031001

Riko Putra, 2007/89351, “Sopir dan Angkot Gaul di Kota Padang (Studi Kasus: Sopir Angkot Gaul Daerah Tabing Trayek Pasar Raya-Labor Tabing di Kota Padang)”. Skripsi, Program Studi Pendidikan Sosiologi Antropologi, Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang. 2013.

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh ketertarikan peneliti dalam melihat fenomena munculnya angkot gaul di Kota Padang. Ketertarikan peneliti dalam melihat permasalahan ini adalah peneliti ingin mengetahui apa yang menyebabkan munculnya angkot gaul di Kota Padang. Sebagian besar angkot di Kota Padang melakukan modifikasi untuk menarik penumpang. Hal tersebut dilakukan oleh sopir angkot karena melihat apa yang telah dilakukan bus kota terhadap mobilnya sehingga bisa menarik penumpang dan tingginya persaingan antar angkot di Kota Padang membuat sopir angkot melakukan modifikasi dengan apa yang telah dilihatnya pada bus kota dan semakin maraknya tempat pemasangan audio visual di Kota Padang. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan fenomena munculnya angkot gaul.

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori pilihan rasional yang dikemukakan oleh James C. Coleman. Coleman mengungkapkan bahwa tindakan perseorangan mengarah kepada sesuatu tujuan dan tujuan itu ditentukan oleh nilai atau pilihan (*preferensi*) yang rasional. Aktor dipandang berupaya mencapai keuntungan maksimal dalam mencapai tujuannya dengan cara melakukan pilihan terhadap penggunaan sumber daya secara rasional. Begitu juga dengan sopir angkot memilih untuk mendandani angkotnya dengan berbagai aksesoris walaupun harus mengeluarkan biaya yang banyak tetapi hal tersebut dianggap adalah pilihan yang paling rasional menurut dirinya dengan tujuan bisa bersaing mendapatkan penumpang.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe studi kasus intrinsik. Teknik pemilihan informan dengan teknik *purposive sampling*. Jumlah informan secara keseluruhan adalah 37 orang. 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 fenomena munculnya angkot gaul di Kota Padang disebabkan oleh beberapa hal : (1). Meniru modifikasi bus kota (2). Dampak dari peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang selalu meningkat setiap tahunnya di Kota Padang. (3). Usia sopir, sopir muda yang menginginkan angkot yang berdandanan gaul. (4). Perkembangan audio visual yang semakin berkembang di Kota Padang. (5). Strategi bisnis, mensiasati persaingan yang terjadi antar angkutan umum.

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur atas keadiraat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karuniaNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan judul: **“Sopir dan Angkot Gaul di Kota Padang (Studi Kasus: Sopir Angkot Gaul Daerah Tabing Trayek Pasar Raya-Labor dan Tabing 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 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.
2. Ibu Nora Susilawati, S.Sos, M.Si selaku pembimbing I dan Ibu Mira Hasti Hasmira, SH, M.Si selaku pembimbing II sekaligus dosen P.A peneliti yang telah banyak membantu dan membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini.
3. Bapak Erianjoni, S.Sos, M.Si, Bapak Drs. Ikhwan, M.Si, Ibu Delmira Syafrini, S.Sos, MA, selaku dosen penguji yang telah banyak memberikan kritik dan saran demi kesempurnaan penulisan skripsi ini.

4. Bapak dan Ibu Dosen Jurusan Sosiologi Antropologi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.
5. Papa tercinta Sukarman, 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.
6. Mama tercinta Alimawarni 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.
7. Keluarga besar saya, Nenekku, Almarhum kakekku, Etek Nof, Unyin Bet, Ante Nel, Muetek Ayu, Acik Anton terima kasih atas dukungan, bantuan baik moril maupun materil dan doanya selama ini. Kepada adik-adik saya Adeng Hudaya, Afri litya Sukma, Abdi, Intan, Mutiara 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.
8. Bapak dan Ibu yang bekerja di Kesbangpol serta kepada Bapak Ibu yang di Kantor Kelurahan Air Tawar Barat terimakasih telah memberikan izin kepada penulis untuk melakukan penelitian di Daerah Labor dan Tabing Padang yang sangat banyak membantu dalam memberikan data-data untuk penulisan skripsi ini.
9. Buat seseorang yang selalu memberikan motivasi untuk tetap semangat menjalani semuanya dan juga selalu menemani disaat susah maupun senang.

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.

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 2013

Riko Putra

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK.....	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Batasan dan Rumusan Masalah.....	11
C. Tujuan Penelitian	12
D. Manfaat Penelitian.....	12
E. Tinjauan Pustaka	13
F. Kerangka Teoritis.....	15
G. Batasan Konseptual	17
1. Angkot Gaul	17
2. Sopir Angkot Gaul.....	18
H. Metode Penelitian.....	19
1. Lokasi Penelitian	19
2. Pendekatan dan Tipe Penelitian.....	19
3. Informan Penelitian.....	21
4. Teknik Pengumpulan Data	22
5. Triangulasi Data	29
6. Analisis Data	30

BAB II GAMBARAN DAERAH TELUK BAYUR

A. Kondisi Geografis Kota Padang.....	34
B. Kondisi Sosial Budaya	35
C. Keadaan Demografi.....	36
1. Jumlah Penduduk.....	36
2. Pekerjaan.....	37
3. Pendidikan.....	38
D. Gambaran Daerah Air Tawar Barat	39
1. Kondisi Geografis.....	39
2. Penduduk/Demografi.....	40
3. Mata Pencarian.....	40
4. Tingkat Pendidikan.....	42
5. Agama.....	42
6. Gambaran Transportasi di Kota Padang.....	43

BAB III MUNCULNYA SOPIR DAN ANGKOT GAUL

A. Penyebab Munculnya Angkot Gaul	47
1. Meniru Modifikasi Bus Kota.....	50
2. Dampak Dari Peningkatan Jumlah Kendaraan Bermotor.....	72
3. Usia Sopir.....	75
4. Perkembangan Audio Visual.....	81
5. Strategi Bisnis.....	85

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan	98
B. Saran.....	100

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel 1	: Penambahan Angkot Setiap Tahunnya.....	2
Tabel 2	: Jumlah Angkutan Kota Berdasarkan Trayeknya.....	4
Tabel 3	: Jumlah Penduduk Kota Padang.....	37
Tabel 4	: Persentase Penduduk Berumur 15 Tahun Ke Atas Yang Bekerja Menurut Lapangan Usaha.....	38
Tabel 5	: Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin dan Tingkat Pendidikan.....	38
Tabel 6	: Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin.....	40
Tabel 7	: Pekerjaan Penduduk Berdasarkan Jenis Pekerjaan.....	41
Tabel 8	: Jumlah Penduduk Pada Tingkat Pendidikan.....	42
Tabel 9	: Jumlah Penduduk Menurut Agama.....	43

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Pedoman Wawancara
- Lampiran 2 : Daftar Informan
- Lampiran 3 : Peta Daerah Air Tawar Barat
- Lampiran 4 : Surat atau SK Pembimbing
- Lampiran 6 : Surat Izin Penelitian dari Kantor Kesbangpol Kota Padang
- Lampiran 7 : Surat Izin Penelitian dari Kecamatan Padang Utara
- Lampiran 8 : Surat Izin Penelitian dari Kelurahan Air Tawar Barat
- Lampiran 9 : Jumlah Angkot Berdasarkan Trayek
- Lampiran 10 : Foto

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana dan prasarana yang sangat vital bagi manusia untuk membantu aktivitas dan rutinitas manusia, terutama dalam menunjang kegiatan perekonomian. Kegiatan-kegiatan perekonomian suatu daerah tergantung pada baik buruknya transportasi daerah tersebut. Pengertian transportasi di sini adalah gerakan pemindahan barang-barang dan orang-orang dari suatu tempat ketempat lain dengan menggunakan transportasi di daerah masing-masing¹.

Sejak dahulu transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat, hanya saja alat angkutan yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan barang-barang dalam jumlah kecil serta menggunakan waktu tempuh yang lama sekali. Antara tahun 1800-1860 transportasi telah mulai berkembang dengan dimanfaatkan sumber tenaga mekanis seperti kapal uap, kereta api yang banyak digunakan dalam dunia perdagangan dan dalam tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya dengan

¹Rasyidin Kameran. Transportasi di Kotamadya Padang, Laporan Penelitian, Unand. Hal, 8: 2009.

sistem transportasi multi modal dan seiring berjalannya zaman alat transportasi berkembang pesat dengan kemajuan teknologi mutakhir².

Perkembangan teknologi yang digunakan sekarang pembangunan perkotaan membutuhkan jasa transportasi yang baik dan juga memadai. Tanpa transportasi sebagai sarana penunjang tidak tercapai hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan perkotaan suatu daerah. Setiap tingkatan perkembangan wilayah perkotaan tersebut diperlukan kapasitas angkutan yang optimal. Transportasi merupakan hal yang sangat penting bagi kehidupan manusia, dengan bertambahnya jumlah kendaraan setiap tahunnya transportasi menjadi alat yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia³. Namun demikian diperlukan perhatian bahwa penentuan kapasitas termaksud dan tingkatan investasi merupakan hal yang tidak mudah. Dalam rangka menyusun sistem transportasi nasional atau dalam menetapkan kebijakan nasional harus menentukan terlebih dahulu tujuan-tujuan mana yang membutuhkan jasa angkutan dalam sistem transportasi tersebut.

