

**STRATEGI SOPIR BEMO MEMPERTAHANKAN
KEBERADAANNYA DI KOTA PADANG**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan Strata Satu (S1)*



Oleh:

YULIATI SURYADI
65264/2005

**JURUSAN SOSIOLOGI
PRODI PENDIDIKAN SOSIOLOGI ANTROPOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2010**

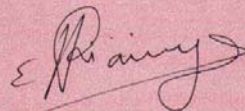
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : Strategi Sopir Bemo Mempertahankan Keberadaannya Di Kota Padang
Nama : Yuliati Suryadi
BP/NIM : 2005/65264
Program Studi : Pendidikan Sosiologi Antropologi
Jurusan : Sosiologi
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, 4 Februari 2011

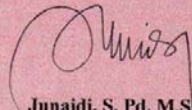
Disetujui oleh:

Pembimbing I



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

Pembimbing II



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

Mengetahui
Ketua Jurusan Sosiologi



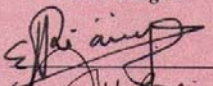
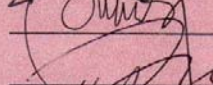
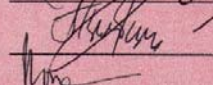
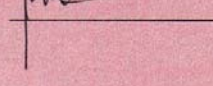
Drs. Emizal Amri, M.Pd, M.Si
NIP. 195905111985031003

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

**Dinyatakan Lulus Setelah Dipertahankan Di Depan Tim Penguji Skripsi
Program Studi Pendidikan Sosiologi Antropologi Jurusan Sosiologi
Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Padang
Pada Hari Kamis, 4 Februari 2011**

Judul : Strategi Sopir Bemo Mempertahankan Keberadaannya Di Kota Padang
Nama : Yulianti Suryadi
BP/NIM : 2005/65264
Program Studi : Pendidikan Sosiologi Antropologi
Jurusan : Sosiologi
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, 4 Februari 2011

Tim Penguji	Nama	Tanda Tangan
Ketua	: Erianjoni, S. Sos, M.Si	
Sekretaris	: Junaidi, S. Pd, M.Si	
Anggota	: Adri Febrianto, S.Sos, M.Si	
Anggota	: Drs. Ikhwan, M.Si	
Anggota	: Nora Susilawati, S.Sos, M.Si	

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yuliati Suryadi
NIM/Bp : 65264/2005
Prodi : Pendidikan Sosiologi Antropologi
Jurusan : Sosiologi
Fakultas : Ilmu Sosial

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang saya tulis dengan judul “Strategi Sopir Bemo Mempertahankan Keberadaannya di Kota Padang” 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 sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Demikianlah surat pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan rasa tanggung jawab.

Diketahui oleh,
Ketua Jurusan Sosiologi

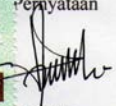


Drs. Emizal Amri, M. Pd, M. Si
Nip: 195905111985031003

Padang, Mei 2011



Pernyataan


Yuliati Suryadi

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Sesungguhnya telah kami berikan ilmu pengetahuan
maka berterima kasihlah kepada Allah SWT dan barang siapa yang
berterima kasih (Kepada-Nya) maka baginya berterima kasih untuk dirinya
barang siapa yang kafir (tidak berterima kasih)
maka sesungguhnya Allah Maha Kaya dan Terpuji
(Q.S. Luqman: 12)

Sesungguhnya bersama kesulitan itu ada kemudahan , maka apabila kamu
telah selesai (dari satu urusan) kerjakanlah urusan lain dengan sungguh-
sungguh dan hanya kepada Tuhan Mu hendaknya kamu berharap
(Al-Insyrah: 6-8)

Ya Allah....

