

PUNGUTAN LIAR PADA ANGKUTAN KOTA PADANG
(Studi Kasus Sopir Angkot Trayek Pasar Raya-Labor)

SKRIPSI

*Diajukan sebagai persyaratan untuk memenuhi memperoleh gelar sarjana
pendidikan Strata Satu (S1)*



Oleh
RESI MURNI SARI
2005/68145

JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU-ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2010

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

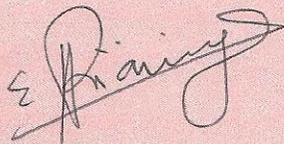
PUNGUTAN LIAR PADA ANGKUTAN KOTA PADANG
(Studi Kasus Sopir Angkot Trayek Pasar Raya-Labor)

Nama : Resi Murni Sari
BP/NIM : 2005/68145
Jurusan : Sosiologi
Program Studi : Pendidikan Sosiologi Antropologi
Fakultas : Ilmu-Ilmu Sosial

Padang, 30 Agustus 2010

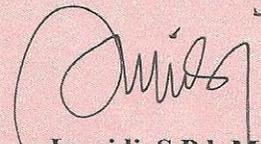
Disetujui Oleh :

Pembimbing I



Erianjoni, S.Sos, M.Si
NIP. 197402282001121002

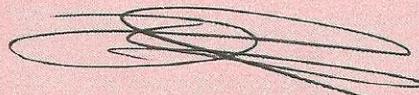
Pembimbing II



Junaidi, S.Pd, M.Si
NIP. 196806221994031002

Diketahui

Ketua Jurusan Sosiologi



Drs. Emizal Amri, M.Pd, M.Si
NIP. 195905111985031003

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

**Dinyatakan Lulus Setelah Dipertahankan di Depan Tim penguji Skripsi
Jurusan Sosiologi Program Studi Pendidikan Sosiologi Antropologi
Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang
Pada Tanggal 30 Agustus 2010**

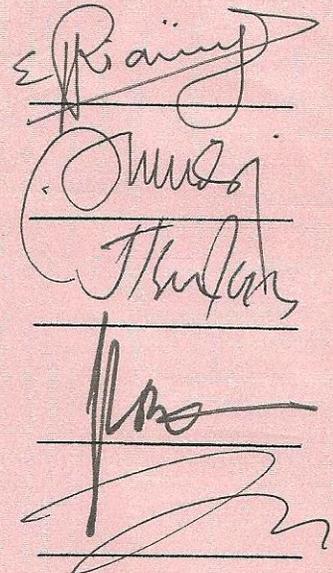
**PUNGUTAN LIAR PADA ANGKUTAN KOTA PADANG
(Studi Kasus: Sopir Angkot Trayek Pasar Raya-Labor)**

Nama : Resi Murni Sari
BP/NIM : 2005/68145
Jurusan : Sosiologi
Fakultas : Ilmu-Ilmu Sosial

Padang, 30 Agustus 2010

Tim Penguji:

- 1. Ketua : Erianjoni, S.Sos, M.Si**
2. Sekretaris : Junaidi, S.Pd, M.Si
3. Anggota : Drs. Ikhwan, M.Si
4. Anggota : Nora Susilawati, S.Sos, M.Si
5. Anggota : Adri Febrianto, S.Sos, M.Si



SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Resi Murni Sari

NIM/BP : 68145/2005

Program Studi : Pendidikan Sosiologi Antropologi

Jurusan : Sosiologi

Fakultas : Ilmu-ilmu Sosial

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya dan pemikiran saya sendiri, bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa skripsi yang saya buat ini merupakan hasil jiplakan, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Padang, Agustus 2010

Pembuat Pernyataan

Resi Murni Sari
68145/2005

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

“Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan, maka apabila kamu telah selesai (dari urusan) kerjakanlah urusan lain dengan sungguh-sungguh dan hanya kepada Tuhanmulah kamu berharap”
(Q.S Alam Nasyrh: 6-7)

Ya Allah, hamba berlindung pada-Mu dari segala bentuk ketakutan, kecemasan dan kepedihan

Ya Allah, jadikanlah permulaan hari ini adalah kebaikan, pertengahan adalah kejayaan, dan akhirnya adalah kesuksesan.....

“Hidup dan nasib bisa tampak berantakan, misterius dan terkadang sangat fantastis, namun setiap elemennya adalah subsistem keteraturan dari sebuah desain holistik yang sempurna.”

Langkah kaki ini pernah terjatuh, semangat ini pernah runtuh

Impian ini pernah terhapus, dan asa ini pernah pupus

Namun, perjalanan itu telah kulalui, cobaan itu telah kuatasi

Kesulitan, keterpurukan dan kesedihan ini telah terbayar dengan indahnya dengan
rasa yang selama ini kucari.....

Hari inipun telah datang, hari yang memberikan sinar, menghapus segala rasa lemah
dan tak berdaya

Berganti dengan kebahagiaan tak terhingga yang memberikan berjuta asa.....

Kupersembahkan karya kecil ini untuk keluargaku, Papa dan Mama yang telah memberikan begitu banyak cinta, dukungan, semangat dan do'a yang tiada henti sehingga aku mampu menggapai impianku.

Terima kasih untuk Mama,

Yang selalu mengingatkanku di setiap waktu agar aku tak mudah lelah dan putus asa, sehingga aku mampu tuk terus bertahan

Rasa ini tak akan pernah bisa terwakilkan oleh kata-kata

Hanya Satu hal yang ingin kusampaikan

"Mama,,, Engkau perempuan terhebat yang kumiliki dalam hidupku"

Melihat sesuatu di dunia ini jangan hanya dari satu sudut pandang saja

Banyak hal yang baik terlihat namun sebenarnya tidaklah demikian

begitu pula sebaliknya.....

Papa,,,,, sang motivator sejatiku....

"Terima kasih Pa,,, karena telah mengajarkanku arti kehidupan....."

Thank you so much to my lovely brothers (Andy&Hendri) and sisters

(Renni&Refita),,, kebahagiaan ini tak ada artinya tanpa dukungan dari kalian

semua, meskipun suportnya banyak yang bikin jengkel....!!! Hehehehe..... ^_^

Special thanks 4:

Kacau balau beliau (Rika DP) " capeklah piak,,, salasaanlah skripsi tu! Jan manalepon2 se karajo lai....!!! Wkwkwkwk....."

Cupat gulipat (Fatmawati) " semangat friend.....!!! pasti ada sesuatu yang indah nantinya buat loe.....! Ch4y0000oooo.....!"

Yosa Restia “Woi buk,, bilo traktiran gaji loe tu..... lah menanti2 se kami nan di padang ko a”

Miss Kamang Magek (Afriani Eka) “ jadi juo mu meried yow....!!! Jan conak jo lai parangai dak, awak ka jadi amak urang....! ^_^

Piak Salek (Ena Susanti) “ Buk,, bilo wak reuni baliak? Lah taragak bakumpua2 kayak dulu....”

Kak Chunyank, ”babaliak jo urang kampuang si juo kayaknyo ko mah kak...!!!” hehehe.....

My Best Friend (Agustina) “ thank U so much friend, karena selalu ada untukku, baik dalam suka dan duka. You’re my best friend 4ever and ever”

Thanks to:

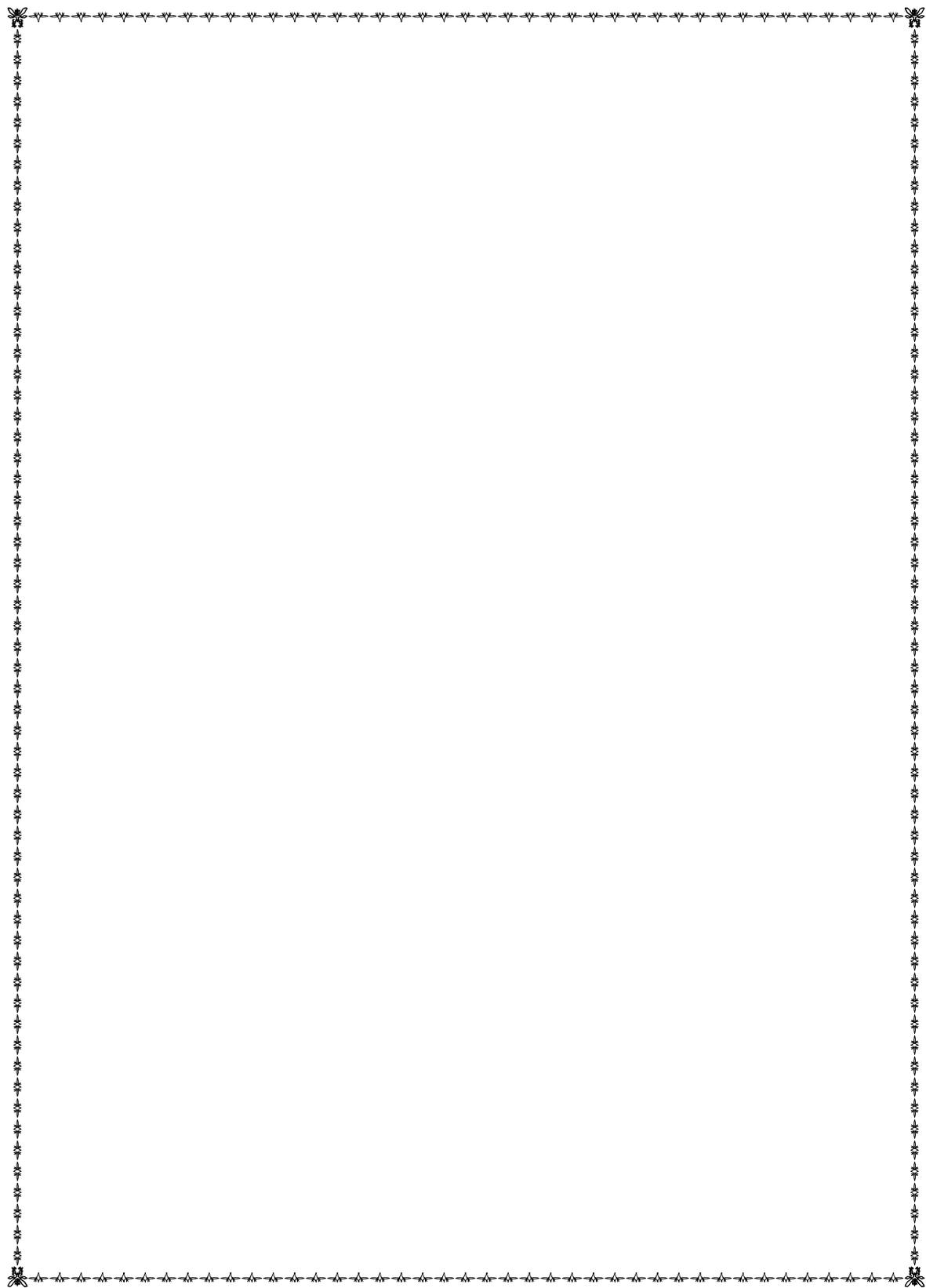
Big Thanks untuk teman-teman seperjuangan wisuda tunda (Chiechi, Mira, iwid, Liza, Neris, Eka, Bang Teuku dan teman2 yang masuk kategori wisuda tunda...!!! Hehehe.....) Thank U so much, atas segala bantuan dan informasinya...!

Terima kasih untuk semua teman-teman seperjuanganku SosAnt NR 05, keep fight and never get up....!!! We can do the best....!!!

Senior&Junior serta rekan2 yang telah memberikan informasi dan support, Thanks atas semua bantuannya.....



By: Resi Murni Sari



ABSTRAK

Resi Murni Sari, 68145/2005: “Pungutan Liar Pada Angkutan Kota Padang (Studi Kasus Sopir Angkot Trayek Pasar Raya-Labor). Skripsi. Jurusan Sosiologi. Fakultas Ilmu-ilmu Sosial. Universitas Negeri Padang. 2010.