Tabel 1. Penambahan Angkot Setiap Tahunnya

No	Tahun	Jumlah Angkot Pertahun
1	2009	2.107
2	2011	2.741
3	2012	2.772

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Padang⁴.

²Abbas Salim, Manajemen Transportasi, Jakarta: rajawali Pers hlm 5.

³Padang Ekspres.Minggu.Di akses Tanggal 12/03/2012.

⁴Dinas Perhubungan Kota Padang

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Padang terbukti dari tahun ke tahun penambahan sarana transportasi terus bertambah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Kota Padang dalam berpergian. Penambahan angkutan umum setiap tahunnya sebesar 4%⁵. Terjadinya penambahan ini akan menimbulkan permasalahan yang kompleks, seperti kesemberautan lalu lintas, kondisi jalan, rambu-rambu lalu lintas, trotoar, halte dan tempat parkir. Penambahan angkutan umum ini juga mempengaruhi jumlah para sopir angkutan umum.

Bekerja sebagai sopir angkot dinilai sebagian orang tidak memiliki susunan kerja yang jelas. Namun ternyata telah memiliki aturan-aturan yang telah ditetapkan dan disepakati oleh kedua belah pihak antara sopir dengan juragan⁶. Masyarakat Kota Padang pada umumnya, menggunakan sarana angkutan umum untuk membantu mereka dalam berpergian termasuk angkot, yang merupakan salah satu sisi dari unit usaha sektor informal, sub sektor tertier yang menggambarkan usaha atas ketidaktergantungan mereka pada bidang yang menghasilkan gaji tetap⁷.

Angkutan kota atau angkot banyak digunakan orang dimana pemilik angkot tersebut telah mendapatkan izin trayek dari Dinas Perhubungan dan

⁵Observasi awal di Dinas Perhubungan tgl 20 Agustus 2012, mengenai penambahan angkutan umum setiap tahunnya.

⁶<http://www.masbied.com/2011/02/27/masyarakat-dan-pola-hidup-masyarakat/#more-226> diakses tanggal 28092011.

⁷Hariyono, Paulus. 2007. *Sosiologi Kota Untuk Arsitek*. Jakarta: PT. Bumi Aksara. Hal 108.

memiliki asuransi bagi penumpang jika terjadi kecelakaan. Berdasarkan kode trayek dan jumlah angkot pada tabel di bawah ini, dapat kita lihat bahwa jumlah angkot paling banyak 295 angkot dengan trayek Pasar Raya–Lubuk Buaya sedangkan jumlah angkot paling sedikit trayek Pasar Raya–Air Manis memiliki 3 angkot. Namun penelitian ini dilakukan pada angkot Pasar Raya-Labor dengan jumlah 104 dengan kode trayeknya 422. Ini disebabkan angkot dengan trayek Pasar Raya-Labor Tabing merupakan salah satu trayek yang mempunyai jumlah angkot yang banyak dan semua angkotnya telah melakukan modifikasi. Trayek Pasar Raya-Labor Tabing ini juga banyak melalui sekolah, kantor, kampus dan Mall.

Tabel 2. Jumlah Angkutan Kota Berdasarkan Trayeknya

NO	Kode Trayek	Trayek	Jumlah Angkot
16	402	Pasar Raya-Air Manis	3
31	419	Pasar Raya-Lubuk Buaya	295
34	422	Pasar Raya-Labor	104

Sumber: Dinas Perhubungan jumlah angkot di Kota Padang⁸.

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Padang, angkot di Kota Padang dengan jurusan atau trayek yang berbeda-beda. Menariknya, sebagian besar dari angkot tersebut melakukan modifikasi untuk menarik penumpang. Dikalangan sopir dan pengusaha angkot jika tidak mau modifikasi, tidak usah

⁸Dinas Perhubungan Kota Padang, Jumlah Angkot di Kota Padang Berdasarkan Trayek yang Telah Ditentukan.

jadi pemilik atau sopir angkot. Memang, hanya sebagian kecil angkot yang tidak melakukan modifikasi. Berdasarkan penelusuran peneliti, angkot yang melakukan modifikasi sebagian besar adalah angkot jurusan Pasar Raya-Lubuk Buaya, Pasar Raya-Tabing, Pasar Raya-Labor, dan Pasar Raya-Siteba, serta angkot yang beroperasi ke arah Selatan Padang seperti Teluk Bayur. Jika kita lihat di kawasan Air Mancur Pasar Raya tepatnya di depan Masjid Muhammadiyah, akan terlihat banyak mobil yang berpenampilan menarik yang “*ngetem*” mencari penumpang. Misalnya, salah satu angkot *carry* bercat putih yang melayani rute Pasar Raya-labor⁹. Mobil yang dikemudikan oleh sopir bernama Romi nyaris dipenuhi oleh stiker. Di bagian ban terdapat sayap. Begitu juga di bagian bumper depan penuh variasi, lampu di bagian dalam, berwarna biru kerlap-kerlip, *soundsystem* dengan ukuran di atas standar bahkan sebagian ruang penumpang dipenuhi speaker besar.

Munculnya angkot gaul terjadi sekitar tahun 1999, yang awal mulanya hanya angkutan bus kota yang melakukan perombakan pada mobilnya. Tetapi pada saat itu perombakan yang dilakukan hanya sekedarnya saja tidak semewah saat sekarang ini yaitu hanya memakai stiker dikaca depan dan dibelakang saja dan dengan memakai sound system yang seadanya.

⁹Padang Ekspres • Minggu, 29/04/2012.

Modifikasi *ekstrem* sendiri mulai terjadi sekitar tahun 2004, hampir seluruh angkot di semua jurusan dalam Kota Padang melakukan hal yang sama terhadap angkotnya sehingga sudah seperti mobil balap. Bahkan banyak yang memakai plang ceper, memakai LCD, dan kamera sebagai aksesoris interior. Jika malam, tak jarang angkot-angkot Kota Padang ini sudah mirip diskotik berjalan. Bunyi dentuman musik yang keras diiringi dengan lampu interior yang berwarna-warni dan berkerlap-kerlip. Hal tersebut dilakukan karena anggapan bahwa sopir maupun juragan mencermati kebutuhan dan permintaan pelanggan atas pelayanan angkot milik mereka.

Mencermati golongan manakah yang paling dominan menggunakan angkot, para sopir mencoba mencari celah untuk dapat meningkatkan pelayanan mereka yakni dengan memberikan pelayanan tambahan sesuai target pelanggan sehingga menjadi daya tarik angkot mereka¹⁰. Fenomena ini muncul seiring dengan meningkatnya asumsi masyarakat khususnya pelajar tentang adanya angkot gaul dikalangan angkot yang ada di Kota Padang.

Angkot gaul yang dipandang memiliki kriteria seperti penampilan keren yang dipenuhi dengan stiker, musik dengan dentuman yang keras, memiliki sarana audio visual seperti TV atau DVD, aksesoris yang mencolok dengan botol sisa minuman keras dan penampilan mobil yang bergaya dengan kaca film dan aksesoris pada roda mobil. Angkot dengan penampilan seperti yang

¹⁰Koran: Davit, Harian Haluan, Senin 23 Maret 2012.

disebutkan di atas sering disebut dengan angkot gaul. Keberadaan angkot gaul ini juga memunculkan adanya sopir angkot gaul yang merupakan pengendara dari angkot gaul tersebut.

Penampilan sopir angkot gaul diseimbangkan dengan penampilan dari mobil yang dibawanya. Angkot yang berpenampilan gaul sering kali dikemudikan oleh sopir yang berusia muda. Berdasarkan observasi yang peneliti lakukan di lapangan, persaingan dalam bidang jasa angkot di Kota Padang sangat tinggi, sehingga untuk tetap bertahan para sopir angkot haruslah memiliki kecakapan dalam melihat minat pasar yakni penumpang. Hal ini terbukti bahwa angkot-angkot yang memberikan pelayanan lebih ini mampu menarik lebih banyak minat penumpang dari pada angkot yang biasa-biasa saja. Untuk menarik penumpang seorang sopir juga rela merubah cara berpenampilan dengan gaya gaul seperti yang disebutkan di atas. Cara berpakaian sopir ini juga mengikuti perkembangan zaman sesuai dengan trend pada zaman sekarang yang diminati remaja.

Namun tindakan dalam mengikuti trend angkot gaul yang dilakukan oleh sopir angkot gaul ini cenderung meresahkan masyarakat. Meningkatnya tingkat kriminalitas dengan maraknya kecelakaan, kasus pencopetan di atas angkutan umum, pelecehan seksual dan aksi premanisme di atas angkutan umum ini.