Kuhadapkan wajah dan bersujud di hadapan Mu
Terucap rasa syukur atas segala rahmat-Mu ya Allah
Hari ini atas izin-Mu kugapai sekeping asa untuk meraih cita-cita
Namun kusadari perjuanganku belum berakhir
Dihadapanku masih terbentang tantangan yang harus kulewati untuk
menggapai tujuan hidup yang sebenarnya
Semoga sekeping keberhasilan ini menjadi bekal untuk memasuki pintu
gerbang kehidupan yang lebih baik

Ku menyadari seculil keberhasilan ini tidak terlepas dari dukungan serta do'a
dari orang-orang yang menyanyangiku, dengan segenap rasa cinta dan
kasih sayang karya ini ku persembahkan kepada:

Papa dan Mama.....

Kedua orang tua ku tercinta Ibunda Desmawati dan Ayahanda Suryadi
Samad. Terima kasih atas rasa cinta dan kasih sayang yang telah mama
dan papa berikan untuk y, terima kasih atas senyum dan tawa yang
menjadi inspirasi dan semangat untuk y dalam menjalani hidup ini. Y
minta maaf karena y telat mempersembahkan keberhasilan ini untuk papa
dan mama.

Papa...jaga kesehatan ...jangan lupa minum obat, papa adalah laki-laki
terbaik yang pernah y kenal y bangga menjadi darah daging papa dan
mama,

Mama...juga harus jaga kesehatan insyaallah apa yang mama khawatirkan tidak akan menjadi kenyataan y akan berusaha menjadi yang terbaik untuk papa dan mama. Ya Allah.....izinkan aku untuk selalu melihat senyum kebahagiaan dari kedua orang tua ku, izinkan aku membahagiakan mereka dengan keringatku, semoga keberhasilan ini menjadi langkah awal untuk membahagikan kedua orang tuaku

nenekku tercinta.....

Nenekku tercinta Aminah (Alm.), buk....jum'at malam tanggal 8 April 2011 kita masih makan soto bareng, y masih bisa memapah ibuk ke WC, y masih bisa mencium ibuk, menatap wajah ibuk, kita masih bercerita panjang lebar, pagi harinya Sabtu 9 April 2011, tangan ini bisa mengurus ibuk, memandikan dan menyuapi makanan, namun tepat jam 12.15 y sudah tidak bisa lagi berbuat apa-apa untuk ibuk, Allah SWT berkehendak lain. Y minta maaf buk...y ndak sempat memenuhi harapan terbesar ibuk untuk bisa melihat y diwisuda dan menikah....

Ya Allah Saat ini duka masih menyelimuti hati ku, namun kesedihan dan air mata ku sadari tidaklah berarti apa-apa, dalam doa ku memohon berikan kelapangan untuk beliau, tempatkan beliau di tempat yang paling indah di sisi-Mu, obati kerinduanku dengan cara Mu Ya Allah....

Amin ya robbal'alamín.....

adik-adikku.....

Rizki Surya Putra....Ki jan mandaki juo karajo lai dek, salasaan kul tu lai buktikan pada semua orang kalau ki bisa menjadi yang terbaik, terutama pada seseorang yang selalu memperolok-olok keluarga kita. Buat mama dan papa bangga dengan keberhasilan dan hal-hal positif yang bisa kita lakukan.

Restu Suryadi...Tu maaffan kakak yo dek..tu harus rajin-rajin kuliah, agar kuliahnya bisa selesai tepat waktu.

Reyhan Suryadi...si bungsu yang ku sayang....kakak doa kan semoga Re bisa masuk k SMP yang Rere inginkan, rajin-rajin sekolah ya dek buat mama papa kita bangga dengan kesuksesan kita.

Keluarga besarku....

Terima kasih y ucapkan untuk adang wa, iten, dan metek yang sudah memberikan doa dan dukungannya untuk y, tekta/om jon, sudah cukup air mata dan kesedihan menemani kita sampai hari ini, saat ini kita harus bangkit dan menata hidup menjadi lebih baik, ibuk yo lah ndak ado lai tekta, tapi y ado untuk tekta, y yang akan membantu tekta untuk mengatasi

semua permasalahan yang kan tehta hadapi,mande/om rul terima kasih atas doa dan dukungannya. Adik-adikku een, yogi, rivo, yola dan fitri rajin-rajin sekolah ya dek, jangan nakal, jadilah anak-anak yang baik untuk orang tua kita.