Angkutan umum perkotaan merupakan salah satu alternatif transportasi bagi masyarakat kota. Untuk memperlancar kegiatan tersebut, pemilik dan sopir angkot harus memberikan retribusi bulanan kepada petugas-petugas resmi yang ditunjuk oleh pemerintah yaitu Dinas Perhubungan Kota. Retribusi tersebut merupakan pungutan yang bersifat resmi karena merupakan kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah kota. Namun, ketika dioperasikan banyak terjadi pungutan-pungutan liar di sejumlah jalan yang dilalui oleh trayek angkot, tidak terkecuali angkot trayek Pasar Raya-Labor. Pungutan liar terhadap angkot trayek Pasar Raya-Labor, biasanya dilakukan dengan cara meminta langsung uang kepada sopir angkot dengan berbagai macam alasan. Selain itu, pungutan liar tidak hanya berupa uang, melainkan juga dengan cara menjual air botol mineral, tissue, minuman dingin, dan permen dengan harga yang lebih mahal dari harga biasanya.

Penelitian ini menggunakan teori Pertukaran Sosial dari George Homans dan Peter M. Blau, hubungan sosial dapat mempengaruhi tingkah laku individu dengan memberikan *reinforcement* atau penguatan terhadap tingkah laku individu, dan hubungan antar pribadi dapat bersifat timbal balik atau sepihak. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, dengan tipe penelitian studi kasus intrinsik. Teknik pengumpulan data adalah observasi partisipan terbatas, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Informan dalam penelitian ini berjumlah 30 informan, 15 sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor, 6 pemungut liar, 5 pemilik angkot, 2 aparat Dinas Perhubungan Kota Padang, dan 2 aparat kepolisian. Untuk mendapatkan data yang valid, yaitu dengan menggunakan metode triangulasi. Teknik analisis data dengan menggunakan model *Iteractive Analysis* oleh Miles dan Huberman.

Hasil penelitian menunjukkan terjadi pertukaran yang dilakukan oleh sopir angkot dengan pemungut liar, terlihat bahwa biaya (*cost*) yang harus dikeluarkan oleh sopir angkot adalah pemberian sejumlah uang ataupun keharusan membeli barang kepada pemungut liar, dengan ganjaran (*reward*) berupa keamanan dan kenyamanan aktivitas sopir angkot dalam melakukan pekerjaannya. Dalam proposisi yang diajukan oleh George Homans tentang teori pertukaran sosial, maka ancaman hukuman berupa *reward* bersifat negatif yang diterima oleh sopir angkot berusaha dihindari seperti terjadinya konflik, kekerasan fisik maupun verbal dan pengrusakan angkot. Sehingga stimulus dari pemungut liar dan tanggapan yang dilakukan oleh sopir angkot dengan tetap memberikan pungutan liar, menyebabkan pungutan liar pada angkutan kota padang masih tetap terjadi. Sehingga dapat terlihat juga bahwa terjadi pertukaran yang tidak seimbang diantara sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor dengan pemungut liar.

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur ke hadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat serta karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Pungutan Liar Pada Angkutan Kota Padang (Studi Kasus Sopir Angkot Trayek Pasar Raya-Labor)**”. Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Strata-1 di Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.

Kelancaran dari penulisan skripsi ini tidak terlepas dari dukungan berbagai pihak. Untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Papa dan Mama tercinta yang telah memberikan dukungan dan semangat buat ananda.
2. Bapak Erianjoni, S.Sos, M.Si dan Bapak Junaidi, S.Pd, M.Si selaku dosen pembimbing skripsi yang telah memberi banyak masukan, dan meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
3. Bapak Drs. Emizal Amri, M.Pd, M.Si dan Ibu Nora Susilawati, S.Sos, M.Si selaku Ketua dan Sekretaris Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.
4. Bapak dan Ibu staf pengajar Jurusan Sosiologi Universitas Negeri Padang yang telah mengajar dan memberikan ilmu, bimbingan serta nasehat yang berharga bagi penulis.
5. Karyawan dan karyawan Universitas Negeri Padang terima kasih atas segala bantuannya.

6. Rekan-rekan Jurusan Sosiologi, atas segala dukungan, semangat, motivasi dan kebersamaan yang diberikan selama ini.
7. Seluruh informan penelitian, sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor, pemungut liar, aparat Dinas Perhubungan Kota Padang dan Kapolsekta Padang Utara atas informasi yang telah diberikan kepada penulis.
8. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan Skripsi ini.

Semoga Allah SWT membalas semua kebaikan yang telah diberikan. Harapan penulis semoga skripsi ini bermanfaat bagi kita semua.

Padang, 30 Agustus 2010

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
E. Tinjauan Teoritis	
1. Kerangka Teori	8
2. Penjelasan Konsep	13
F. Metodologi Penelitian	
1. Lokasi Penelitian	15
2. Jenis dan Tipe Penelitian	15
3. Teknik Pemilihan Informan	16
4. Teknik Pengumpulan Data	

a. Observasi	17
b. Wawancara	18
c. Dokumentasi	22
5. Validitas Data	22
6. Teknik Analisis Data	24

BAB II DESKRIPSI UMUM WILAYAH PENELITIAN

A. Kondisi Geografi	27
B. Kondisi Demografis	29
C. Transportasi dan Angkutan Penumpang di Kota Padang	32
1. Perkembangan Angkutan Umum Kota Padang	34
2. Jumlah Angkutan Kota di Kota Padang	36
3. Kondisi Angkutan Kota Padang Sebelum dan Sesudah Ketiadaan Terminal	38
4. Kondisi Lalu Lintas Angkutan Kota Trayek Pasar Raya-Labor	40
5. Sejarah Munculnya Pungutan Liar Pada Angkutan Kota di Kota Padang.....	42

BAB III PUNGUTAN LIAR PADA ANGKUTAN KOTA PADANG

A. Proses Terjadinya Pungutan Liar pada Angkot

Trayek Pasar Raya-Labor dengan Pemungut Liar..... 46

B. Implikasi antara Sopir Angkot

Trayek Pasar Raya-Labor dengan Pemungut Liar 64

C. Upaya Pemerintah dalam Mengatasi Pungutan Liar 73

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan 79

B. Saran 80

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Luas Daerah Menurut Kecamatan	29
2. Luas Daerah dan Keapadatan Penduduk Menurut Kecamatan	30
3. Jumlah Penduduk Menurut Kelurahan Tahun 2008	31
4. Mata Pencarian Penduduk Air Tawar Barat	32
5. Jumlah Angkutan Umum di Kota Padang	35
6. Jumlah Armada Angkutan Per-Trayek Tahun 2008	37
7. Kode dan Jumlah Angkot Jalur Padang Utara	38

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1. Pedoman Wawancara	I
2. Daftar Nama Informan	III
3. Jumlah Angkutan Kota Trayek Utama menurut Jenis	V
4. Jumlah Angkutan Kota Trayek Cabang menurut Jenis	VI
5. Jumlah Angkutan Kota Trayek Ranting menurut Jenis	X
6. Surat Pengantar Penelitian dari Kantor Kesatuan Bangsa Politik dan Perlindungan Masyarakat	
7. Surat Pengantar Penelitian dari Kecamatan Padang Utara	
8. Surat Keterangan Penelitian dari Kelurahan Air Tawar Barat	
9. Surat Keterangan Penelitian dari Dinas Perhubungan Kota Padang	
10. Surat Keterangan Penelitian dari Kepolisian Resor Kota Padang	
11. Gambar atau Foto yang Berkaitan dengan Pungutan Liar Pada Angkutan Kota Padang	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kota dengan segala dinamikanya merupakan suatu hal yang menarik untuk dikaji, karena kota memainkan peranan besar bagi kehidupan dan menjadi pusat dari berbagai kegiatan manusia yang selalu dipenuhi dengan kesibukkan dan berbagai aktivitas. Selain itu, kota memiliki berbagai komponen, mulai dari komponen yang terlihat nyata secara fisik seperti perumahan dan prasarana umum, hingga komponen yang secara fisik tidak dapat terlihat yaitu berupa kekuatan politik dan hukum yang mengarah pada kegiatan kota.

Pada umumnya, kota selalu dipandang sebagai pusat pengelompokan penduduk serta pusat kegiatan ekonomi, sosial, budaya, politik dan lain-lain yang gerak pembangunannya dan perkembangannya lebih cepat dibandingkan dengan desa, sehingga hal ini dapat menarik penduduk dari daerah pedesaan ke kota¹ dengan melakukan urbanisasi yang mengakibatkan jumlah penduduk kota relatif tinggi. Pertumbuhan dan penambahan penduduk serta arus urbanisasi, mengakibatkan tingginya tuntutan terhadap peningkatan fasilitas-fasilitas untuk kebutuhan masyarakat seperti perumahan, kesehatan, pasar, pendidikan, transportasi dan lain-lain.

Transportasi merupakan urat nadi untuk melancarkan arus manusia, barang maupun informasi sebagai penunjang tercapainya pengalokasian sumber-

¹ Arthur B Galion dan Simon Eisner. *Pengantar Perancangan Kota, Desain dan Perencanaan Kota*. Jakarta: PT.Gelora Aksara, 1996, hlm 6

sumber perekonomian secara optimal, dan di perkotaan, transportasi memegang peranan yang sangat penting bagi mobilitas masyarakat. Transportasi yang tersedia di Kota Padang salah satunya adalah transportasi darat dengan jenis angkutan umum. Angkutan umum di Kota Padang memiliki jenis dan jumlah yang banyak, salah satu jenis angkutan umum tersebut angkutan kota (angkot). Angkot merupakan sarana transportasi yang sangat berperan penting terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan untuk memudahkan mereka dalam melakukan segala macam aktivitasnya. Angkot tersebut telah tersusun secara rapi, baik jurusan yang dituju maupun tarif pembayaran sehingga pengguna jasa transportasi jenis angkot bisa dengan mudah dan leluasa memilih angkot sesuai dengan kebutuhannya.

Untuk memperlancar kegiatan angkot, pemilik dan sopir angkot harus memberikan retribusi kepada petugas-petugas resmi yang ditunjuk oleh pemerintah. Retribusi tersebut merupakan pungutan yang bersifat resmi karena merupakan kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah kota. Untuk angkot di Kota Padang retribusi yang harus diberikan adalah retribusi bulanan sebesar Rp 14.000,-/bulan kepada dinas perhubungan.² Namun kenyataannya di lapangan, pungutan tidak hanya diambil secara resmi oleh petugas, tapi terdapat juga pungutan tidak resmi atau pungutan liar yang dilakukan oleh pihak-pihak lain yang justru lebih banyak jumlahnya, sehingga berdampak pada penghasilan sopir angkot sehari-hari. Mereka yang melakukan pungutan liar ini

² Peraturan Daerah Kota Padang No. 10 Tahun 2001 Tentang Retribusi Terminal. Dishub Kota Padang

antara lain adalah para preman yang berada di sekitar tempat perlintasan angkot, dan ini merupakan degradasi pada lingkungan hidup di kota.³

Pungutan liar merupakan pungutan yang diambil tanpa izin resmi dan tidak mempunyai landasan hukum dan biasanya dilakukan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab untuk mengambil keuntungan dari segolongan orang. Pungutan liar seringkali dilakukan oleh para preman tanpa rasa takut, meskipun perbuatan tersebut sudah sangat jelas melanggar norma hukum dan merupakan tindakan kriminal yang bisa dikenakan Undang-Undang pasal 368 KUHP.⁴

Pungutan liar ini banyak dilakukan oleh para preman di berbagai tempat, atau yang lebih dikenal dengan *Urang Bagak*. Begitu pula yang dilakukan oleh *Urang Bagak* yang berada di kawasan Labor, mereka melakukan pungutan dengan meminta uang sebesar Rp 2.000,- dalam sehari untuk semua angkot trayek Pasar Raya–Labor yang disebut dengan *Uang Pangkalan* dan pungutan ini diambil di Jalan Gajah VI. Pungutan liar juga dilakukan secara terselubung, dengan cara menjual air botol mineral dan tissue dengan harga yang relatif lebih mahal dari penjual lainnya dan sopir angkot harus membeli barang tersebut.⁵ Cara

³ Degradasi atau kemunduran hidup kota, pada saat ini sudah meluas di berbagai kota di Indonesia, tak terkecuali di Padang. Kemunduran atau kerusakan lingkungan hidup kota dapat dilihat dari dua segi, yaitu segi fisis dan segi sosial. Dari segi fisis yaitu gangguan yang ditimbulkan oleh unsur-unsur alam, sedangkan segi sosial atau masyarakat ditimbulkan oleh manusia itu sendiri yang menciptakan kehidupan yang tidak tenteram dan diantaranya adalah fenomena pungutan liar pada angkutan Kota Padang. Dalam Bintarto. *Interaksi Desa Kota dan Permasalahannya*. Yogyakarta: Ghalia Indonesia, 1983, hlm 36

⁴ KUHP Pasal 368 tentang pemerasan dan pengancaman, “Barangsiapa dengan maksud untuk menguntungkan diri sendiri atau orang lain secara melawan hukum, memaksa seseorang dengan kekerasan untuk memberikan barang sesuatu, yang seluruhnya atau sebagian adalah kepunyaan orang itu atau orang lain, atau supaya membuat hutang atau menghapuskan piutang, diancam karena pemerasan, dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan”. Dalam R. Soenarto Soerodibroto, S.H (Ed). *KUHP Dan KUHP: Dilengkapi Yurispedensi Mahkamah Agung dan Hoge Raad*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007, hlm 229.