Menurut wawancara dengan penumpang, mengatakan bahwa pada zaman sekarang terdapatnya sopir dan angkot yang berdandan gaul seperti, angkot yang memiliki kaca film yang gelap yang dihiasi *sticker* dengan berbagai macam gambar dan tulisan. Sementara pekerjaan sopir memiliki tanggung jawab yang besar terhadap penumpangnya, tapi yang terjadi sopir angkot gaul ini sering tidak memperhatikan keamanan dan kenyamanan dari penumpang angkot yang dikendarainya, juga kenyamanan dari pengguna jalan lainnya seperti pengendara motor dan pejalan kaki (Ratna, 23 tahun)¹¹. Senada dengan pernyataan di atas, ketakutan juga disampaikan Poppy, 36 tahun warga Tabin, ibu dua orang anak ini mengaku harus memilih angkot dulu kalau hendak berpergian. “Saya lihat-lihat dulu sopirnya, apalagi tampangnya agak preman dan gaul saya tak naik. Biasanya yang seperti itu suka ngebut-gebut untuk mengejar setoran”¹². Berdasarkan pernyataan dari masyarakat dapat dilihat bahwa keberadaan sopir angkot gaul ini cukup meresahkan masyarakat karena tidak memperhatikan keselamatan penumpang dan pengguna jalan lainnya

Dilain hal, diungkapkan oleh Riko Syafrianto (30), seorang sopir angkot gaul menyebutkan bahwa modifikasi angkot baginya adalah untuk meningkatkan kepercayaan diri ketika berebut penumpang dengan angkot lain. “Ada rasa bangga jika mobil yang kita bawa itu bagus dan modifnya mantap, modifikasi angkot ikut menentukan jumlah setoran ke juragan atau

¹¹Wawancara Dengan Ratna 23 Tahun, Tanggal 12 Agustus 2012 Mahasiswa.

¹²Wawancara Dengan Poppy 36 Tahun, Tanggal 15 Agustus 2012 PNS.

pemilik angkot. “Kalau modifnya sederhana, paling-paling setorannya antara Rp.150 ribu-Rp.200 ribu sehari. Tapi jika *full* modif, bisa mencapai Rp.250 ribu per hari¹³.

Sama halnya dengan Muhammad Dayat (25)¹⁴, sopir angkot jurusan Batas Kota-Tabing-Pasar Raya Padang, menyebutkan modifikasi angkot yang dilakukannya semata untuk menarik penumpang, agar mau menaiki mobil mereka. Semakin bagus modifikasi, semakin banyak penumpang naik. Terutama siswa sekolah, yang merupakan pasar utama angkot. “Orang Padang ini seleranya sangat memilih, kalau hanya polos atau standar saja, mereka tidak mau naik mobil kita, jika sudah demikian, tentu saja kita akan kalah bersaing dengan angkot-angkot yang dimodifikasi. Bandingkan saja angkot polos atau angkot yang dimodif yang dipenuhi penumpang? tetap saja angkot yang dimodif yang penuh duluan”. Angkot Dayat sendiri adalah Suzuki Carry bercat putih. Di bagian atas kaca depannya ada stiker bertuliskan “*fast and furious*”. Sisi kiri kanan penuh sayap dan menutupi sebagian ban angkot yang sudah ceper.

Kemudian alasan lainnya yang diutarakan oleh sopir gaul adalah hal ini juga berpengaruh terhadap penghasilan mereka. Penghasilan rata-rata per hari sopir yang membawa angkot biasa kira-kira Rp. 2.00.000,00-Rp.3.00.000,00,

¹³Wawancara Mendalam Dengan Salah Satu Sopir di Kota Padang Tanggal: 4 Juli 2012.

¹⁴Wawancara Mendalam Dengan Sopir Angkot Muhammad Dayat di Kota Padang Tanggal: 4 Juli 2012.

sedangkan angkot yang telah melakukan modifikasi dapat berkisar antara Rp.4.00.000,00-Rp.5.00.000,00. Dari kenyataan tersebut, dapat tergambar bahwa para sopir angkot mendandani mobil mereka untuk kenaikan pendapatan perhari dan mengikuti trend yang terus berkembang agar bisa bersaing dengan sopir angkot lainnya, hal itu juga didukung oleh semakin ramainya tempat pemasangan kaca film dan audio visual di Kota Padang.

Kemudian disisi lainnya dengan adanya fenomena sopir dan angkot gaul juga berpengaruh pada sopir lainnya yang tidak mendandani mobil dengan corak gaul dan sopir yang tidak bergaya gaul, mengalami kekurangan pendapatan karena kalah bersaing dengan sopir angkot gaul. Sehingga membuat sopir-sopir yang berpenampilan biasa tersebut tersingkir karena penghasilan mereka menjadi jauh berkurang. Tidak jarang sopir tersebut beralih profesi dari sopir menjadi memilih menjadi kuli bangunan atau bahkan berhenti bekerja menjadi sopir dan menganggur.

Seharusnya cara sopir angkot gaul dalam mengendarai angkutan umum dan mendandani angkotnya seperti memakai kaca film, *stricker*, musik yang keras, dan aksesoris lainnya, sudah harus diberikan tindakan yang bukan hanya berupa tilang atau peringatan saja, tapi sudah harus dicabut izin trayeknya. Sopir angkot gaul yang memakai *interior* dan *eksterior* yang berlebihan ini akan mengganggu kenyamanan penumpang.

Hal ini harus adanya sosialisasi antara dinas perhubungan dengan pemilik angkot “*juragan*”. Bekerja sebagai sopir dengan bermodalkan keahlian mengemudi mobil dengan baik dan berperilaku baik maka seseorang dapat menjadi sopir angkot (angkutan kota) yang baik dan dapat bermanfaat bagi masyarakat. Kehidupan sopir angkot sering kali dikaitkan dengan kondisi ekonomi keluarga mereka, umumnya kondisi ekonomi mereka berada pada posisi ekonomi lemah dan ekonomi menengah. Maka dari itu penelitian ini dilakukan untuk melihat persoalan yang terjadi di lapangan yang berhubungan dengan fenomena munculnya sopir dan angkot gaul.

B. Batasan dan Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penulis memfokuskan penelitian ini pada fenomena munculnya angkot gaul di Kota Padang. Bagaimanapun keberadaan para sopir dan angkot gaul ini menimbulkan keresahan bagi masyarakat dan penumpang angkot. Hal ini dilakukan untuk memperlihatkan *eksistensi* para sopir angkot gaul demi memenuhi keinginan pelanggan yang umumnya pelajar dan mahasiswa yang memiliki jiwa muda, dengan terpenuhinya keinginan dan minat penumpang maka akan berujung pada peningkatan penghasilan para sopir angkot gaul.

Sebagian besar angkot di Kota Padang melakukan modifikasi untuk menarik penumpang. Hal tersebut dilakukan oleh sopir angkot karena melihat

apa yang telah dilakukan bus kota terhadap mobilnya sehingga bisa menarik penumpang dan tingginya persaingan antar angkot di Kota Padang membuat sopir angkot melakukan modifikasi dengan apa yang telah dilihatnya pada bus kota. Para sopir berlomba memodifikasi angkot mereka dengan berbagai *aksesoris interior* seperti memakai kaca film, *striker*, *soundsystem* yang keras, bahkan ada yang memajang deretan minuman keras. Dalam menarik penumpang seorang sopir juga merubah cara berpenampilan dan berperilaku gaul.

Berangkat dari permasalahan diatas maka pertanyaan yang akan dijawab dari penelitian ini adalah “Mengapa munculnya fenomena angkot gaul di Kota Padang”.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah penelitian di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk Menjelaskan fenomena munculnya angkot gaul di Kota Padang.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat akademis: Akan menghasilkan tulisan ilmiah tentang fenomena munculnya sopir angkot *gaul*.
2. Manfaat praktis: Sebagai pedoman bagi pemilik angkot agar dapat mengontrol angkotnya, sehingga dapat memilih sopir yang sesuai dan

memiliki pengalaman serta cara berpakaian yang baik. Apabila telah terkontrol maka tidak menimbulkan keresahan bagi masyarakat.

3. Manfaat teoritis: Secara teoritis ini dapat dijadikan sebagai bahan rujukan bagi peneliti selanjutnya yang tertarik mengungkapkan masalah ini lebih rinci dan mendalam dimasa yang akan datang.

E. Tinjauan Pustaka

a. Studi Relevan

Penelitian sebelumnya yang dapat dijadikan acuan dan yang membedakan diantaranya adalah skripsi yang dibuat oleh Mhd. Miftah (2004) mengenai “Strategi Adaptasi Sopir Oplet Dalam Memperoleh Penghasilan”¹⁵. Merupakan kajian Antropologi dan studi pada angkutan kota jurusan Pasar Raya-Siteba. Hasil penelitiannya menuliskan bahwa dalam melakukan aktifitasnya guna memperoleh penghasilan, sopir angkot sangat tergantung pada orang lain, seperti induk semang, penumpang, agen, petugas lalulintas, sopir oplet lain dan montir. Strategi adaptasi sopir oplet ini, diterapkan sesuai dengan situasi dan kondisi yang berlangsung. Penghasilan yang mereka peroleh ditentukan oleh strategi alam.