My lovely...

Meri Afrizon S.pd seseorang yang telah menghadirkan kebahagiaan dan kesedihan dalam hidupku, terima kasih telah menjadi bagian terindah dalam hidup aya, aya berharap apa yang telah kita lalui bersama dapat membuat kita menjadi lebih baik dan dewasa dalam menyikapi permasalahan hidup. Mudah2an bulan Juni menjadi awal yang indah untuk kita.

Keluarga Sosant Cosmo...

Kapan kita bisa ngumpul bareng lagi...??? Isil, (wisuda juo wak jadingo sil), wawan (makasih telah mau mendengarkan ya, capek salasaan skripsi tu pren) Medi, Isan (terus semangat kalian berdua pasti bisa. Kak Rida, Ipat, Meva, Epi, Mamik (akhirnya kita wisuda bareng juga), Kak Henny terima kasih untuk semuanya, sudah saatnya kakak untuk memilih, y yakin semua akan berujung pada kebahagiaan.

Ya Allah....

Izinkan aku membahagiakan orang-orang yang menyayangiku, izinkan aku menjadi seseorang yang bisa mereka banggakan.....

By: Yuliati

Suryadi

ABSTRAK

Yulianti Suryadi. 2005/65264. “Strategi Sopir Bemo Mempertahankan Keberadaannya di Kota Padang”. Skripsi. Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang 2010. Pembimbing: 1) Erianjoni, S.Sos, M.Si 2) Junaidi, S.Pd, M.Si

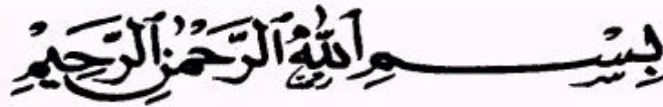
Kata kunci: sopir bemo dan penumpang

Transportasi merupakan suatu hal yang penting untuk menunjang mobilitas manusia dari satu tempat ke tempat lain. Salah satu alat transportasi yang masih bertahan di Kota Padang adalah bemo seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, kehadiran angkutan bemo semakin terdesak dengan hadirnya kendaraan-kendaraan lain seperti angkot, taksi, ojek, dan bus. Hal ini berdampak besar terhadap kendaraan angkutan bemo itu sendiri, terbukti dengan semakin berkurangnya armada bemo dari tahun ke tahun. Berdasarkan hal tersebut maka tujuan penelitian ini adalah: 1) menjelaskan strategi sopir bemo mempertahankan keberadaannya di Kota Padang, 2) menjelaskan kebijakan pemerintah terhadap angkutan bemo di Kota Padang, 3) mengetahui pandangan sopir bemo terhadap kebijakan yang dicanangkan pemerintah Kota Padang.

Teori yang digunakan untuk menganalisis kasus dalam penelitian ini adalah *teori aksi* yang dikemukakan oleh Talcott Parsons. Parsons menjelaskan bahwa, aktor mempunyai alternatif cara, alat serta teknik untuk mencapai tujuannya. Hal ini ditentukan oleh kemampuan aktor memilih. Kemampuan ini disebut Parsons sebagai *voluntarism*. Selain itu peneliti juga menggunakan pola-pola tindakan yang dikemukakan oleh Parsons, yaitu: 1) *afektifitas versus netralitas*, 2) *orientasi diri versus orientasi kolektif*, 3) *universalisme versus particularisme*, 4) *askripsi versus kekaburan*.