⁵ Wawancara dengan Nalardi Nur (26), sopir angkot Pasar Raya–Labor, tanggal 28 November 2009.

tersebut sangat efektif dilakukan, karena terlihat seperti transaksi ekonomi biasa, namun sebenarnya para sopir angkot dipaksa untuk membeli.

Pungutan terhadap angkot trayek Pasar Raya-Labor, tidak hanya dilakukan oleh *Urang Bagak* di Labor, namun juga dilakukan oleh preman di sejumlah persimpangan jalan. Biasanya pungutan liar dengan cara meminta langsung uang kepada sopir angkot dilakukan di beberapa titik yaitu, di depan Plaza Andalas, di kawasan Sentral Pasar Raya, depan Masjid Muhammadiyah, dan daerah Koto Marapak. Dalam sehari sopir harus mengeluarkan uang ekstra untuk pungli sebesar Rp 10.000,- dan sopir tidak bisa mengelak.⁶ Selain itu, pungutan liar yang dilakukan tidak hanya berupa uang, melainkan juga dengan cara menjual air botol mineral. Untuk angkot rute Padang Utara dan termasuk angkot trayek Pasar Raya-Labor, pungli dalam bentuk ini dapat ditemui di Jalan Veteran yang tepatnya di depan Restoran cepat saji *KFC*. Sehingga untuk jumlah keseluruhan yang harus dikeluarkan oleh sopir angkot terhadap pungutan liar dapat mencapai Rp 25.000,- dalam sehari.⁷

Pungutan liar ini tentu saja sangat merugikan sopir angkot yang mengakibatkan kurangnya penghasilan mereka. Oleh sebab itu, pemerintah Kota Padang telah berusaha mengatasi masalah ini dengan cara melakukan razia dan penangkapan terhadap mereka yang terlibat praktek kejahatan tersebut. Razia ini dilakukan di sejumlah titik rawan, dan di antaranya pada tanggal 22 November 2008, aparat Kepolisian Kota Besar (Poltabes) Padang menjaring 14 preman dari

⁶<http://www.poltabespadang.com/berita-informasi/160-preman-simpang-resahkan-sopir.pdf>, diakses tanggal 3 Juli 2009

⁷ Wawancara dengan Nalardi Nur (26) dan Khairul (28), sopir angkot Pasar Raya-Labor, tanggal 28 November 2009.

21 target operasi.⁸ Razia terhadap praktek premanisme ini, dari tahun ke tahun mengalami peningkatan penangkapan, pada tahun 2008, aparat Poltabes Padang berhasil menangkap sebanyak 65 orang preman, sedangkan pada tahun 2009 sebanyak 75 orang preman. Mereka yang tertangkap terlibat berbagai jenis kasus kejahatan dan pelaku kejahatan jalanan (*street crime*)⁹, seperti melakukan pungli terhadap sopir angkot.¹⁰

Hasil penelitian yang sudah ada sebelumnya, dan relevan dengan penelitian ini, adalah penelitian yang dilakukan oleh Nurmaizal dalam skripsinya yang berjudul “Latar Belakang Munculnya Agen Liar dalam Bidang Jasa Angkutan Umum di Kotamadya Padang”¹¹ menyatakan bahwa agen liar muncul karena produk dari interpretasi mereka yang menggeluti kegiatan ini terhadap diri dan lingkungannya. Mereka menilai bahwa daerahnya cukup menguntungkan dan merupakan salah satu kesempatan untuk melakukan sebagai agen liar. Mereka tidak bekerja secara perorangan melainkan dilaksanakan oleh suatu kelompok yang menganggap diri mereka bertanggung jawab serta berkuasa di daerah tersebut. Dalam rangka mempertahankan keberadaan di wilayah operasinya, mereka melakukan berbagai upaya yang diantaranya meningkatkan solidaritas sesama agen liar dengan cara mempersiapkan generasi penerus dan ada juga yang melibatkan anggota Tentara Nasional Indonesia (TNI).

⁸ <http://metrotvnews.com/main.php?metro=berita&id=71255>. diakses tanggal 25 Juli 2009

⁹ Street Crime atau kejahatan jalanan merupakan kejahatan yang terjadi di jalanan berupa perampokan, pembunuhan, perkosaan, penipuan, tindakan premanisme, serta meningkatnya jumlah gelandangan dan pengemis di perkotaan. <http://www.gudangmateri.com/2010/08/street-crime-sebagai-problematika.html>. diakses tanggal 2 September 2010.

¹⁰ Wawancara dengan AIPTU Husniati, Kaur Binkops Reskrim Poltabes Padang, tanggal 11 Februari 2010.

¹¹ Nurmaizal. “Latar Belakang Munculnya Agen Liar dalam Bidang Jasa Angkutan Umum di Kota Padang”, *Skripsi*, Unand, 1992.

Selain itu, penelitian oleh F. Toman Jestoni yang berjudul "Strategi Sopir Angkutan Umum Menghadapi Pungutan Liar di Kota Padang" menjelaskan bahwa sopir angkutan umum terpaksa berusaha sendiri dalam menghindari pungutan liar dengan membuat strategi-strategi. Adapun strategi yang dilakukan oleh sopir angkutan umum tersebut antara lain memutar kendaraan sebelum menyelesaikan jalur trayek, memberikan simbol-simbol seperti memberi tanda dengan tangan, dan lain-lain.¹²

Berbeda dengan penelitian di atas, penelitian yang penulis lakukan berkaitan dengan penelitian Nurmaizal tentang agen liar yang dalam kegiatannya juga melakukan pungutan liar dan penelitian F. Toman Jestoni tentang strategi sopir angkutan umum dalam menghadapi pungutan liar, dalam penelitian ini penulis lebih memfokuskan pada masalah pungutan liar yang dilakukan oleh pemungut liar terhadap sopir angkot. Penulis melihat bagaimana proses terjadinya pungutan liar dan bagaimana implikasi pungutan liar tersebut terhadap sopir angkot maupun pemungut liar.

B. Batasan dan Rumusan Masalah

Perkembangan dan kondisi perekonomian pada suatu daerah, telah mengharuskan setiap orang untuk dapat bertahan hidup dan memenuhi segala kebutuhannya. Untuk pemenuhan tersebut, setiap orang mencari berbagai cara begitu pula yang dilakukan para preman yang berada di sekitar perlintasan angkot yaitu dengan cara memungut uang dari sopir angkot. Hal ini dapat dilihat dengan

¹² F. Toman Jestoni. "Strategi Sopir Angkutan Umum Menghadapi Pungutan Liar di Kota Padang", *Skripsi*, Unand, 2007.

adanya pungutan liar pada angkot di Kota Padang yang membebani sopir angkot, tak terkecuali sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor. Pungutan liar ini dilakukan oleh preman di sekitar perlintasan angkot, meskipun aparat kepolisian telah merazia dan menjaring preman dengan kasus kejahatan melakukan pungutan liar terhadap angkot di sejumlah titik rawan. Dari batasan masalah di atas, maka pertanyaan penelitian *Bagaimana proses terjadinya pungutan liar dan bagaimana implikasi pungutan liar tersebut terhadap sopir angkot dan pemungut liar?*

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang diteliti, maka penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mendeskripsikan proses terjadinya pungutan liar pada angkot trayek Pasar Raya-Labor.
2. Bagaimana implikasi pungutan liar terhadap sopir angkot dan pemungut liar.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat akademis maupun praktis. Secara akademis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan rujukan bagi penelitian berikutnya yang terkait dengan kajian permasalahan pungutan liar pada angkutan Kota Padang. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan bahan masukan bagi pihak terkait dalam upaya menyusun, menyempurnakan serta menetapkan pelaksanaan program

pembangunan, khususnya pelaksanaan program pembangunan di bidang transportasi darat di Kota Padang.

E. Tinjauan Teoritis

1. Kerangka Teori

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan teori pertukaran perilaku (*exchange theory*) atau lebih sering disebut dengan teori pertukaran sosial yang termasuk ke dalam paradigma perilaku sosial. Pokok persoalan dalam paradigma perilaku sosial yaitu hubungan antara individu dengan lingkungan, baik dalam lingkungan sosial maupun lingkungan non sosial. Penekanannya pada hubungan tingkah laku individu dengan perubahan lingkungan yang dirasakan. Perubahan tersebut bisa baik atau buruk tergantung lingkungannya yang direspon oleh individu sesuai dengan dirinya sendiri.

Teori pertukaran sosial ini dilandaskan pada prinsip transaksi ekonomis yang elementer, yaitu orang menyediakan barang atau jasa, dan sebagai imbalannya berharap dapat memperoleh barang atau jasa yang diinginkan. Ahli teori pertukaran memiliki asumsi sederhana bahwa interaksi sosial tersebut mirip dengan transaksi ekonomi, namun pertukaran sosial tidak selalu dapat diukur dengan nilai uang karena transaksi sosial memerlukan hal-hal yang nyata dan tidak nyata.¹³

Teori pertukaran sosial ini dianalogikan dengan hubungan ekonomi. Dimana hubungan sosial dapat mempengaruhi tingkah laku individu dengan

¹³ Margaret M Poloma. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004, hlm 52

memberikan *reinforcement* atau penguatan terhadap tingkah laku individu. Penguatan ini dapat berupa *reward* atau penghargaan, baik materi (mobil, uang, dan lain-lain) maupun non materi (pujian, tepuk tangan, dan lain-lain), penguatan ini juga dapat berupa *punishment* atau hukuman. Perubahan tingkah laku tersebut dilalui berdasarkan *stimulus* atau tanggapan terhadap lingkungan.

Teori pertukaran sosial dikemukakan oleh George Homans yang bertumpu pada asumsi bahwa orang yang terlibat dalam perilaku bertujuan untuk memperoleh ganjaran ataupun menghindari hukuman. Setiap pengeluaran itu dapat dianggap sebagai pertukaran ekonomis. Menurut Homans tujuan perilaku manusia adalah tujuan ekonomis untuk memperbesar keuntungan atau ganjaran. Seluruh fenomena sosial yang ada termasuk kekuasaan yang memaksa, stratifikasi, wewenang dan sebagainya dapat dianalisa sebagai bentuk-bentuk pertukaran.

Proses pertukaran dapat dijelaskan lewat lima pernyataan proposisi yang saling berhubungan, yaitu :

1. Proposisi Sukses

Dalam setiap tindakan, semakin sering suatu tindakan tertentu memperoleh ganjaran, maka akan sering seseorang melakukan tindakan tersebut.¹⁴ Makin sering dalam peristiwa tertentu seseorang memberikan ganjaran yang dapat mempengaruhi

¹⁴ Ibid, hlm 61

tingkah laku orang lain, maka sering pula orang itu mengulang tingkah laku tersebut.

2. Proposisi Stimulus

Jika tingkah laku atau kejadian yang sudah lewat dalam konteks stimulus dan situasi tertentu memperoleh ganjaran, maka besar kemungkinan tingkah laku atau kejadian yang mempunyai hubungan stimulus dan situasi yang sama akan terjadi atau dilakukan kembali.¹⁵ Atau dengan kata lain, apa yang terjadi pada waktu silam yang mempunyai hubungan stimulus dan situasi, maka dapat mempengaruhi terjadinya kejadian yang sama di masa mendatang.

3. Proposisi Nilai

Semakin tinggi nilai suatu tindakan, maka kian senang seseorang melakukan tindakan itu.¹⁶ Makin bernilai bagi seseorang sesuatu tingkah laku orang lain yang ditujukan kepadanya, makin besar kemungkinan atau makin sering ia akan mengulangi tingkah lakunya tersebut.