Bekerja sebagai sopir oplet memiliki hubungan yang baik antara elemen pendukung dari oplet tersebut. Strategi adaptasi yang mereka terapkan kadangkala butuh pengorbanan terlebih dahulu, seperti

¹⁵Mhd. Miftah (2004) mengenai “Strategi Adaptasi Sopir Oplet Dalam Memperoleh Penghasilan”.yang merupakan kajian Antropologi dan studi pada angkutan kota jurusan Pasar Raya-Siteba.

mengeluarkan sejumlah uang untuk mendandani mobil. Dalam hal ini sesama sopir mengalami kompetisi dalam pengetahuan, pengalaman dan sosialisasi tentang angkutan umum. Dalam memperoleh penghasilan yang cukup buat setoran dan gaji sopir di perlukan suatu pola adaptasi atau penyesuaian dengan penumpang. Dalam proses adaptasi inilah seorang sopir harus mampu untuk menaikkan penumpang yang sesuai dengan kapasitas kendaraan, dengan kata lain penumpang harus selalu tetap penuh, walaupun harus bersaing dengan angkutan kota yang begitu banyak dalam satu trayek. Strategi adaptasi yang dilakukan para sopir dengan begitu banyaknya persaingan diantaranya adalah memperbagus kendaraan, seperti memasang kaca film, memberi sound musik dan memberikan pelayanan yang baik kepada setiap penumpang.

Penelitian yang sama juga dilakukan 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 Raya¹⁶.

¹⁶Zandra Fikrilla yang meneliti tentang simbol angkot dan maknanya studi interaksionisme simbolik terhadap perilaku penumpang pelajar angkot trayek perumnas Pengambiran-Pasar Raya.

Dalam konteks ini yang peneliti lakukan, dimana penelitian ini lebih memfokuskan kajian pada fenomena munculnya sopir angkot gaul. Sehingga dapat dilihat bahwa kajian tersebut berbeda dari segi aktor pelaksana, lokasi serta yang diamati. Yang sedikit banyaknya juga akan berpengaruh terhadap perbedaan metode perilaku sopir angkot tersebut.

Secara umum, hal yang membedakan penelitian yang akan dilakukan dengan ke dua penelitian yang telah dilakukan tersebut sebagaimana yang menjadi rujukan dalam penelitian ini adalah penelitian yang dilakukan ini berbeda dari aspek lokasi penelitian, kasus yang diteliti serta waktu pelaksanaan penelitian. Namun harus diakui bahwa kedua penelitian yang telah dilakukan sebelumnya sebagaimana yang peneliti sebutkan di atas, telah menjadi sumber inspirasi dan masukan tersendiri bagi peneliti dalam penulisan penelitian ini.

F. Kerangka Teoritis

Penelitian yang dilakukan oleh penulis menggunakan teori pilihan rasional yang dikemukakan oleh James S. Coleman. Teori pilihan rasional memusatkan perhatian pada aktor. Aktor dipandang sebagai manusia yang mempunyai tujuan atau mempunyai maksud. Artinya, aktor mempunyai tujuan dan tindakannya tertuju pada upaya untuk mencapai tujuan itu. Aktor pun dipandang mempunyai pilihan (atau nilai, keperluan). Teori pilihan rasional tidak menghiraukan apa yang menjadi pilihan atau apa yang menjadi sumber pilihan aktor. Hal yang penting adalah kenyataan bahwa tindakan

dilakukan untuk mencapai tujuan yang sesuai dengan tingkatan pilihan aktor¹⁷.

Coleman mengungkapkan bahwa "Tindakan perseorangan mengarah kepada sesuatu tujuan dan tujuan itu (dan juga tindakan) ditentukan oleh nilai atau pilihan (*preferensi*)". Untuk maksud yang lebih teoritis, Coleman menjelaskan bahwa aktor rasional adalah aktor yang melihat tindakan yang dapat memaksimalkan kegunaan atau yang memuaskan keinginan dan kebutuhan mereka. Menurut Coleman ada dua unsur utama dalam teori pilihan rasional yaitu aktor dan sumber daya. Sumber daya adalah sesuatu yang menarik perhatian dan yang dapat dikontrol oleh aktor¹⁸.

Dalam mengejar tujuan tertentu, aktor tentu memperhatikan biaya tindakan. Seorang aktor mungkin memilih untuk tidak mengejar tujuan yang bernilai sangat tinggi bila sumber dayanya tidak memadai, bila peluang untuk mencapai tujuan itu mengancam peluangnya untuk mencapai tujuan yang sangat bernilai. Aktor dipandang berupaya mencapai keuntungan maksimal dalam mencapai tujuannya dengan cara melakukan pilihan terhadap penggunaan sumber daya secara rasional.

Sopir angkot yang memutuskan untuk mendandani angkotnya dengan berbagai aksesoris pada dasarnya dalam melakukan tindakan tersebut ditentukan oleh adanya nilai atau pilihan yang mereka pilih secara rasional

¹⁷ Ritzer George, Douglas J. Goodman. 2004. *Teori Sosiologi Modern, Edisi ke-enam*. Jakarta: Prenada Media Kencana. Hal 394

¹⁸ Ibid Ritzer George, Hal 395

menurut dirinya. Tindakan yang dilakukan oleh sopir angkot dalam mendandani angkotnya adalah yang menurut mereka bisa memaksimalkan kegunaan atau yang memuaskan keinginan dan kebutuhan mereka. Pilihan dari sopir angkot dalam mendandani angkotnya adalah dengan tujuan akan mendapatkan penumpang yang lebih banyak dengan meniru apa yang telah dilakukan oleh bus kota dan melihat persaingan antar angkot yang begitu ketat.

Nilai-nilai, keinginan dan kebutuhan yang merupakan bagian dari sumber daya guna meentukan pilihan tindakan aktor juga merupakan kontrol terhadap tindakan si aktor di dalam masyarakat. Sopir angkot memiliki nilai-nilai dalam menentukan tindakan dalam mendandani angkotnya dengan berbagai aksesoris yang mereka lakukan dimana dari segi nilai ekonomi hal tersebut merupakan salah satu bentuk bagaimana manusia sebagai makhluk sosial dalam melayani apa yang dibutuhkan manusia lainnya. Sementara itu nilai tersebut juga memberikan keuntungan bagi sopir angkot karena hal tersebut akan berdampak kepada penghasilan sopir angkot.

G. Batasan Konseptual

1. Angkot Gaul

Angkutan kota atau angkot banyak digunakan orang dimana pemilik angkot tersebut telah mendapatkan izin trayek dari Dinas Perhubungan dan memiliki asuransi bagi penumpang jika terjadi kecelakaan. Angkot gaul yang dipandang memiliki kriteria seperti

penampilan kerenc dipenuhi dengan stiker, musik dengan dentuman keras, memiliki sarana audio visual seperti TV atau DVD. Aksesoris mencolok dengan botol sisa minuman keras dan penampilan mobil yang bergaya dengan kaca film dan aksesoris pada roda mobil. Angkot dengan penampilan seperti yang disebutkan di atas sering disebut dengan angkot gaul.

2. Sopir Angkot Gaul

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 angkot gaul adalah orang yang mengemudikan angkot yang mempunyai dandanan angkot yang dipenuhi interior dan eksterior seperti mobil yang dipenuhi stricker, berbagai miniatur dan sound system dengan berbagai variasi serta dandanan sopir yang identik dengan anak gaul seperti sopir yang memakai celana pensil, bertindik, tato serta angkot yang memakai kaca film yang gelap dengan musik yang keras.

Secara sosiologi tindakan yang ditunjukkan oleh sopir angkot gaul adalah terdorong dari keinginan untuk sopir untuk menarik perhatian penumpang hingga merubah penampilannya. Seperti yang diminati penumpang agar dapat memperoleh lebih banyak penumpang dengan

kesan gaul yang diperlihatkan karena sebagian besar penumpang adalah pelajar dan mahasiswa yang pada umumnya meminati menumpang mobil angkot gaul.

H. Metode Penelitian

a. Lokasi Penelitian

Lokasi Penelitian ini dilakukan di Kota Padang dengan jalur trayek Tabing-Pasar Raya Padang, termasuk didalamnya jalur Labor. Pemilihan lokasi disebabkan angkot dengan trayek Pasar Raya-Labor Tabing merupakan salah satu angkot dengan jumlah angkot yang banyak dan semua angkotnya telah melakukan modifikasi. Trayek Pasar Raya-Labor Tabing ini juga banyak melalui tempat umum seperti sekolah, perkantoran, kampus dan mall.

b. Pendekatan dan Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, dengan menggunakan pendekatan ini peneliti dapat memperoleh informasi langsung dari pihak yang terkait dalam munculnya fenomena sopir dan angkot gaul. Pendekatan kualitatif bertujuan mendeskripsikan makna dari fenomena sosial yang diteliti, namun yang terpenting adalah menjelaskan dan mendeskripsikan makna dari fenomena yang muncul yaitu fenomena munculnya sopir dan angkot gaul trayek Pasar Raya-Labor Tabing di Kota Padang.

Penelitian kualitatif dipandang mampu menemukan definisi 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 dimanfaatkan¹⁹. Tipe studi kasus yang digunakan adalah studi kasus intrinsik, karena digunakan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik dan mendalam tentang fenomena munculnya sopir angkot gaul pada Trayek Pasar Raya-Tabing dan Labor di Kota Padang.

¹⁹ Bungin, Burhan. 2003. *Analisis data penelitian kualitatif*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. Hal 20.

c. Informan Penelitian

Informan penelitian adalah orang yang memberikan informasi baik tentang dirinya atau orang lain tentang sesuatu kejadian kepada peneliti²⁰. 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 adalah: (1) Sopir angkot gaul yang membawa angkot gaul yang sudah lebih 2 tahun mengemudikan angkot trayek Pasar Raya-Labor Tabing sebanyak 14 orang, (2) Sopir angkot biasa sebanyak 2 orang, (3) Mantan sopir sebanyak 3 orang, (4) Pemilik angkot sebanyak 3 orang, (4) Penumpang yaitu masyarakat, pelajar dan mahasiswa 10 orang, Di samping itu peneliti juga mengambil informasi lain yang berasal instansi pemerintahan dan tempat usaha stiker dan audio visual yaitu (5) Organda, (6) Tempat pembuatan aksesoris angkot, (7) Dinas Perhubungan. Informan penelitian yang telah diwawancarai dalam penelitian ini yaitu

²⁰Afrizal.2005. *Penelitian Kualitatif dari Pengantar Sampai Membuat Laporan*. Padang: Labor Sosiologi Fisip UNAND. Hal 65.

berjumlah 43 orang, karena data yang diperoleh dari informan tersebut setelah melakukan analisis terhadap jawaban yang diwawancarai terasa sudah memuaskan.

d. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dapat menggunakan sumber primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data atau data yang diperoleh dari lapangan, sedangkan sumber sekunder yaitu sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat dokumen, jurnal, studi kepustakaan dan lain-lain²¹. Penelitian ini menggunakan teknik observasi, wawancara, studi dokumentasi.

a. Teknik Observasi

Observasi adalah pengamatan secara langsung, bertujuan untuk mendapatkan gambaran yang tepat mengenai objek penelitian serta untuk mengecek kebenaran data informasi yang dikumpulkan²². Observasi merupakan suatu metode penelitian yang dijalankan secara sistematis dan secara sengaja, dijalankan dengan menggunakan alat indera dengan sebaik-baiknya.

Adapun jenis observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi non partisipasi. Dalam observasi ini peneliti tidak

²¹ Sugiyono. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Jakarta: CV. Alfabeta. Hal 62.

²² Keraf, Gorys. 1984. *Komposisi Sebuah Pengantar Kemahiran Bahasa*. Flores: Nusa Indah. Hal 162.

ikut ambil bagian langsung dalam situasi yang diteliti, peneliti tidak bertindak sebagai pelaku namun hanya bertindak sebagai penonton untuk memperoleh gambaran yang konkret mengenai fenomena munculnya sopir angkot gaul pada jurusan Pasar Raya-Tabing di Kota Padang. Jadi teknik observasi digunakan untuk pengamatan secara langsung dengan melihat sejauh mana aktivitas kehidupan sopir angkot gaul dalam menarik penumpang, hubungan dengan penumpang dan sesama sopir.

Observasi awal dimulai pada tanggal 12 Agustus 2012 bertujuan untuk melengkapi pengamatan dan memperjelas permasalahan yang muncul pada saat pengajuan proposal penelitian. Sedangkan observasi pertama setelah pelaksanaan seminar proposal dilaksanakan pada hari Selasa tanggal 19 Maret 2013 pukul 07.00 WIB, observasi awal ini peneliti lakukan dengan langsung bertindak sebagai penumpang angkot gaul, pada pagi hari saat penumpang umumnya bersiap-siap untuk berangkat beraktivitas, peneliti menaik angkot gaul yang berpenampilan keren dengan berbagai aksesoris dan striker. Hal ini dilakukan karena pada jam tersebut umumnya sopir angkot saling berebutan penumpang.

Peneliti mengamati kejadian yang berhubungan dengan perilaku yang ditunjukkan sopir angkot gaul. Peneliti memperhatikan dan kemudian melakukan pencatatan mengenai situasi yang peneliti

temui dilapangan. Peneliti menumpang angkot dengan naik di depan Ramayana Super Mall. Selama bertindak sebagai penumpang peneliti duduk dibagian depan, di sebelah sopir.

Dalam pengamatan peneliti dapat memperoleh informasi mengenai perilaku yang ditunjukkan oleh sopir angkot gaul. Saat mengendarai angkotnya sopir terlihat sangat tergesa-gesa, sopir dengan mudah menyalip kendaraan lain, baik kendaraan umum maupun pribadi. Dalam situasi ini sopir membunyikan musik dengan keras, menghidupkan LCD dan ruang didalam mobil bersih dan harum.

Dapat diperhatikan bahwa tidak jarang sopir berkata baik pada penumpang yang akan digaetnya, dengan merayu agar penumpang yang berdiri menunggu angkot, tertarik untuk menaiki angkotnya. Sopir angkot gaul ini juga diperhatikan memacu kendaraannya seperti betul-betul sedang menjadi seorang pembalap, saat udara pagi masih bersih dan kendaraan pribadi masih sepi dapat diperhatikan angkot gaul ini berpacu-pacu saling mendahului angkot lainnya dengan kecepatan tinggi.

Setelah melakukan pengamatan pertama ini peneliti turun di depan Simpang Cendrawasih. Kemudian peneliti kembali melakukan pengamatan pada hari berikutnya, Rabu tanggal 20 Mei 2013. Pengamatan selanjutnya peneliti lakukan pada tempat pangkalan mobil

angkot Labor yaitu didaerah Cendrawasih Tabin yang dilakukan pada pukul 15.00 WIB pada saat sopir angkot bergantian dengan sopir lainnya dan melakukan isthiraat siang. Pengamatan ini dilakukan hingga beberapa kali sampai bulan Mai 2013, hingga penelitian ini rampung dilaksanakan.

b. Teknik Wawancara

Wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu²³. Dalam penelitian ini peneliti melakukan wawancara mendalam (*In Depth Interview*). Wawancara mendalam adalah sebuah wawancara informal antara pewawancara dengan informan yang dilakukan berulang-ulang²⁴. 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 sesuai dengan jenis informasi yang diharapkan.

Peneliti melakukan wawancara dengan berusaha untuk menggali informasi sebanyak-banyak mengenai perilaku sopir angkot gaul dalam menarik penumpang dan perilaku yang ditunjukkan sopir angkot gaul dalam menjalankan pekerjaannya sebagai sopir. Agar mendapatkan

²³ Sugiyono, *ibid.* hal 72.

²⁴ Afrizal.2005. *Penelitian Kualitatif dari Pengantar sampai Membuat Laporan*. Padang: Labor Sosiologi Fisip Unand. Hal 44.

informasi yang lebih lengkap tentang sopir angkot, disamping peneliti menggunakan buku catatan, peneliti juga menggunakan Hp dan tape recorder untuk merekam.

Dalam mempermudah wawancara yang dilakukan, peneliti menyusun pedoman wawancara yang berisikan pertanyaan-pertanyaan yang berkenaan dengan perilaku sopir angkot gaul. Berdasarkan pedoman wawancara yang telah disusun tersebut pertanyaan diajukan kepada sopir angkot gaul, sopir angkot lainnya, penumpang, pengusaha (juragan) angkot, pihak kepolisian dan organda serta anggota keluarga sopir angkot gaul.

Wawancara awal dilaksanakan pada hari Rabu tanggal 20 Maret 2013, pukul 16.00 WIB. Sore hari antara pukul 15.00 WIB sampai dengan pukul 16 WIB sore, para sopir angkot sering berkumpul untuk beristirahat, sehingga lebih mudah untuk diwawancara. Kemudian wawancara juga dilakukan pada saat pukul 20.00 WIB hingga 22.00 WIB. Wawancara dilakukan dipangkalan angkot labor didaerah Cendrawasih. Wawancara yang dilakukan pada malam hari ini lebih efektif dan dapat menjangring jawaban dengan lebih baik, karena pada jam tersebut sopir angkot telah beristirahat dan menghitung penghasilan sambil menunggu angkot dicuci.

Informan yang pertama kali peneliti wawancarai adalah seorang sopir angkot gaul yang bernama Nanang Septiawan (18 tahun),²⁵ warga Air Tawar, saat diwawancarai Nanang yang menamatkan pendidikan di SMK jurusan Mesin ini sedang menikmati makan siang disebuah warung di Jalan Cendrawasih. Saat pertama kali menghadapi Nanang, peneliti mengutarakan maksud untuk mewawancarai informan namun Nanang merasa tidak terganggu dengan kedatangan peneliti, oleh karena itu wawancara dapat berlangsung dengan baik.

Wawancara dilaksanakan dengan suasana yang bebas, saat wawancara baru berlangsung, Nanang kemudian dihampiri oleh rekannya sesama sopir angkot gaul yang juga akan beristirahat, Nanang memperkenalkan temannya yang juga sopir angkot gaul. Informan tersebut bernama Fajaruddin Ihsan (20 tahun),²⁶ warga Siteba. Wawancara yang terjadi dengan kedua informan kemudian peneliti rekam dengan menggunakan telepon selular. Pertanyaan yang diajukan berkenaan dengan perilaku sopir angkot gaul yang telah disusun pada lembaran pedoman wawancara.

Data yang dikumpulkan terdiri dari data primer dan sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh melalui hasil wawancara sedangkan data sekunder diperoleh data tertulis yang terdiri dari gambaran

²⁵Wawancara mendalam dengan sopir Angkot Gaul di Kota Padang Nanang Septiawan, Tanggal: 20 Maret 2013.

²⁶Wawancara mendalam dengan sopir di Kota Padang Fajaruddin Ihsan, Tanggal: 20 Maret 2013.

umum situasi penelitian. Jumlah sarana dan prasarana angkutan umum, dan informasi lainnya terkait dengan temuan yang diperoleh dalam penelitian yang diperoleh dari berbagai pihak terkait.