4. Proposisi Deprivasi-Satiasi

Semakin sering di masa yang baru berlalu seseorang menerima suatu ganjaran tertentu, maka akan semakin kurang bernilai bagi orang tersebut peningkatan setiap unit ganjaran.¹⁷

¹⁵ George Ritzer. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007, hlm 79

¹⁶ Op.cit, hlm 63

¹⁷ Log. cit, hlm 64

Makin sering orang menerima ganjaran atas tindakannya dari orang lain, makin berkurang nilai dari setiap tindakan yang dilakukan berikutnya. Ide proposisi ini berasal dari hukum Gossen dalam ilmu ekonomi.

5. Proposisi Restu-Agresi

Makin dirugikan seseorang dalam hubungannya dengan orang lain, makin besar kemungkinan orang tersebut akan mengembangkan emosi. Emosi ini terbagi dua yaitu marah dan senang.

Dari lima proposisi yang dikemukakan oleh Homans tersebut, proposisi yang perlu diperhatikan adalah sebagai berikut :

1. Makin tinggi ganjaran (*reward*) yang diperoleh atau yang akan diperoleh, makin besar kemungkinan sesuatu tingkah laku akan diulang.
2. Makin tinggi biaya atau ancaman hukuman (*punishment*) yang akan diperoleh, makin kecil kemungkinan tingkah laku yang serupa akan diulang.
3. Adanya hubungan yang berantai antara berbagai stimulus dan antara berbagai tanggapan.

Selain itu, penulis juga menggunakan teori pertukaran sosial yang dikembangkan Peter M. Blau. Blau menyatakan bahwa individu dalam kelompok kecil saling tertarik pada asosiasi disebabkan keinginan untuk

memperoleh berbagai jenis ganjaran sosial, ganjaran ini dapat berupa ganjaran intrinsik maupun ekstrinsik.

Blau mengakui bahwa tidak semua transaksi sosial bersifat simetris dan berdasarkan pertukaran sosial yang seimbang, sehingga terlihat bahwa hubungan-hubungan antar pribadi dapat bersifat timbal balik atau sepihak. Pertukaran tidak seimbang terjadi dikarenakan adanya hubungan kekuasaan yang memaksa yang dipertahankan melalui sanksi-sanksi negatif, di mana kekerasan fisik atau ancaman merupakan kutub peler dari kekuasaan dan menyebabkan ketergantungan kekuasaan (*power dependence*).¹⁸

Ide utama dalam teori pertukaran sosial yang dikembangkan oleh Blau adalah bahwa dalam hubungan pertukaran yang elementer, orang tertarik satu sama lain melalui berbagai kebutuhan dan kepuasan timbal balik. Terdapat asumsi bahwa orang yang memberikan ganjaran, melakukan hal tersebut sebagai pembayaran bagi nilai yang diterimanya. Kekuasaan dapat bersifat sah (wewenang) atau bersifat memaksa.¹⁹

Kasus pungutan liar pada angkot trayek Pasar Raya-Labor, dapat dianalisis dengan teori pertukaran sosial dari George Homans melalui proposisi yang dikembangkan oleh Homans. Dalam proposisi yang diajukan oleh George Homans tentang teori pertukaran sosial, terlihat bahwa terjadi pertukaran yang dilakukan oleh sopir kepada pemungut liar dengan memberikan sejumlah uang dan sebagai imbalannya, sopir angkot mendapatkan keamanan dan kenyamanan ketika melakukan aktivitasnya.

¹⁸ Margaret M Poloma. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004 , hlm 83-84.

¹⁹ Ibid, hlm 93.

Maka ancaman hukuman berupa *reward* bersifat negatif yang diterima berusaha dihindari oleh sopir angkot. Sehingga stimulus dari pemungut liar dengan cara melakukan berbagai tindakan jika pungutan liar tidak diberikan oleh sopir angkot seperti pengrusakan terhadap angkot maupun tindak kekerasan. Oleh karena stimulus tersebut, sopir angkot memberikan tanggapan dengan cara tetap memberikan pungutan yang dibebankan tersebut sehingga menciptakan hubungan yang berantai serta mengakibatkan tetap adanya pungutan liar pada angkutan Kota Padang.

Selain itu teori pertukaran sosial yang dikembangkan oleh Peter M. Blau juga dapat menganalisis kasus ini, di mana terlihat bahwa terjadi pertukaran yang tidak seimbang diantara sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor dengan pemungut liar. Hal ini disebabkan karena adanya kekuasaan yang dimiliki pemungut liar yang dipertahankan melalui sanksi-sanksi negatif, dengan cara kekerasan fisik maupun verbal ataupun berupa ancaman jika pungutan tidak diberikan oleh sopir angkot.

2. Penjelasan Konsep

a. Pungutan Liar

Pungutan liar merupakan pungutan yang diambil tanpa izin resmi dan tidak mempunyai landasan hukum dan biasanya dilakukan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab untuk mengambil keuntungan dari segolongan orang. Pungutan liar dapat dibagi menjadi dua, yaitu pungutan liar birokratis dan pungutan liar non birokratis. Pungli birokratis adalah pungutan liar yang

disebabkan oleh adanya birokrasi atau aturan-aturan yang ditetapkan oleh sejumlah oknum pemerintah. Pungli ini sulit untuk dikenali karena memiliki izin dari sejumlah instansi pemerintah yang terlihat sebagai retribusi yang wajib untuk dikeluarkan. Pungli non birokratis adalah pemalakkan secara jelas maupun halus yang mengatasnamakan pribadi yang meminta uang untuk berbagai macam alasan.²⁰

b. Angkutan Kota

Angkutan kota atau angkot adalah salah satu sarana perhubungan dalam kota dan antar kota yang banyak digunakan di Indonesia, berupa mobil jenis mini bus atau van yang dikendarai oleh seorang sopir dan kadang juga dibantu oleh seorang kenek. Setiap jurusan dibedakan berdasarkan warna armadanya atau melalui angka. Tarif angkot biasanya ditetapkan oleh pemerintah setempat, namun orang yang menumpang jarak pendek atau anak sekolah biasanya membayar lebih sedikit. Semua angkot di Indonesia memiliki plat nomor berwarna kuning dengan tulisan warna hitam.²¹

²⁰ <http://www.legalitas.org/node/239>. diakses tanggal 3 Maret 2010.

²¹ Azimuty. 2008. *Pengertian Angkutan Kota*, <http://www.kaskus.us/showthread.php?t=946500>. diakses tanggal 25 Juli 2009.

F. METODOLOGI PENELITIAN

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di kawasan Labor Air Tawar Barat serta di sepanjang jalan yang dilewati oleh angkot trayek Pasar Raya-Labor. Hal ini dilakukan karena di sepanjang jalan tersebut merupakan salah satu tempat yang sering melakukan pungutan liar. Pungutan liar ini tetap ada dikarenakan di kawasan Labor merupakan pusat kegiatan masyarakat seperti gedung pendidikan dan pusat pemukiman penduduk sehingga calon penumpang angkot relatif cukup banyak di daerah tersebut, terutama pada saat waktu-waktu sibuk melakukan kegiatan.

2. Jenis dan Tipe Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang mengungkapkan data sebagaimana adanya. Melalui pendekatan kualitatif ini, penulis dapat memperoleh informasi secara lisan yaitu berupa penuturan langsung para pemungut liar maupun sopir angkot mengenai pungutan liar tersebut.

Tipe penelitian yang digunakan adalah studi kasus intrinsik. Penelitian ini dilakukan untuk memahami secara khusus kasus, tanpa harus menghasilkan konsep-konsep atau teori.²² Oleh sebab itu, dalam penelitian ini, penulis tidak melakukan perbandingan antara kasus-kasus, melainkan hanya melakukan studi sebuah kasus yaitu pungutan liar pada angkutan Kota

²² Kristi Poerwandari. *Pendekatan Kualitatif Untuk Penelitian Perilaku Manusia*. Jakarta: LPSP3, 2001, hlm 65.

Padang. Kasus ini menarik untuk diperhatikan karena merupakan gejala sosial yang dihadapi oleh masyarakat khususnya sopir angkot dan pemerintah Kota Padang khususnya di bidang transportasi darat.

3. Teknik Pemilihan Informan

Informan adalah orang-orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian.²³ Pemilihan informan penelitian dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive sampling* (sampel bertujuan), maksudnya pemilihan informan tidak dilakukan secara acak, melainkan berdasarkan tujuan penelitian. Melalui teknik ini, penulis bisa benar-benar mengetahui bahwa orang-orang yang dipilih dapat memberikan informasi yang diinginkan.

Secara umum informan yang dipilih adalah orang yang terlibat dan pernah terlibat dalam objek penelitian ini. Adapun kriteria informan dalam penulisan ini adalah orang yang mengerti dan memiliki pengetahuan tentang permasalahan penelitian, dan juga orang atau informan yang mengetahui keadaan sosial di tempat penelitian.

Kriteria informan dari penelitian ini yang dipilih adalah orang-orang yang terlibat dan telah lama bergelut serta dianggap lebih banyak tahu mengetahui tentang pungutan liar dengan masalah penelitian ini, mereka adalah sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor dengan masa kerja minimal 3 tahun yang memberikan pungutan liar kepada para pemungut liar, pemungut

²³ Lexy. J Maleong. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Rosda Karya, 1990, hlm 32.

liar yang berada di kawasan Labor yang sering melakukan pungutan, aparat kepolisian, aparat Dishub (Dinas Perhubungan), dan pemilik angkot Trayek Pasar Raya-Labor yang juga mengetahui masalah pungutan liar tersebut. Ini dilakukan untuk mendapatkan data yang mendalam tentang seluk beluk pungutan liar pada angkutan kota Padang khususnya angkot trayek Pasar Raya-Labor.

Informan dalam penelitian ini berjumlah sebanyak 30 informan, di antaranya adalah 15 orang sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor, 6 orang pemungut liar, 5 orang pemilik angkot, 2 orang aparat Dinas Perhubungan Kota Padang, dan 2 orang aparat kepolisian.

4. Teknik Pengumpulan Data

a. Observasi

Observasi merupakan suatu aktivitas penelitian dalam rangka mengumpulkan data yang berkaitan dengan masalah penelitian melalui proses pengamatan langsung di lapangan. Observasi yang dilakukan adalah observasi partisipasi terbatas, peneliti hanya berperan sebagai pengguna jasa angkot trayek Pasar Raya-Labor yang mengamati di mana saja lokasi yang melakukan pungutan liar.

Penulis melakukan observasi di kawasan Labor dan di sepanjang jalan yang dilewati angkot Pasar Raya-Labor, dengan cara menyampaikan maksud dari penulis untuk mengadakan penelitian kepada informan sehingga kehadiran penulis di daerah penelitian diketahui oleh informan.

Observasi ini penulis lakukan untuk mengamati bagaimana situasi di lapangan terutama perilaku atau sikap dari pemungut liar maupun sopir angkot terhadap masalah pungutan liar ini. Hal ini dilakukan, untuk mendapatkan data yang berguna dalam mendukung atau memperkuat benar tidaknya data yang penulis peroleh dari hasil wawancara dengan informan berdasarkan keadaan yang sebenarnya pula. Observasi dilakukan mulai dari Simpang Labor hingga Pasar Raya.

Observasi pendahuluan ini penulis lakukan dengan cara sebagai penumpang sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor. Observasi ini penulis lakukan pada siang dan sore hari atau pada saat waktu-waktu sibuk yang diperkirakan dimanfaatkan oleh pengguna jasa angkutan kota sebagai media transportasi dan kendaraan pribadi yang melewati jalur yang sama. Waktu sibuk tersebut biasanya berkisar dari mulai pukul 15.00-19.30 WIB. Dalam observasi ini, penulis melihat bagaimana pungutan liar dilakukan oleh pemungut liar dan respon dari sopir angkot tentang pungutan liar itu sendiri dengan cara menjadi salah satu pengguna jasa angkot trayek Pasar Raya-Labor dan terlihatlah bagaimana proses terjadinya pungutan liar pada ngkot trayek Pasar Raya-Labor, dan penulis tidak mengalami kendala yang begitu berarti.

b. Wawancara

Penelitian ini menggunakan teknik wawancara mendalam (*in-depth interview*). Wawancara mendalam adalah sebuah wawancara tidak

berstruktur antara pewawancara dengan informan dan dilakukan berulang-ulang. Dengan wawancara mendalam, penulis dapat menemukan aspek-aspek yang tersembunyi dari informan seperti, motivasi, kepercayaan, perilaku dan perasaan tentang pungutan liar tersebut agar dapat diperoleh data yang lebih mendalam. Teknik wawancara dilakukan dengan mengumpulkan informasi atau keterangan yang pertanyaannya telah dibuat terlebih dahulu serta pelaksanaannya tidaklah harus mengikuti bagian-bagian yang telah ditentukan sebelumnya. Penulis bebas memulai dari mana harus memperoleh keterangan mengenai pungutan liar ini. Dalam melakukan wawancara, penulis mendengarkan secara teliti apa yang disampaikan oleh informan. Penulis mencatat setiap informasi yang disampaikan oleh informan dari wawancara tersebut dengan mencatat.