Selama melaksanakan penelitian peneliti memperoleh banyak pengalaman, terutama dalam hal menyesuaikan topik wawancara dengan lembar pedoman wawancara agar tujuan wawancara dapat tercapai dan dapat menjaring data yang dibutuhkan. Informan yang peneliti hadapi dengan sukarela dan terbuka memberikan informasi, hal ini memudahkan peneliti dalam melakukan wawancara. Walaupun dalam situasi lapangan ditemui karakteristik yang berbeda-beda, namun tidak menghalangi peneliti mendapatkan informasi sesuai dengan hasil yang diharapkan.

c. Studi Dokumentasi

Data dalam penelitian ini juga berupa informasi yang diperoleh melalui dokumen catatan yang mempunyai manfaat antara lain:

1. Sumber informasi yang telah tersedia dan mudah memperolehnya.
2. Bersifat stabil dan akurat yang mencerminkan situasi atau kondisi yang sebenarnya.
3. Dapat dianalisis secara berulang-ulang dengan tidak mengalami perubahan.

Studi dokumentasi yang dilakukan dalam penelitian ini berupa penelaahan terhadap dokumen-dokumen yang dianggap perlu guna mendukung data penelitian yang diperoleh melalui wawancara.

5. Triangulasi Data

Agar data yang diperoleh lebih sahih (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 digunakan teknik triangulasi, yang dapat dilakukan dengan menguji pemahaman informan tentang hal-hal yang diinformasikan informan kepada peneliti. Uji keabsahan melalui triangulasi ini dilakukan karena dalam penelitian kualitatif, untuk menguji keabsahan informasi tidak dapat dilakukan dengan alat-alat uji statistik²⁷.

Triangulasi data yang dilakukan dalam penelitian ini dilakukan dengan melakukan pemeriksaan silang antara data wawancara dengan data pengamatan dan dokumentasi yang diperoleh. Triangulasi juga dilakukan dengan melakukan pengecekan dan membandingkan data yang diperoleh dengan berbagai sumber, teknik-teknik triangulasi yang dilakukan dalam

²⁷ Bungin, Burhan. 2003. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. Hal 191.

penelitian ini adalah: (a) membandingkan data hasil pengamatan dengan hasil wawancara, (b) membandingkan apa yang dilakukan informan di depan umum dengan apa yang dilakukannya secara pribadi, (c) membandingkan apa yang dilakukan informan pada situasi tertentu dengan apa yang dilakukannya sepanjang waktu dalam masa pengamatan, (d) membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang lain.

Pemilihan triangulasi dalam penelitian ini, karena informasi yang diperoleh peneliti melalui pengamatan akan lebih akurat apabila juga digunakan *interview* dan menggunakan bahan dokumentasi untuk mengoreksi keabsahan informasi yang telah diperoleh. Dan hasil-hasil analisis data yang dilakukan peneliti akan 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.

Untuk menganalisis data penelitian, teknik analisis yang digunakan adalah model interaktif Miles dan Huberman. Langkah-langkah dalam teknik analisis interaktif adalah:

1. Mereduksi data yang dimaksudkan sebagai proses penyeleksian dan pemedahan data mentah yang diperoleh dalam matrik catatan lapangan sebagai wahana perangkuman data.
2. Melakukan display (penyajian) data dengan kegiatan menampilkan informasi yang didapatkan melalui kegiatan reduksi. Penyajian data dilakukan dengan menyajikan sekumpulan data mengenai kondisi sosial sopir angkot gaul dan perilaku sosial dalam mengendarai angkutan dan dengan penumpang dalam teks naratif

yang disusun, di atur dan diringkas secara sistematis sesuai dengan pokok permasalahan sehingga mudah dipahami.

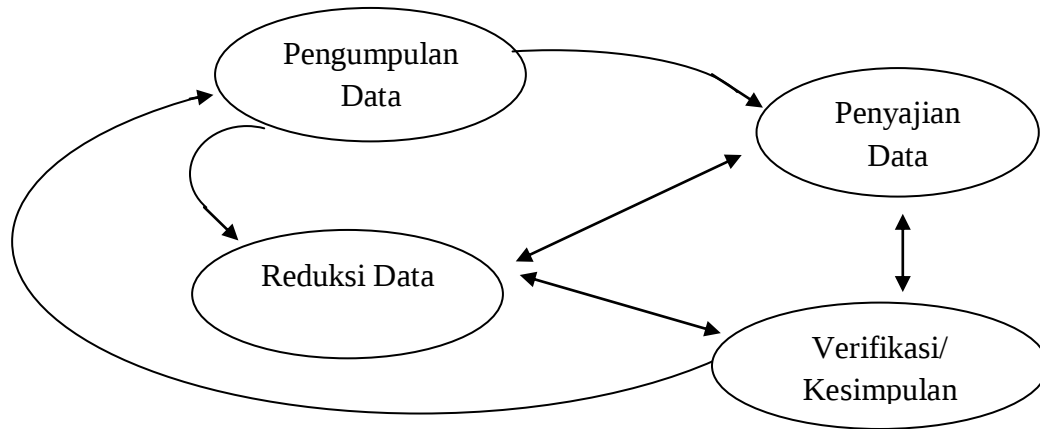
3. Menarik Kesimpulan

Penarik kesimpulan dilakukan secara terus menerus sepanjang proses penelitian berlangsung, dari sejak awal memasuki lapangan, penulis mencari arti benda-benda mencatat keteraturan pola-pola, penjelasan-penjelasan, konfigurasi-konfigurasi yang mungkin alur sebab-akibat proposisi kesimpulan akhir diambil dengan cara memikirkan ulang skema penulisan, dan upaya-upaya untuk meningkatkan lebih rinci sehingga kesimpulan yang didapatkan sesuai dengan tujuan penelitian serta gambaran yang jelas tentang fenomena munculnya sopir angkot gaul.

Reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan sebagai sesuatu yang dijalin 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 analisis).

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

Skema Proses Analisis Data²⁸



²⁸ Michael Huberman, Milles B. 1992. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia Perss. Hal 20.

BAB II

GAMBARAN UMUM KOTA PADANG

A. Kondisi Geografis Kota Padang

Kota Padang adalah ibu kota Provinsi Sumatera Barat yang terletak di sebelah pantai barat pulau Sumatera, berada 0° 44' 0" dan 1° 08' 35" Lintang Selatan serta antara 100° 05' 05" dan 100° 34' 09" Bujur Timur. Pada awalnya luas Kota Padang adalah 33 Km², yang terdiri dari 3 Kecamatan dan 13 buah Kampung, yaitu Kecamatan Padang Barat, Padang Selatan dan Padang Timur, dengan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1979 dan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1980 tanggal 21 Maret 1980 wilayah Kota Padang menjadi 694,96 km² atau setara dengan 1,65 persen dari luas Provinsi Sumatera Barat. Kota Padang terdiri dari 11 Kecamatan dan 104 Kelurahan dengan Kecamatan terluas adalah Koto Tangah yang mencapai 232,25 km².

Secara administratif Kota Padang letaknya berbatasan dengan tiga daerah kabupaten dan satu samudera, yaitu sebagai berikut:

1. Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Padang Pariaman.
2. Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Pesisir Selatan.
3. Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Solok.
4. Sebelah barat berbatasan dengan Samudera Indonesia.²⁹

²⁹ Anggiyosrizal, Persaingan antar kelompok pembalap liar di Kota Padang, Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial UNP Padang 2010 (skripsi).

B. Kondisi Sosial /Budaya

Filosofi *Adat Basandi Syara', Syara' Basandi Kitabullah* merupakan sebuah filosofi yang banyak dikenal oleh masyarakat luas untuk wilayah Sumatera Barat atau Kota Padang. Selain itu juga ada beberapa poin penting tentang gambaran umum keadaan sosial budaya masyarakat Kota Padang antara lain:

1. Masyarakat kota Padang pada umumnya adalah orang Minang (Minangkabau).
2. Garis keturunan orang Minang memakai azas matrilineal.
3. Umumnya laki-laki Minang yang sudah dewasa akan merantau.
4. Merantau bagi orang Minang adalah budaya, tetapi walaupun orang Minang merantau mereka tidak lupa untuk membangun kampung halamannya.
5. Umumnya kantor-kantor pemerintah daerah di Kota Padang mengadopsi arsitektur Rumah Bagonjong (rumah dengan atap yang menyerupai tanduk, yang dikenal dengan sebutan Rumah Gadang).
6. Masakan Padang umumnya pedas.
7. Pada umumnya masyarakat Kota Padang diisi oleh orang-orang pendatang dari beberapa kota dalam Provinsi Sumatera Barat³⁰.

Penduduk Kota Padang pada umumnya adalah para pendatang dari berbagai daerah, yang memungkinkan untuk penyebaran paham dan nilai-nilai

³⁰ Anggiyosrizal, Persaingan antar kelompok pembalap liar di Kota Padang, Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial UNP Padang 2010 (skripsi).

yang dimiliki oleh para sopir angkot. Hal ini terlihat dari banyaknya para pendatang yang memiliki tujuan tertentu untuk hidup dan menetap di Kota Padang, mulai dari pelajar, mahasiswa, para pekerja dan pencari lapangan pekerjaan. Media massa juga berperan penting dalam membawa pengaruh dan nilai-nilai dari pekerjaan sebagai sopir angkot yang disebabkan angkot di kota Padang yang unik dan pendapatan yang lumayan karena masyarakat Kota Padang yang menaiki angkot cukup banyak.