Sebelum melakukan wawancara, penulis terlebih dahulu menjalin hubungan yang baik dengan informan penelitian agar tercipta suasana yang nyaman dalam proses pengumpulan data. Dengan terciptanya hubungan yang baik dan suasana yang nyaman, maka akan mempermudah penulis mendapatkan informasi yang mendalam mengenai permasalahan yang diteliti. Wawancara dilakukan berdasarkan kesepakatan dari sopir angkot maupun pemungut liar dengan penulis untuk menentukan waktu wawancara dilakukan.

Wawancara yang penulis lakukan terdiri dari dua tahap. Tahap pertama dilakukan ketika pembuatan proposal untuk penulisan skripsi yaitu pada bulan November 2009 sampai dengan bulan Februari 2010.

Wawancara pada tahap pertama ini penulis lakukan untuk mendapatkan gambaran umum mengenai permasalahan yang penulis teliti. Pada tahap ini, penulis mewawancarai sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor dan aparat Poltabes Kota Padang dengan menggunakan alat atau instrumen penelitian seperti pedoman wawancara berupa rumusan-rumusan pertanyaan untuk mencari informasi yang dibutuhkan. Ada pun jumlah sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor yang di wawancarai pada tahap ini adalah sebanyak 6 orang, pemilik angkot sebanyak 2 orang, dan aparat dari Poltabes Kota Padang sebanyak 1 orang.

Wawancara pada tahap kedua, penulis lakukan pada pertengahan bulan Maret 2010 sampai dengan bulan Juni 2010. Di sini penulis melakukan wawancara dengan sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor yang telah ada sebelumnya pada wawancara pada tahap pertama serta ditambah 9 orang sopir angkot lainnya sehingga jumlah keseluruhan sopir angkot yang berhasil diwawancarai adalah sebanyak 15 orang. Wawancara dengan sopir angkot, penulis lakukan pada saat informan sedang beristirahat di tempat-tempat mereka biasa beristirahat sambil menunggu pergantian kerja yaitu di Jalan Gajah II. Penulis tidak mengalami kendala karena penulis memiliki teman sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor dan teman penulis ini mengenalkan penulis dengan sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor lainnya sehingga semakin memudahkan penulis dalam melakukan wawancara dengan para sopir angkot. Selain itu, dengan melakukan wawancara di tempat para sopir angkot berkumpul dan

beristirahat di kedai yang terdapat di Jalan Gajah II tersebut, semakin memudahkan penulis dalam memperoleh informasi dengan jumlah informan yang cukup banyak pula.

Wawancara dengan pemungut liar, penulis lakukan pada saat informan sedang beristirahat sambil menunggu angkot trayek Pasar Raya-Labor untuk diambil pungutan tersebut yang dilakukan di Jalan Gajah VI. Pada awalnya penulis mengalami kesulitan dalam mendapatkan informasi tentang pungutan liar ini, tetapi setelah dijelaskan maksud dari penelitian ini, maka pemungut liar di Jalan Gajah VI ini mau memberikan informasi, dan hal ini juga dipermudah dikarenakan bantuan dari teman penulis yaitu sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor yang mengenalkan penulis dengan pemungut liar tersebut. Wawancara dengan pemungut liar di kawasan Labor berjumlah 4 orang, yaitu 3 orang pemungut liar di Jalan Gajah VI dan 1 orang di Simpang Patenggangan, 1 orang pemungut liar di Jalan Veteran, serta 1 orang pemungut liar di Pasar Raya Padang.

Wawancara dengan pemilik angkot, penulis lakukan dengan mengunjungi rumah pemilik angkot yang berjumlah 3 orang. Selain itu, untuk memperkuat data tentang pungutan liar ini, penulis juga mewawancarai 2 orang aparat Dinas Perhubungan Kota Padang dan Kapolsekta Padang Utara. Wawancara dilakukan pada pagi, siang dan sore hari berdasarkan kesepakatan antara penulis dan informan penelitian. Sehingga secara keseluruhan, jumlah informan penelitian ini mulai dari tahap pertama ketika sedang penulisan proposal sampai dengan penulisan

skripsi berjumlah 30 orang informan, yaitu 15 orang sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor, 5 orang pemilik angkot, 6 orang pemungut liar, 2 orang aparat dari Dishub Kota Padang, dan 2 orang apara kepolisian.

c. Dokumentasi

Data sekunder penulis dapatkan dari arsip dan dokumen pada dinas atau instansi terkait dengan penelitian ini, seperti Badan Pusat Statistik Kota Padang, Kelurahan Air Tawar Barat, Dinas Perhubungan Kota Padang, serta Kantor Polisi Sektor Padang Utara.

5. Validitas Data

Untuk mendapatkan data yang valid, maka dalam penelitian ini dilakukan teknik *triangulasi*, dengan menggunakan beberapa sumber atau informan untuk mengumpulkan data yang sama. Cara yang dilakukan adalah dengan memberikan serangkaian pertanyaan yang dikembangkan dari pedoman wawancara terhadap informan, kemudian dicek ulang pada informan yang berbeda. Pada metode triangulasi, hal yang dilakukan adalah dengan cara membandingkan data hasil pengamatan yang dilakukan di lapangan dengan data hasil wawancara yang diberikan informan mengenai pungutan liar, kemudian hasil wawancara akan dibandingkan dengan isi suatu dokumen yang berkaitan dengan masalah penelitian, dan membandingkan perspektif subjek

penelitian dengan berbagai pendapat dan pandangan orang lain mengenai kasus tersebut.²⁴

Pada penelitian ini, penulis melakukan triangulasi dengan menguji apakah proses dan hasil metode yang digunakan sudah berjalan dengan baik. Proses triangulasi dilakukan terus menerus sepanjang proses pengumpulan data dan analisis data, sampai penulis yakin tidak ada lagi perbedaan-perbedaan sehingga tidak ada lagi yang perlu dikonfirmasi kepada informan.

Dalam hal ini, penulis menggunakan metode wawancara mendalam dan observasi untuk pengumpulan data. Hasil wawancara tersebut dihimpun dalam catatan harian wawancara dengan informan dan membandingkannya dengan hasil observasi yang penulis lakukan sebelumnya. Setelah itu penulis mencoba membandingkan hasil wawancara dengan hasil observasi yang telah dilakukan sebelumnya untuk memastikan tidak ada informasi yang bertentangan antara catatan harian wawancara dengan catatan observasi. Jika ada perbedaan, maka penulis menanyakan kembali kepada informan penelitian tentang perbedaan antara data hasil wawancara tentang masalah pungutan liar yang diperoleh tersebut dengan data hasil observasi, sampai ditemukan relevansi diantara data wawancara dengan data hasil observasi. Selain itu data yang telah dihimpun sebelumnya dari informan dan hasil observasi, kemudian dibandingkan juga dengan sumber-sumber lain diantaranya seperti dari surat kabar yang membahas masalah pungutan liar pada angkot di Kota Padang agar

²⁴ <http://yukngeblokyuk.blogspot.com/2009/04/triangulasi.html> diakses tanggal 14 Agustus 2009

dapat ditarik kesimpulan tentang masalah tersebut sehingga diperoleh data yang benar-benar valid.

Penulis mewawancarai orang sopir angkot, pemungut liar, pemilik angkot dan aparat terkait pada waktu dan tempat yang berbeda dengan mengajukan pertanyaan penelitian. Selain itu, penulis juga melakukan wawancara ulang dengan informan yang diwawancarai sebelumnya jika terdapat perbedaan antara hasil wawancara dengan hasil observasi yang penulis lakukan terkait dengan tujuan penelitian. Sehingga dari hal tersebut maka dapat ditarik kesimpulan tentang masalah pungutan liar pada angkutan Kota Padang.

6. Teknik Analisis Data

Data yang diperoleh di lapangan akan dianalisis dengan menggunakan model *Interactive Analysis* yang dikembangkan oleh Miles dan Huberman, yaitu melalui tahap reduksi data, display data, dan penarikan kesimpulan. Dimana aktivitas dalam analisis data ini, dilakukan secara terus menerus dan interaktif pada setiap tahap penelitian sampai tahap penelitian ini selesai.

Aktivitas dalam analisis data yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman yaitu, *pertama*, reduksi data adalah proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstraksian dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan tertulis di lapangan. Abstraksi yang dimaksud pada penelitian ini adalah rangkuman proses penelitian terhadap Pungutan Liar Pada Angkutan Kota Padang. Pada penelitian ini segala proses pencarian data

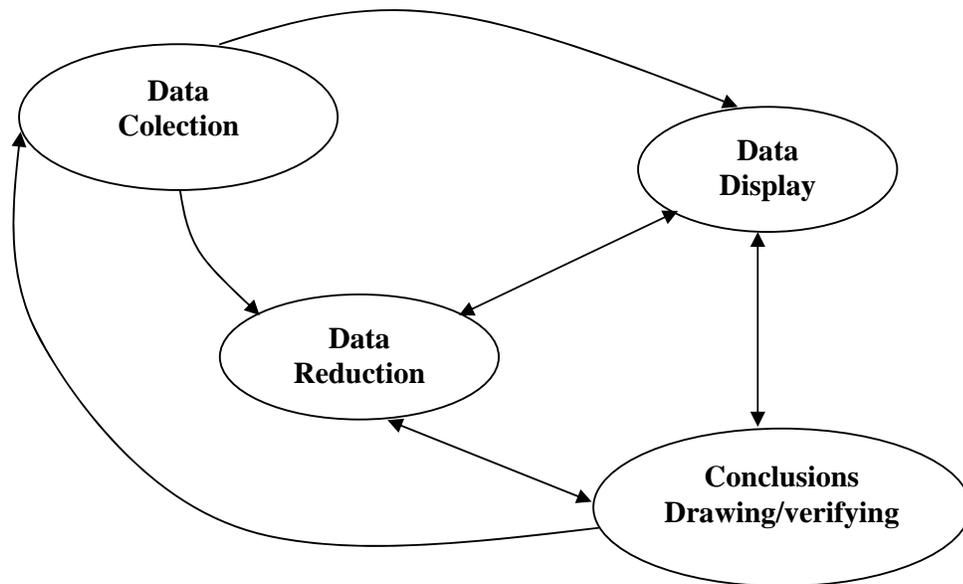
akan dipilah-pilah dan disederhanakan agar mempermudah peneliti dalam menampilkan, menyajikan dan menarik kesimpulan sementara mengenai kasus pungutan liar pada angkot, lalu data diseleksi dan dikelompokkan dalam kategori bagaimana konsensus dan implikasi dari pungutan liar terhadap sopir angkot dan pemungut liar.

Kedua, display data atau penyajian data adalah penyajian sekumpulan informasi ke dalam bagian yang sesuai sehingga membentuk jalinan antar satu faktor dengan yang lainnya dalam pengambilan tindakan terhadap masalah penelitian. Dalam proses ini, data yang telah dipilah, disisihkan berdasarkan kelompok data serta disusun sesuai dengan kategori yang sejenis, ditampilkan secara logis, sistematis dan selaras dengan permasalahan yang telah dirumuskan sebagai pertanyaan penelitian. Penyajian data dalam penelitian ini, berupa teks naratif atau berbentuk uraian yang sudah memiliki makna tentang kasus, yang memudahkan peneliti untuk memahami apa yang terjadi dalam kasus pungutan liar pada angkot Pasar Raya-Labor. Sehingga peneliti dapat merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan yang dipahami oleh peneliti.

Ketiga, data yang telah diperoleh berdasarkan informasi yang didapatkan dari lapangan, disajikan diterangkan dalam teks naratif atau berbentuk uraian yang sudah memiliki makna tentang kasus berupa laporan ilmiah, yang memudahkan peneliti untuk memahami apa yang terjadi dalam kasus tersebut, sehingga dapat ditarik kesimpulan dan mampu menjawab

permasalahan penelitian dan memberikan gambaran yang jelas dan akurat tentang pungutan liar pada angkot Pasar Raya-Labor.

Di dalam pengumpulan data penelitian terhadap beberapa sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor, penulis melakukan wawancara dan pengamatan langsung. Setelah data-data didapatkan, penulis mengelompokkan dan menganalisis data tersebut. Kemudian data yang ada dipisahkan sesuai dengan permasalahan dan tujuan penelitian. Data-data ini kemudian dianalisis dengan kemampuan penulis yang disusun secara sistematis sesuai dengan pertanyaan penelitian.



Gambar 1: Skema Model Interaktif Analysis Miles dan Huberman²⁵

²⁵ Sugiyono. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta, 2008, hlm 92

BAB II

DESKRIPSI UMUM WILAYAH PENELITIAN

A. Kondisi Geografis

Kota Padang adalah ibu kota Propinsi Sumatera Barat yang terletak di sepanjang pantai barat Pulau Sumatera. Kota Padang adalah salah satu kota tertua di pantai Barat Lautan Hindia. Kota Padang terletak di bagian tengah Pulau Sumatera atau di antara $0^{\circ}44'00''$ sampai dengan $1^{\circ}08'05''$ Lintang Selatan dan $100^{\circ}05'05''$ sampai dengan $100^{\circ}34'09'$ Bujur Timur. Suhu udara Kota Padang cukup panas, berkisar 23,5 C sampai 32,5 C di siang hari, dan 22 C sampai 28,5 C pada malam hari. Curah hujan rata-rata pertahun 405,88 mm/bulan.²⁶ Menurut PP No. 17 Tahun 1980, luas daerah Kota Padang seluruhnya 694,96 km² dan keliling 190 km atau setara dengan 1.65 persen dari luas Propinsi Sumatera Barat. Dari luas daerah Kota Padang tersebut, yang efektif hanya 180 km² sedangkan 434,63 km² merupakan daerah perbukitan.²⁷

Secara topografi Kota Padang dibagi atas 2 bagian yaitu daerah datar dan daerah perbukitan. Daerah datar terletak di sebelah Pantai Barat, sedangkan daerah yang berbukit-bukit terletak di bagian Timur dan Selatan. Sebagian besar Kota Padang atau 51,01% berupa hutan yang dilindungi oleh pemerintah, berupa pekarangan atau bangunan seluas 62,88 km² atau 9.05%, sedangkan yang digunakan untuk lahan sawah seluas 52,25 km² atau 7,52%.

²⁶ Padang Tourism Official Guide 2009.

²⁷ Padang dalam Angka 2006

Batas wilayah Kota Padang secara administratif adalah sebagai berikut, Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Padang Pariaman, Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Pesisir Selatan, Sebelah Barat berbatasan dengan Samudera Hindia, Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Solok. Selain itu Kota Padang terdiri dari 11 kecamatan yaitu Padang Utara, Padang Selatan, Padang Barat, Padang Timur, Koto Tangah, Pauh, Kuranji, Nanggalo, Lubuk Kilangan, Lubuk Begalung, dan Bungus Teluk Kabung. Dari 11 kecamatan ini terdapat 134 kelurahan, jumlah kelurahan ini sebelum otonomi daerah dan setelah otonomi daerah ditetapkan menjadi 103 kelurahan.

Dalam penelitian ini, penulis memilih daerah penelitian di Kelurahan Air Tawar Barat, Kecamatan Padang Utara karena studi kasus yang penulis ambil adalah sopir angkot dan pemungut liar pada angkot trayek Pasar Raya-Labor. Kecamatan Padang Utara mempunyai batas wilayah sebagai berikut Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Koto Tangah dan Nanggalo. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Padang Barat dan Padang Timur. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Kuranji. Sebelah Barat berbatasan dengan Samudera Indonesia.

Kecamatan Padang Utara memiliki luas daerah 8,08 km² dengan jumlah 7 kelurahan yang terdiri dari:

Tabel 1. Luas Daerah Menurut Kecamatan

No	Kelurahan	Luas Wilayah/Km2
1	Alai Parak Kopi	1.37
2	Gunung Pangilun	0.42
3	Lolong Belanti	1.62
4	Ulak Karang Selatan	1.39
5	Ulak Karang Utara	1.53
6	Air Tawar Barat	1.12
7	Air Tawar Timur	0.63
	Jumlah	8.08

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Padang 2008

B. Kondisi Demografis

Pengetahuan mengenai penduduk merupakan dasar utama dalam melakukan kegiatan pembangunan, baik perencanaan maupun evaluasi. Pada tahun 2008, penduduk Kota Padang telah mencapai 856.815 jiwa, meningkat dari jumlah 838.190 dari tahun sebelumnya. Dengan demikian kepadatannya pun bertambah dari 1.206 jiwa / km² menjadi 1.233 jiwa /km². Kecamatan terbanyak jumlah penduduknya adalah Koto Tangah dengan 161.466 jiwa dan kecamatan yang paling kecil jumlah penduduknya adalah Kecamatan Bungus Teluk Kabung yaitu sebanyak 24.116 jiwa.²⁸

²⁸ Badan Pusat Statistik Kota Padang. 2008

Tabel 2. Luas Daerah dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan

No	Kecamatan	Luas Daerah	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk/KM
01.	Bungus Teluk Kabung	100,78	24.116	239
02.	Lubuk Kilangan	85,99	43.531	506
03.	Lubuk Begalung	30,91	106.641	3.450
04.	Padang Selatan	10,03	63.345	6.316
05.	Padang Timur	8,15	87.174	10.696
06.	Padang Barat	7,00	61.437	8.777
07.	Padang Utara	8,08	76.326	9.446
08.	Nanggalo	8,07	58.801	7.286
09.	Kuranji	57,41	120.309	2.096
10.	Pauh	146,29	53.669	367
11.	Koto Tengah	232,25	161.466	695
	Jumlah	694,96	856.815	1.233

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Padang 2008

Kecamatan Padang Utara memiliki jumlah penduduk sebanyak 76.326 jiwa. Daerah ini merupakan salah satu daerah yang terletak di pusat kota karena di kecamatan ini terdapat sarana dan prasarana yang dibutuhkan oleh masyarakat, mulai dari gedung pemerintahan dan pendidikan, serta merupakan salah satu jalur utama yang dilewati oleh transportasi perkotaan yang tentu saja berkaitan erat dengan kegiatan perekonomian perkotaan yang cukup tinggi juga. Sehingga akses untuk menjangkau daerah ini tidaklah sulit.

Jumlah penduduk Kecamatan Padang Utara dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 3 . Jumlah Penduduk Menurut Kelurahan 2008

No	Kelurahan	Jumlah Penduduk/Jiwa
1	Alai Parak Kopi	11.282
2	Gunung Pangilun	11.260
3	Lolong Belanti	10.032
4	Ulak Karang Selatan	3.744
5	Ulak Karang Utara	17.625
6	Air Tawar Barat	13.282
7	Air Tawar Timur	9.101
	Jumlah	76.326

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Padang 2008

Terlihat dalam tabel bahwa Kelurahan Ulak Karang Utara memiliki jumlah penduduk tertinggi kemudian Kelurahan Air Tawar Barat menempati posisi kedua tertinggi. Hal ini disebabkan pada kedua kelurahan tersebut merupakan daerah yang ramai. Di antaranya adanya pusat kegiatan pendidikan seperti terdapatnya Universitas Bung Hatta di Kelurahan Ulak Karang Utara dan Universitas Negeri Padang di Kelurahan Air Tawar Barat, yang mengakibatkan banyaknya jumlah penduduk di kelurahan tersebut dan membutuhkan banyak sarana dan prasarana yang banyak juga seperti perumahan dan transportasi.

Kelurahan Air Tawar Barat merupakan salah satu kelurahan yang termasuk dalam Kecamatan Padang Utara dengan jumlah penduduk 15.143 jiwa. Mata pencaharian pokok penduduk Air Tawar Barat terbesar adalah Pegawai Negeri Sipil (PNS), yaitu sebanyak 4.889 jiwa. Para penduduk asli pada umumnya adalah nelayan dan petani garam, walaupun ada juga dari penduduk asli bekerja kantor. Para pendatang dan akhirnya menetap di kelurahan ini banyak bekerja

sebagai PNS dan pekerjaan lainnya. Mayoritas Penduduk Kelurahan Air Tawar Barat memeluk agama Islam sebanyak 15.014 jiwa, Kristen 90 jiwa, dan Khatolik 39 jiwa.

Tabel 4. Mata Pencaharian Penduduk Air Tawar Barat Padang

No	Mata Pencaharian Penduduk	Jumlah
1	Buruh/Swasta	87
2	Pegawai Negeri Sipil	4889
3	Pengrajin	-
4	Pedagang	1617
5	Penjahit	25
6	Tukang Kayu	8
7	Tukang Batu	18
8	Peternak	-
9	Nelayan	60
10	Montir	9
11	Dokter	20
12	Sopir	43
13	Pengemudi Bajaj	-
14	Pengemudi Becak	20
15	TNI/Polri	19
16	Pengusaha	16

Sumber: Kantor Kelurahan Air Tawar Barat 2009

C. Transportasi dan Angkutan Penumpang di Kota Padang

Padang memiliki tiga ruas jalan utama yang menghubungkan ke kota-kota lain di Sumatera. Jalan Utara akan mengantarkan ke Bukittinggi, dan diteruskan sampai ke Medan dan Pekanbaru. Selain itu ada cabang jalan dekat

Lubuk Alung menuju ke Pariaman, sedangkan jalan Timur akan menuju ke Solok, yang tersambung dengan jalan Lintas Sumatera. Jalan ke selatan melintasi Pantai Barat Sumatera menghubungkan Padang dengan daerah Kerinci dan Bengkulu melewati kota Painan. Padang memiliki Terminal Regional Binkuang (TRB) yang berada di Air Pacah dan selesai dibangun tahun 1999. Terminal ini menggantikan Terminal Lintas Andalas di Olo Ladang. Sedangkan jalur kereta api yang ada sebenarnya menghubungkan Padang dengan Sawahlunto, juga mencapai Pariaman, Bukittinggi dan Payakumbuh. Namun saat ini rel kereta api yang aktif hanyalah jalur Pariaman-Padang untuk kereta api wisata, dan Teluk Bayur-Indarung untuk pengangkutan semen.

Pelabuhan di Teluk Bayur melayani pengangkutan laut baik ke kota-kota lain di Indonesia maupun ke luar negeri. Pelabuhan Muara Padang yang sampai abad ke-19 menjadi pusat pelayaran saat ini berfungsi sebagai tempat sandaran kapal-kapal yang lebih kecil. Sampai tahun 2005 Bandar Udara Tabing melayani Perhubungan Udara Padang dengan kota-kota lain, dengan selesainya pembangunan Bandar Udara Internasional Minangkabau di Ketaping, Kabupaten Padang Pariaman, penerbangan sipil dialihkan ke bandara baru tersebut.²⁹

Angkutan umum kota merupakan sarana yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat sebagai sarana alternatif bagi mereka yang tidak memiliki kendaraan pribadi untuk bepergian dalam melaksanakan aktifitas sehari-hari. Bagi warga kota yang merupakan pengguna tetap dari fasilitas transportasi ini, angkutan kota

²⁹ http://vibizlife.com/travel_details.php?pg=travel&id=3798&sub=travel&awal=290&page=30, diakses tanggal 18 Mei 2010.

merupakan sarana yang sangat berpengaruh terhadap jalannya aktifitas perekonomian, perdagangan dan pendidikan. Angkutan dalam kota dilayani oleh bis kota, mikrolet³⁰ dan taksi. Selain itu di pusat kota masih dapat ditemukan bendi (sejenis kereta kuda), sedangkan ojek biasanya beroperasi di perumahan dan pinggiran kota.

1. Perkembangan Angkutan Umum Kota Padang

Bendi merupakan kendaraan tradisional yang pada awalnya digunakan oleh warga Kota Padang. Bendi merupakan kendaraan berbentuk seperti gerobak yang digerakkan oleh kuda. Dari sejarah Minangkabau tempo dulu diketahui bahwa bendi telah ada sejak zaman kerajaan Minangkabau. Sampai pada tahun 1930-an bendi merupakan satu-satunya kendaraan umum di Kota Padang.