C. Keadaan Demografis

1. Jumlah Penduduk

Pada tahun 2009, penduduk Kota Padang telah mencapai 838,190 jiwa meningkat dari sejumlah 819.740 jiwa, dari tahun sebelumnya. Kecamatan terpadat jumlah penduduknya adalah Koto Tangah dengan 157.956 jiwa dengan wilayah terluas hingga mencapai 33 persen dari luas Kota Padang. Maka kepadatan penduduknya termasuk sedikit yaitu 680 jiwa/Km². Seperti yang dijelaskan didalam tabel berikut:

Tabel 3. Jumlah Penduduk Kota Padang

NO	NAMA KECAMATAN	JUMLAH PENDUDUK(JIWA)
1	Bungus Teluk Kabung	23.592
2	Lubuk Kilangan	42.585
3	Lubuk Begelung	104.323
4	Padang Selatan	61.967
5	Padang Timur	85.279
6	Padang Barat	66.102
7	Padang Utara	74.667
8	Nangalo	57.523
9	Kuranji	117.694
10	Pauh	52.502
11	Koto Tengah	157.950
JUMLAH		838.190

Sumber : Padang dalam angka (BPS 2010)

2. Pekerjaan

Menurut survei yang dilakukan BPS, 41,21 persen dari penduduk Kota Padang yang berumur 10 tahun ke atas adalah pekerja atau sementara tidak bekerja, kemudian jumlah pencari kerja yaitu 2,17 persen dari penduduk berumur 10 tahun ke atas. Sisanya sebesar 56,62 persen adalah bukan angkatan kerja, termasuk didalamnya adalah orang yang bersekolah, mengurus rumah tangga dan lain-lain. Seperti yang terlihat dalam tabel berikut.

Tabel 4. Persentase Penduduk Berumur 15 Tahun ke Atas Yang bekerja Menurut Lapangan Usaha.

NO	LAPANGAN USAHA	L	P	JUMLAH(%)
1	Pertanian,kehutanan,pemburuandan perikanan	—	—	—
2	Pertambangan dan pengalian	6,59	4,34	5,80
3	Industri	0,63	0,00	0,41
4	Listrik,gas,dan air bersih	11,23	9,62	10,67
5	Konstruksi	0,41	0,51	0,45
6	Perdagangan ,hotel dan Restoran	12,08	9,00	11,01
7	Komunikasi dan Transportasi	30,09	37,43	32,05
8	Keuangan	12,81	8,27	11,23
9	Jasa-jasa	2,62	4,56	3,30
10	Lainnya	21,48	24,72	22,61
		2,05	1,54	1,87
Jumlah		100	100	100

Sumber : Padang dalam angka (BPS 2010)

3. Pendidikan

Pendidikan masyarakat Kota Padang dapat dilihat dari sarana/fasilitas pendidikan yang tersedia. Jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin dan tingkat pendidikan dapat dilihat dari tabel berikut ini:

Tabel 5. Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin dan Tingkat Pendidikan Tahun 2010.

NO	TINGKAT PENDIDIKAN	JENIS KELAMIN			JUMLAH ⁰ %
		LAKI-LAKI	PEREMPUAN		
1	Sekolah dasar	86	13	99	0,48
2	SMP	361	146	507	2,46
3	SMU	4.917	5.104	10.021	48,68
4	D1 dan d3	59	468	527	2,56
5	Serjana muda/D3	907	1,69	2.597	12,45
6	Serjana	2.614	4,22	6.834	12.20
JUMLAH		1.420.531	638.041	20.585	100

Sumber : Padang dalam angka (BPS 2010)

Pendidikan rata-rata informasi yang disebut adalah setara sekolah menengah umum, namun ada juga beberapa diantara mereka berpendidikan sarjana (S1) dan (S2).

D. Gambaran Daerah Air Tawar Barat

1. Kondisi Geografis

Daerah Labor dan Tabing secara geografis terletak pada Kelurahan Air Tawar Barat yang berada dalam Kecamatan Padang Utara. Kelurahan ini terletak di sebelah Utara dari pusat Kota Padang dengan ketinggian kira-kira 6 (enam) meter dari permukaan laut. Kelurahan ini terletak di pinggir Kota dengan berbatas :

- a. Sebelah Utara berbatas dengan Kelurahan Parupuk Tabing.
- b. Sebelah Selatan berbatas dengan Kelurahan Ulak Karang.
- c. Sebelah Barat berbatas dengan Samudera Indonesia.
- d. Sebelah Selatan berbatas dengan Kelurahan Air Tawar Timur.

Dengan ketinggian kira-kira 6 (enam) meter dari permukaan laut dan dengan curah hujan rata-rata 300 m/tahun menjadikan daerah ini termasuk daerah yang beriklim panas. Dengan temperature udara berkisar antara 25” C sampai dengan 35” C.

Luas daerah ini secara keseluruhan 12,2 km. Jarak dari pusat pemerintahan ke kecamatan adalah kira-kira 3 km. Jarak dari ibu kota ke Kabupaten ke Kota Madya Dati II kira-kira 6 km. Kelurahan ini sangat

dekat dengan pusat kota dan didukung dengan sarana transportasi yang lancar dan memadai maka daerah ini sangat mudah dicapai.

2. Penduduk / Demografi

Penduduk Kelurahan Air Tawar Barat terdiri dari 62 (enam dua) RT dan 14 (empat belas) RW pada tahun 2012 yaitu 15.301 jiwa dengan perbandingan 6.963 jiwa laki-laki dan 8.338 jiwa perempuan dengan jumlah kepala keluarga 2.525 KK. Berikut ini dapat dilihat table rincian penduduk menurut jenis kelamin :

Tabel 6. Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	%
1.	Laki-Laki	6.963	48,31
2.	Perempuan	8.338	51,69

Sumber : Data Kantor Kelurahan Air Tawar Barat 2012

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa persentase penduduk terbesar berdasarkan jenis kelamin adalah perempuan yaitu sebanyak 51,69 %. Sedangkan jenis kelamin laki-laki dengan persentase sebanyak 48,31%. Ini menunjukkan bahwa jenis kelamin perempuan lebih banyak jumlahnya dari jenis kelamin laki-laki.

3. Mata Pencarian

Pekerjaan penduduk Kelurahan Air Tawar Barat Memiliki berbagai pekerjaan. Pekerjaan berladang tidak didapati pada kelurahan ini. Hal ini juga dipengaruhi oleh kondisi geografis dimana daerah pertanian dapat dikatakan tidak ada. Daerah Air Tawar Barat merupakan

daerah non pertanian. Ini sesuai dengan kondisi Kota yang kompleks maka penduduk banyak yang bekerja sebagai PNS, Swasta, Pengrajin, Pedagang, TNI/Polri, buruh dan sebagainya. Sedangkan mereka yang bekerja sebagai petani tidak ada sama sekali. Kebanyakan penduduk bekerja sebagai PNS dan swasta.

Tabel 7. Pekerjaan Penduduk Berdasarkan Jenis Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah
1.	Pegawai Negeri Sipil	3.889 orang
2.	Pedagang	1.617 orang
3.	Swasta	1.45 orang
4.	Penjahit	25 orang
5.	Tukang Batu	18 orang
6.	Tukang Kayu	8 orang
7.	Nelayan	60 orang
8.	TNI/Polri	38 orang
9.	Pengusaha	10 orang
10.	Sopir	83 orang
	total	5.893

Sumber : Data Kantor Kelurahan Air Tawar Barat 2012

Dari tabel di atas terlihat jumlah penduduk yang banyak bekerja sebagai PNS sebanyak 3.889 jiwa. Penduduk yang memiliki pekerjaan swasta berjumlah 1.45 jiwa. Penduduk yang bekerja sebagai sopir 83 jiwa. Sedangkan jumlah penduduk yang paling sedikit bekerja sebagai pengusaha yaitu sebanyak 10 orang.

4. Tingkat Pendidikan

Jika dilihat dari data Kelurahan Air Tawar Barat, di bidang pendidikan terdapatnya tingkat jenjang pendidikan terdapatnya tingkat jenjang pendidikan dari TK sampai perguruan tinggi dapat dilihat dari table berikut :

Tabel 8. Jumlah Penduduk Pada Tingkat Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah
1.	TK	297 orang
2.	SD	2928 orang
3.	SLTP	3031 orang
4.	SLTA	3833 orang
5.	Perguruan Tinggi	2660 orang
	Total	12749 orang

Sumber : Data Kantor Kelurahan Air Tawar Barat 2012

Sarana dan prasarana untuk menunjang terlaksananya proses pendidikan yang terdapat di Kelurahan Air Tawar Barat atau kelurahan sekitarnya, maka disini terdapat taman Kanak-Kanak (TK) yang berjumlah 6 buah, 7 buah Sekolah Dasar (SD), 1 buah Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan 2 buah Sekolah Menengah Atas (SMA) dan 1 buah Perguruan Tinggi.

5. Agama

Pada masyarakat Air Tawar Barat terdapat 3 jenis agama yang dianut penduduknya yaitu agama Islam, Khatolik, Protestan. Ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 9. Jumlah Penduduk Menurut Agama

No	Agama yang dianut	Jumlah
1.	Islam	15114 orang
2.	Protestan	130 orang
3.	Khatolik	57 orang
	Total	15301 orang

Sumber : Data Kantor Kelurahan Air Tawar Barat 2012

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa mayoritas agama yang paling banyak dianut oleh masyarakat Air Tawar Barat adalah agama Islam sebanyak 15114 jiwa. Penduduk yang memiliki agama Khatolik sebanyak 57 jiwa, serta agama Protestan sebanyak 130 jiwa.

6. Gambaran Transportasi di Kota Padang

1. Angkutan Kota

Saat kita memasuki kehidupan yang serba modern. Pada kehidupan modern ini tentulah selalu mengutamakan waktu salah satu yang menunjang aktivitas manusia adalah alat transportasi. Transportasi sangat penting karena erat kaitannya dengan aktivitas manusia sehari-hari. Tanpa adanya transportasi maka aktivitas manusia akan terganggu.

Salah satu alat transportasi yang banyak dipakai masyarakat adalah angkutan kota. Alasan mengapa sebagian masyarakat memilih menggunakan angkot karena biayanya yang relative murah dan terjangkau oleh segenap lapisan masyarakat. Hal ini juga didukung dengan jumlah angkutan kota yang beroperasi cukup memadai

sehingga dapat mencukupi pelayanan jasa angkutan baik dari segi kenyamanan dan kecepatan.

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Padang terbukti dari tahun ke tahun penambahan sarana transportasi terus bertambah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Kota Padang dalam berpergian. Berikut jumlah penambahan angkot setiap tahunnya:

Tabel 1. Penambahan Angkot Setiap Tahunnya

No	Tahun	Jumlah Angkot Pertahun
1	2009	2.107
2	2011	2.741
3	2012	2.772

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Padang³¹.

Penambahan angkutan umum setiap tahunnya sebesar 4%³². Terjadinya penambahan ini akan menimbulkan permasalahan yang kompleks, seperti kesemberautan lalu lintas, kondisi jalan, rambu-rambu lalu lintas, trotoar, halte dan tempat parkir. Penambahan angkutan umum ini juga mempengaruhi jumlah para sopir angkutan umum.

³¹Dinas Perhubungan Kota Padang

³²Observasi awal di Dinas Perhubungan tgl 20 Agustus 2012, mengenai penambahan angkutan umum setiap tahunnya.

2. Sopir Angkot

Dalam kehidupan sehari-hari banyak ditemui berbagai jenis pekerjaan yang masih dipilih oleh individu yang mempunyai taraf rata-rata pendidikannya rendah. Salah satunya menjadi sopir angkutan kota (angkot). Pengertian sopir angkot adalah seseorang yang mengemudikan mobil yang berkapasitas kurang lebih 9-11 orang, memiliki SIM B (umum) dan mengendarai mobil yang berplat nomor kuning yang sengaja dioperasikan untuk mendapatkan penghasilan.

Profesi sebagai sopir angkutan kota tergolong sebagai pekerjaan informal. Pekerjaan informal memiliki karakteristik tidak memiliki jam kerja yang tetap, tidak memerlukan jenjang pendidikan dan tidak memakai seragam tertentu. 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 gaul adalah orang yang mengemudikan angkot yang mempunyai dandanan angkot yang dipenuhi interior dan eksterior seperti mobil yang dipenuhi *stricker*, ceper, berbagai miniatur seperti pajangan deretan botol minuman keras, lampu yang berwarna warni dan *sound system* yang keras, dandanan sopir angkot gaul identik dengan anak gaul seperti memakai celana dengan model kaki kecil dan

ketat, bertindik, bertato, rambut yang diwarnai serta menggunakan aksesoris seperti gelang dan kalung.

Faktor yang mendukung munculnya sopir gaul dan angkot gaul karena ketatnya persaingan dengan sesama sopir angkot yang membuat para sopir mencermati minat pasar yaitu penumpang dengan cara mendandani angkot mereka dengan bermacam eksterior dan interior dengan meniru modifikasi dari bus kota, dampak dari bertambahnya jumlah kendaraan bermotor dan tingginya persaingan yang terjadi antara sopir angkot sehingga hal tersebut akan mempengaruhi pendapatan mereka. Dengan mendandani angkot seperti angkot lainnya yang telah identik dengan inisial angkot gaul dan pengemudi sendiri juga melakukan hal yang sama yaitu berdandan seperti layaknya anak-anak gaul, mereka berpandangan bahwa hal ini merupakan upaya yang dilakukan dalam menengahi persaingan yang terjadi agar juga dapat diminati oleh para penumpang.

dilakukan oleh bus kota dan melihat persaingan antar angkot yang begitu ketat.

Hasil penelitian mengungkapkan bahwa munculnya fenomena angkot gaul di Kota Padang yaitu (1) Meniru modifikasi bus kota, adanya keinginan pemilik angkot untuk meniru penampilan bus kota yang banyak menarik penumpang dengan penampilannya. (2) Dampak peningkatan jumlah kendaraan bermotor, menurunnya jumlah penumpang akibat dari meningkatnya volume kendaraan roda dua yang bermunculan seiring dengan berkembangnya perusahaan pembiayaan kendaraan secara kredit di Kota Padang. (3) Usia sopir, sopir angkot yang masih muda menginginkan angkot yang dikemudikannya dipandang sebagai angkot gaul. (4) Perkembangan audio visual, semakin berkembangnya usaha pemasangan audio visual dan mudahnya sopir angkot dalam membeli peralatan audio visual dengan cara kredit dan mengikuti jula-jula. (5) Strategi bisnis, tingginya persaingan yang terjadi antar angkot membuat sopir angkot mengatur siasat dalam melakukan persaingan. Hal tersebut menimbulkan semakin tajamnya persaingan antar angkot yang berakibat semakin menjadinya gaya modifikasi bahkan hingga penampilan yang ekstrim untuk sebuah kendaraan umum seperti menggunakan kaca film sekeliling mobil dan mengganti bentuk kaca dan velg mobil.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dikemukakan di atas maka dapat disarankan untuk pihak-pihak yang terkait seperti pihak Kepolisian, Organda dan Dinas Perhubungan untuk lebih memperhatikan tata tertib berlalu lintas yang dilakukan oleh sopir angkot terutama sopir angkot gaul yang sering membuat terancamnya keselamatan penumpang dengan perilaku mengemudi yang kurang baik, aksesoris mobil yang berlebihan yang dapat mengundang kriminalitas. Kemudian bagi peneliti lainnya dapat menjadi acuan untuk melakukan penelitian yang relevan dengan fokus penelitian yang berbeda seperti meneliti mengenai kepribadian dan pengetahuan sopir angkot serta penelitian yang relevan lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, Manajemen Transportasi, Jakarta: rajawali Pers.
- Afrizal.2005. *Penelitian Kualitatif dari Pengantar sampai Membuat Laporan*.
Padang: Labor Sosiologi Fisip Unand.
- Anggiyosrizal, Persaingan antar kelompok pembalap liar di Kota Padang, Jurusan
Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial UNP Padang 2010 (skripsi).
- Bungin, Burhan.2003. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PT Raja Grafindo
Persada.
- Dinas Perhubungan Kota Padang, Jumlah Angkot di Kota Padang Berdasarkan
Trayek yang Telah Ditentukan.
- Dinas Perhubungan Kota Padang Tanggal 1 Februari 2013.
- Goodman, Douglas dan George Ritzer.2007.*Teori Sosiologi Modern Edisi Keenam*.
Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- <http://pieterumaya.blogspot.com/2013/01/angkot-padang.html>.
- <http://www.masbied.com/2011/02/27/masyarakat-dan-pola-hidup-masyarakat/#more-226> diakses tanggal 28092011.
- Hariyono, Paulus. 2007. *Sosiologi Kota untuk Arsitek*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Keraf, Gorys.1984. *Komposisi Sebuah Pengantar Kemahiran Bahasa*. Flores: Nusa
Indah.
- Koran: Davit, Harian Haluan, Senin 23 Maret 2012.
- Mhd. Miftah (2004) mengenai “Strategi Adaptasi Sopir Oplet dalam Memperoleh
Penghasilan”.yang merupakan kajian Antropologi dan studi pada angkutan
kota jurusan Pasar Raya-Siteba.
- Michael Huberman, Milles B. 1992. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas
Indonesia Perss.
- Padang Ekspres. Minggu.Di akses Tanggal 12/03/2012.

Padang Ekspres • Minggu, 29/04/2012.

Rasyidin Kamer. Transportasi di Kotamadya Padang, laporan penelitian Unand.

Observasi awal di Dinas Perhubungan tgl, 1 Februari 2013, mengenai penambahan angkutan umum setiap tahunnya.

Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R &D*. Jakarta : CV. Alfabeta.

Sugiyono. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Jakarta: CV. Alfabeta.

Soejono, Soedjono. 1985. *Konsep-konsep Dasar Sosiologi*, Jakarta: CV Rajawali.

Zandra Fikrilla yang meneliti tentang simbol angkot dan maknanya studi interaksionisme simbolik terhadap perilaku penumpang pelajar angkot trayek perumnas Pengambiran-Pasar Raya. Skripsi Jurusan Sosiologi, Program Studi Pendidikan Sosiologi-Antropologi. Universitas Negeri Padang.