Tahun 1950-an di Kota Padang telah muncul suatu kendaraan umum yang lebih modern yang digunakan oleh masyarakat untuk membantu aktivitas mereka yang dikenal dengan nama oplet, yang berasal dari mobil-mobil peninggalan sekutu. Sejak tahun 1980-an sistem transportasi darat di Kota Padang telah berkembang dengan lebih baik dan modern. Angkutan kota telah beragam jenisnya seperti oplet, bis kota. Jalur atau trayek yang dilalui oleh angkutan kota ini pun mulai beragam. Trayek atau jalur angkutan kota di Padang terdiri dari trayek jalur utama dan trayek cabang.

Trayek utama adalah jalur yang dilalui oleh angkutan kota yang memiliki volume kepadatan penumpang yang tinggi (jalur padat/gemuk). Trayek

³⁰ Mikrolet adalah alat angkutan umum penumpang di kota. Untuk Kota Padang jenis angkutan umum penumpang ini lebih dikenal dengan sebutan angkot.
<http://pusatbahasa.diknas.go.id/kbbi/index.php>. Diakses tanggal 31 Agustus 2010.

cabang merupakan jalur-jalur tertentu yang dilalui angkutan kota. Khusus trayek utama yang dilalui bus kota antara lain adalah Pasar Raya-Khatib Sulaiman, Pasar Raya-Raden Saleh, Pasar Raya-PLTG, Pasar Raya-Indarung serta Pasar Raya-Lubuk Lintah.³¹

Dalam kurun waktu 10 tahun terakhir sampai tahun 2008, terhitung jumlah angkutan kota di Kota Padang berjumlah sebanyak 3.497 unit, pada tahun 1995 angkutan kota 2.835, tahun 2000 angkutan kota di Padang bertambah menjadi sebanyak 2.852 unit, pada tahun 2005 angkutan kota di Padang telah mencapai jumlah 3.466 unit. Hal ini berarti peningkatan rata-rata jumlah angkutan kota sebanyak 61 unit/tahun. Peningkatan jumlah ini disebabkan adanya penambahan jumlah angkutan kota dari trayek yang sama dan pembukaan jalur atau trayek angkutan kota yang baru. Berikut tabel yang menunjukkan peningkatan jumlah angkutan:

Tabel 5. Jumlah Angkutan Umum di Kota Padang

Tahun	Jenis Angkutan Umum					Jumlah
	Bemo	Oplet	Mikrolet	Bis Kota	Taksi	
1995	136	101	1.444	328	353	2.835
2000	136	101	1.660	559	559	2.852
2005	48	78	2.241	328	676	3.446
2008	48	-	2.350	423	676	3.497

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Padang 2008

³¹ Wawancara dengan Fachruddin Noer, A,Md. LLAJ, S.Sos. MM. Kepala Bidang Angkutan Kota Padang Tanggal 10 Mei 2010.

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa pada Tahun 1995-2005 angkutan bemo dan oplet mengalami penurunan, sedangkan mikrolet mengalami peningkatan. Hal ini dapat diinterpretasikan terdapat fluktuasi jenis angkutan yang dalam perkembangannya mengalami naik dan turun. Naiknya jumlah angkutan umum disebabkan oleh tuntutan atau kebutuhan penumpang agar cepat sampai di tujuan, sedangkan penurunan jumlah disebabkan oleh anggapan warga kota dengan menaiki bemo dan oplet lebih lambat untuk sampai di tempat tujuan. Sedangkan pada kurun waktu dari tahun 2005-2008, jenis angkutan umum khususnya pada mikrolet, bus kota dan taksi mengalami peningkatan jumlah armada.³²

2. Jumlah Angkutan Kota di Kota Padang

Kota Padang, selain sebagai pusat pemerintahan propinsi, juga berfungsi sebagai pusat kegiatan sosial ekonomi di bidang perdagangan, pendidikan, pariwisata dan industri. Fungsi kota tersebut mencerminkan adanya saling keterkaitan yang tinggi dan kompleks antara Kota Padang dan sekitarnya. Arus pergerakan tersebut membawa pengaruh terhadap pertumbuhan fisik kota, terutama sekali dalam bidang sarana dan fasilitas yang dibutuhkan. Dengan bertambahnya jumlah penduduk, maka tuntutan terhadap angkutan umum perkotaan juga meningkat. Hal ini dapat dilihat dengan bertambahnya pengguna jasa angkutan perkotaan yang melakukan kegiatan di kawasan perkotaan.

³² Dinas Perhubungan Kota Padang. 2008

Jumlah angkutan kota di Kota Padang tercatat oleh Dinas Perhubungan adalah sebanyak 2.723 unit. Jumlah angkutan kota tersebut terdiri dari bus kota yang berjumlah 423 unit yang disebut juga sebagai trayek utama, yang dimaksud trayek utama adalah trayek angkutan kota yang melewati jalan protokol dan penumpang yang diangkut jumlahnya besar. Sebanyak 1.855 unit angkutan kota terdiri dari jenis mobil Carry dan Toyota Kijang merupakan trayek cabang. Trayek cabang adalah trayek untuk membantu trayek utama pada jalan-jalan tertentu. Selanjutnya sebanyak 445 unit angkutan kota merupakan trayek ranting yang terdiri dari mobil jenis carry. Trayek ranting adalah trayek angkutan kota khusus untuk daerah pinggiran kota. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 6. Jumlah Armada Angkutan Per-Trayek Tahun 2008

No	Lintas Trayek	Jumlah
1	Trayek utama	423
2	Trayek cabang	1.855
3	Trayek ranting	445
	Jumlah	2.723

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Padang³³

Pendistribusian trayek angkutan kota sudah ditetapkan oleh dinas perhubungan, dan untuk trayek dengan jalur Padang Utara termasuk ke dalam trayek cabang yang memiliki jumlah armada angkutan kota yang banyak dikarenakan jalur tersebut merupakan salah satu daerah pusat pemukiman, pusat

³³ Dinas Perhubungan Kota Padang. 2008

pendidikan, maupun perkantoran. Pendistribusian trayek angkutan kota jalur Padang Utara ini dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 7. Kode dan Jumlah Angkot Jalur Padang Utara

No	Trayek	Kode	Jumlah
1	Pasar Raya-Wisma Indah V Pasir Putih	416	63
2	Pasar Raya-Cimpago Putih	417	7
3	Pasar Raya-Lubuk Buaya-Batas Kota	419	307
4	Pasar Raya-Wisma Indah VII-Asrama Haji	420	16
5	Pasar Raya-Parupuk Tabing	421	27
6	Pasar Raya-Labor Cendrawasih	422	104
7	Pasar Raya-Pasir Jambak	423	60
8	Pasar Raya-Wisma Warta Ulak Karang	424	25
	Jumlah		612

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Padang 2008

3. Kondisi Angkutan Kota Padang Sebelum dan Sesudah Ketiadaan Terminal

Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud jaringan transportasi. Di dalam terminal terdapat sarana dan prasarana penunjang yang berfungsi mengatur kendaraan-kendaraan umum yang terikat dalam suatu trayek. Semakin lengkap sarana dan prasarana yang terdapat dalam sebuah terminal maka semakin baik pula bentuk pelayanan yang dapat dinikmati oleh para pelaku jasa transportasi. Di dalam terminal para sopir angkutan umum dapat mencari, menaikkan, dan menurunkan penumpang dengan tertib dan lancar.

Kota Padang memiliki terminal angkutan kota yang terletak di jalan M. Yamin Padang dengan nama Terminal Goan Hoat dengan luas area terminal 4.487 meter dan berada pada ketinggian 1,5-2 meter di atas permukaan laut. Terminal Goan Hoat melayani penumpang ke segala tujuan yang ada di Kota Padang. Semua jenis angkutan kota di dalam terminal ini terparkir secara baik karena disusun berdasarkan warna atau nomor trayek yang tertulis di atas tempat parkir angkutan kota tersebut.³⁴ Hal ini selain mempermudah penumpang dalam menentukan kendaraan berdasarkan tujuan mereka masing-masing, juga merupakan tempat sirkulasi angkutan umum kota dalam pengoperasiannya. Dalam kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang angkutan umum kota cukup dilakukan di dalam terminal tanpa harus memakai badan jalan dan menghindari kemacetan.

Keamanan dan kenyamanan pun relatif dapat terjaga karena petugas keamanan baik dari kepolisian maupun dinas perhubungan selalu berjaga-jaga di dalam maupun di luar terminal. Bagi sopir angkutan kota, hal ini juga menghindari mereka dari aksi premanisme dan pemalakkan. Pertengahan tahun 2005, lokasi terminal ditutup untuk dialihfungsikan sebagai pusat perbelanjaan modern. Akhir tahun 2006 bangunan mewah pusat perbelanjaan grosir dengan nama Sentra Pasar Raya resmi didirikan sehingga menyebabkan tidak adanya lagi terminal untuk angkutan umum di Kota Padang.

Ketiadaan terminal tersebut membuat angkutan umum kota mangkal di sepanjang Jalan M. Yamin untuk menunggu, menaiki ataupun menurunkan

³⁴ Dinas Perhubungan Kota Padang. 2008

penumpang yang mengakibatkan semrawutnya kondisi di sepanjang jalan tersebut. Kondisi lain yang terlihat akibat kurang terpantaunya proses menaikkan dan menurunkan penumpang, adalah adanya aksi premanisme dan pemalakkan terhadap sopir angkutan kota. Ketiadaan terminal juga menyebabkan terjadinya kemacetan di seputaran Pasar Raya Padang.

4. Kondisi Lalu Lintas Angkutan Kota Trayek Pasar Raya-Labor

Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan, kondisi lalu lintas angkutan kota di jalan setelah ketiadaan terminal menjadi tidak teratur. Sopir angkutan umum kota tidak lagi memiliki tempat akhir untuk menaiki ataupun menurunkan penumpang. Keadaan ini membuat ruas jalan di Kota Padang seperti di Jalan M. Yamin, Jalan Hiligoo menjadi macet dan semrawut karena badan jalan digunakan sopir angkutan kota untuk memarkirkan mobilnya dan menunggu dan mencari penumpang.

Kondisi serupa juga terlihat untuk trayek Pasar Raya-Labor. Angkutan umum yang beroperasi dalam menjalankan aktivitasnya mengalami kemacetan khususnya pada waktu sibuk seperti pagi, siang dan sore hari. Hal ini disebabkan oleh pengguna jasa angkutan umum kota ini sedang melakukan aktivitas di sepanjang trayek ini yang merupakan kawasan padat penduduk karena terdapat perumahan, sekolah, dan kampus perguruan tinggi. Sehingga tidak dapat dihindari kondisi seperti ini membuat rute trayek angkutan kota Pasar Raya-Labor menjadi rute gemuk karena jumlah angkutan umum kota mengikuti banyaknya jumlah

penumpang yang kemudian memunculkan aksi premanisme dan pemalakan seperti pungutan liar.

Pada saat ini angkutan kota trayek Pasar Raya-Labor yang terdaftar pada Dinas Perhubungan Kota Padang mencapai 104 unit. Trayek angkutan kota Pasar Raya-Labor melewati daerah Damar, Veteran, Ulak Karang, Labor sampai Simpang Cendrawasih Air Tawar Barat. Banyaknya jumlah angkutan umum yang beroperasi untuk menjalankan aktivitasnya menimbulkan kemacetan khususnya pada waktu-waktu sibuk yang berkisar pada pukul 07.00-09.00 WIB dan 16.30-18.00 WIB.

Angkutan kota atau angkot untuk trayek Pasar Raya-Labor ini tidak seluruhnya beroperasi setiap hari dikarenakan ada beberapa angkot yang masuk bengkel atau alasan teknis lainnya. Angkot trayek ini biasanya dioperasikan oleh dua sampai tiga sopir yang terdiri dari Sopir Satu, Sopir Dua, dan Sopir *Hoyak*.³⁵ Sopir satu adalah sopir yang membawa angkot mulai dari pagi hari sampai dengan pukul 12.30 WIB, sedangkan sopir dua adalah sopir yang membawa angkot dari pukul 13.00 WIB sampai dengan pukul 21.00-22.00 WIB. Namun, sebenarnya hal tersebut tidak menjadi patokan dalam pembagian kerja mereka, yang sangat penting adalah peran dari sopir satu karena sopir satu inilah yang bertanggung jawab secara penuh terhadap angkot. Tanggung jawab penuh diberikan kepada sopir satu dan biasanya para pemilik angkot hanya berurusan dengan sopir satu ini, mulai dari mengambil angkot dari rumah pemilik angkot, pemberian uang setoran maupun pengembalian angkot kepada pemilik. Sedangkan sopir dua

³⁵ Sopir Hoyak adalah istilah yang digunakan untuk menyebutkan sopir tembak atau sopir sementara yaitu pengemudi mobil atau sopir pengganti apabila sopir tetap berhalangan. <http://pusatbahasa.diknas.go.id/kbbi/index.php>. diakses tanggal 31 Agustus 2010.

dikoordinasi penuh oleh sopir satu. Di antara sopir-sopir tersebut ada juga yang disebut dengan sopir *Hoyak* atau sopir tembak. Sopir ini adalah sopir yang membawa angkot ketika sopir utama seperti sopir satu ataupun sopir dua sedang istirahat untuk makan dan minum.

Trayek Pasar Raya-Labor ini memiliki dua PO (Perusahaan Oto Milik Perorangan) yang ternama dan besar yaitu PO Mc Claren dan PO Tulalit yang terletak di Jalan Gajah VI. Pada mulanya di sekitar Jalan Gajah VI ini sama sekali tidak ada pangkalan angkot, sebelumnya para sopir hanya duduk-duduk untuk melepas lelah atau menunggu pergantian sopir dan berkumpul di sebuah kedai yang ada di sekitar jalan tersebut. Pada tahun 2003 yang lalu terbentuklah sebuah kedai yang biasanya mangkal para sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor ini menjadi sekretariat persatuan angkot Pasar Raya-Labor dengan nama Mc Claren dengan kondisi yang tidak formil karena hanya merupakan kedai minum biasa. Selain dari PO Mc Claren dan PO Tulalit, juga ada PO kecil lainnya seperti Bad Boy's Fan Club, Mr Gelex, Cover Boy.³⁶

5. Sejarah Munculnya Pungutan Liar Pada Angkutan Kota di Kota Padang

Perbuatan-perbuatan yang disebut sebagai perbuatan pungli sebenarnya merupakan suatu gejala sosial yang telah ada di Indonesia, sejak Indonesia masih dalam masa penjajahan dan bahkan jauh sebelum itu. Namun penamaan perbuatan itu sebagai perbuatan pungli, secara nasional baru diperkenalkan pada bulan September 1977, yaitu saat Kaskopkamtib yang bertindak selaku Kepala Operasi

³⁶ Wawancara dengan Iyai Cabiak (41) pemilik angkot dan Nalardi (26), sopir angkot pada tanggal 25 Maret 2010.

Tertib bersama Menpan dengan gencar melancarkan Operasi Tertib (OPSTIB), yang sasaran utamanya adalah pungli.³⁷

Tidak ada yang tahu pasti sejak kapan pungutan liar pada angkutan kota di Kota Padang terjadi. Salah satu informan yang penulis wawancara diperoleh informasi bahwa pungutan pada angkutan kota atau angkot dimulai pada tahun 1980-an. Dimana pada saat itu Kota Padang sedang berkembang pesat dan membangun segala fasilitas yang dibutuhkan untuk kota diantaranya adalah di bidang transportasi. Perkembangan sistem transportasi di Kota Padang mengalami peningkatan pada Tahun 1990-an, dimana pada tahun-tahun tersebut angkot di Kota Padang mengalami peningkatan jumlah armada diakibatkan tingginya jumlah penduduk dan arus urbanisasi.³⁸

Oleh karena kondisi Kota Padang yang semakin ramai, maka memberikan kesempatan dan keuntungan bagi sekelompok orang untuk melakukan pungutan liar. Salah satu alasan mereka melakukan pungutan liar adalah karena mereka merasa berkuasa di daerah yang sering dilewati oleh angkutan kota, sehingga mereka menganggap bisa memperoleh uang dengan cara mudah tanpa merasa takut sama sekali. Berikut penuturan Bayu, 24 tahun:

“Percuma se kalau awak dak mamfaatan kondisi yang kayak iko, ibaraik pepatah, urang mamotong kabau di tampek awak, masak awak cuma dapek darahnya”

Artinya:

³⁷ <http://www.legalitas.org/node/239>. diakses tanggal 3 Maret 2010

³⁸ Wawancara dengan Mak Itam (48), sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor, tanggal 5 Mei 2010

“Percuma saja kalau kita tidak memanfaatkan kondisi seperti ini, ibarat pepatah, orang memotong kerbau di tempat kita, masak kita cuma dapat darahnya saja.”³⁹

Pungutan liar juga dilakukan oleh warga sekitar perlintasan angkot. Pungutan liar yang terjadi pada setiap perlintasan angkot-angkot di Kota Padang disebabkan karena adanya kerjasama di antara daerah-daerah yang melakukan pungutan liar. Untuk angkot trayek Pasar Raya-Labor, kerjasama yang dilakukan adalah dengan mengkoordinasi orang-orang yang akan melakukan pungutan liar. Untuk daerah Labor, pungutan liar ini diketuai atau dikoordinasi oleh Bapak Yoserizal dengan anggotanya yang masih merupakan keluarga maupun teman-temannya sendiri. Sedangkan untuk di sekitar Pasar Raya, diketuai oleh Bapak Jamildi dengan anggota yang hampir sama dengan pemungut liar di Labor.⁴⁰

³⁹ Wawancara dengan Bayu (24), salah seorang pemungut liar di Jalan Gajah VI, tanggal 23 April 2010

⁴⁰ Wawancara dengan Nalardi Nur (26), sopir angkot Pasar Raya-Labor tanggal 25 Maret 2010.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa pungutan liar dilakukan oleh orang yang berada di daerah Labor Kelurahan Air Tawar Barat, atau yang lebih dikenal dengan *Urang Bagak*. Mereka melakukan pungutan liar dengan cara meminta sejumlah uang kepada sopir angkot secara langsung dan tidak langsung atau terselubung. *Urang Bagak* tersebut melakukan pungutan liar dengan cara menjual air mineral dan tissue dengan harga yang relatif lebih mahal dari harga yang biasa dan dilakukan dengan paksaan.

Sopir angkot harus memberikan sejumlah uang yang diminta oleh pemungut liar, jika hal tersebut tidak dilakukan maka seringkali terjadi konflik dengan pemungut liar. Konflik tersebut dapat diiringi oleh tindak kekerasan, berupa kekerasan secara fisik maupun verbal dan bahkan sampai merusak kendaraan yang dimiliki oleh sopir angkot. Meskipun pungutan liar tersebut memberatkan para sopir, tapi di sisi lain mereka juga memperoleh keuntungan seperti pemberian uang tilang dari pemungut liar jika sopir mendapatkan tilang, santunan bagi keluarga sopir angkot yang melahirkan dan pemberian parcel ketika hari menjelang lebaran, sehingga dapat terlihat bahwa terjadi pertukaran sosial di antara sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor dengan pemungut liar.

Dalam proposisi yang diajukan oleh George Homans tentang teori pertukaran sosial, maka ancaman hukuman berupa *reward* bersifat negatif yang

diterima oleh sopir angkot berusaha dihindari. Sehingga stimulus dari pemungut liar dan tanggapan yang dilakukan oleh sopir angkot menciptakan hubungan yang berantai. Maka dapat diketahui bahwa individu akan melibatkan dirinya, apa bila dia memperoleh ganjaran atau menghindari hukuman. Demikian juga dengan perilaku dan respon para sopir angkot terhadap pungutan liar, dimana respon yang diberikan sopir tergantung dari sejauh mana resiko yang akan mereka terima, jika mereka memberi atau menolak terhadap pungutan liar tersebut. Meskipun sopir angkot secara tidak langsung telah dirugikan oleh pungutan liar, namun mereka masih memiliki keuntungan seperti keamanan dan kenyamanan dalam melakukan pekerjaannya serta memperoleh bantuan materi dan sosial. Sehingga juga menimbulkan pertukaran sosial yang tidak seimbang di antara pemungut liar dengan sopir angkot trayek Pasar Raya-Labor.

Pungutan liar ini sampai sekarang masih terus ada dan sulit untuk diatasi karena lemahnya tindakan hukum yang dilakukan oleh aparat. Pungutan liar tersebut makin subur karena adanya kerjasama antara pemungut liar dengan aparat keamanan setempat.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis menyarankan kepada peneliti berikutnya untuk dapat melakukan penelitian tentang jaringan pemungut liar pada angkot di Kota Padang karena dari hasil penelitian yang penulis lakukan diperoleh informasi bahwa pungutan liar ini tetap terjadi dikarenakan para pemungut liar melakukan kerjasama dengan oknum-oknum pemerintah dalam

melaksanakan aksinya. Penelitian ini juga masih belum dapat mengidentifikasi secara menyeluruh tentang penyebab munculnya pungli dikarenakan waktu dan kondisi yang tidak memungkinkan, sehingga masih jauh dari kesempurnaan. Diharapkan pada peneliti selanjutnya dapat mengidentifikasi secara menyeluruh dan dapat mengungkapkan masalah sosial tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Akrial, Zul. 2009. <http://www.legalitas.org/node/239>, diakses 25 Maret 2010.
- Bintarto. 1983. *Interaksi Desa Kota dan Permasalahannya*. Yogyakarta: Ghalia Indonesia.
- BPS Kota Padang. 2008. Padang Dalam Angka.
----- 2008. Padang Utara Dalam Angka.
- Bungin, Burhan. 2006. *Analisis Data Penelitian kualitatif: Pemahaman Filosofis dan Metodologis Kearah Penguasaan Model Aplikasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Cresweel, John W. 2002. *Research Design: Qualitative and Quantitative Approaches*. Jakarta: KIK Press
- Faisal, Sanapiah. 1990. *Penelitian Kualitatif: Dasar-Dasar Aplikasi*. Malang: YA3 Malang.
- Gunawan, Mas Eka. 2009. Teori Kekerasan. <http://www.scribd.com/doc/24472806/Sosiologi-Konflik-Kekerasan>, diakses 4 Agustus 2010
- Gallion, Artur B & Simon Eisner. 1996. *Pengantar Perancangan Kota, Desain dan Perencanaan Kota*. Jakarta: PT Gelora Aksara Pratama.
- Jestoni, F. Toman. 2007. *Strategi Sopir Angkutan Umum Menghadapi Pungutan Liar Di Kota Padang*. Skripsi. Padang: FISIP UNAND.
- KKBI. 2010. <http://pusatbahasa.diknas.go.id/kbbi/index.php>, diakses tanggal 31 Agustus 2010.
- Koentjaraningrat. 1997. *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
----- 1990. *Pengantar Ilmu Antropologi*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Lee, Antony. 2008. *Sopir Ankot Kian Terbebani Pungli*. Kompas, 16 Juni 2008.

- Nurmaizal. 1992. *Latar Belakang Munculnya Agen Liar dalam Bidang Jasa Angkutan Umum di Kotamadya Padang*. Skripsi. Padang: FISIP UNAND.
- Maleong, Lexy. J. 1990. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Rosda Karya.
- Metrotv. 2008. <http://metrotvnews.com/main.php?metro=berita&id=71255>, diakses 25 Juli 2009.
- Poerwadi, Kristi. 2001. *Pendekatan Kualitatif untuk Penelitian Perilaku Manusia*. Jakarta: LPSP3.
- Padang Tourism Official Guide. 2009.
- Poloma, Margaret. M. 1979. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Pirawan, Budi. 2009. *Preman Simpang Resahkan Sopir*. <http://www.poltabespadang.com/berita-informasi/160-preman-simpang-resahkan-sopir.pdf>, diakses 3 Juli 2009.
- Ritzer, George. 1980. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- dan Douglas J. Goodman. 2007. *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Salim, Agus. 2001. *Teori dan Paradigma Penelitian Sosial*. Semarang: PT Tiara Wacana Yogya.
- Soerodibroto, R Soenarto (Ed). 2007. *KUHP dan KUHP: Dilengkapi Yurisprudensi Mahkamah Agung dan Hoge Raad*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Sugiyono. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.