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan menggunakan tipe penelitian studi kasus instrinsik, pemilihan informan dalam penelitian ini dilakukan secara *purposive sampling*, yaitu pemilihan informan dilakukan dengan cara sengaja. Total informan dalam penelitian ini berjumlah 28 orang. Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara observasi dan wawancara mendalam. Validitas data dilakukan dengan teknik *triangulasi data*. Analisis data yang digunakan adalah model Miles dan Huberman (Model Analisa Interaktif) yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Berdasarkan penelitian ini dapat disimpulkan bahwa strategi sopir bemo mempertahankan keberadaannya adalah: 1) merawat dan memperbaiki kendaraan bemo, 2) memperoleh penumpang dan pelanggan, 3) menjaga hubungan sosial dengan sesama sopir. Kebijakan yang dicanangkan pemerintah terhadap angkutan bemo terkait dua hal yaitu: 1) penetapan pangkalan angkutan bemo, 2) penetapan trayek yang dilalui angkutan bemo. Hal di atas ditanggapi secara positif dan negatif oleh sopir bemo.



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya. Berkat karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul “Strategi Sopir Bemo Mempertahankan Keberadaannya di Kota Padang. Tujuan dari penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh gelar sarjana pendidikan pada jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.

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

1. Bapak Erianjoni, S.Sos, M.Si sebagai pembimbing I yang telah memberikan arahan dan bimbingan dengan segala keikhlasan dan kesabaran.
2. Bapak Junaidi, S.Pd, M.Si sebagai pembimbing II yang telah memberikan banyak masukan dan saran sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
3. Bapak Emizal Amri. M.Pd, M.Si sebagai ketua Jurusan Sosiologi
4. Bapak Drs. Gusraredi selaku Pembimbing Akademik
5. Bapak dan Ibu tim penguji yang telah sabar member bimbingan dan arahan dalam menulis skripsi ini.
6. Kedua orang tua, saudara dan seluruh keluarga besar yang memberikan dorongan secara moril dan materi penulis.

7. Seluruh mahasiswa di Jurusan Sosiologi serta semua pihak yang dengan rela memberikan bantuan, baik berupa pemikiran atau buku-buku yang relevan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
8. Teman-teman yang turut membantu memberikan semangat dan motivasi.

Semoga bantuan, bimbingan dan petunjuk yang telah diberikan menjadi amal shaleh dan mendapatkan balasan yang berlipat ganda dari Allah SWT.

Akhirnya penulis menyadari bahwa skripsi ini belum sempurna, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang konstruktif dari semua pihak. Mudah-mudahan skripsi ini bermanfaat di masa yang akan datang dan dapat menambah khasanah keilmuan kita bersama. Semoga Allah SWT senantiasa memberikan taufik dan hidayah-Nya pada kita semua.

Padang, Januari 2011

penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	
KATAPENGATAR.....	i
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR LAMPIRAN.....	vii
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Batasan dan Rumusan masalah.....	7
C. Tujuan penelitian	8
D. Manfaat penelitian	8
E. Kerangka Teori	9
F. Penjelasan Konsep	16
G. Metodologi Penelitian	
1. Lokasi Penelitian.....	17
2. Jenis dan Tipe Penelitian	18
3. Subjek dan Informan Penelitian.....	18
4. Teknik Pengumpulan Data.....	19
a. Observasi.....	19
b. Wawancara	20
5. Validitas Data.....	22
6. Teknik Analisis Data.....	23

a. Reduksi Data	23
b. Penyajian Data	23
c. Kesimpulan Data	24

BAB II. DESKRIPSI UMUM KOTA PADANG

A. Kondisi Geografis	26
B. Kondisi Demografis	28
1. Pendudukan	28
2. Mata Pencarian	31
3. Pendidikan	32
C. Gambaran Angkutan Bemo di Kota Padang	33
1. Sejarah Keberadaan Bemo di Kota Padang	33
2. Kondisi Angkutan Bemo di Kota Padang	35
3. Pendapatan Sopir Bemo	36

BAB III. STRATEGI SOPIR BEMO MEMPERTAHANKAN KEBERADANNYA DI KOTA PADANG

A. Strategi Sopir Bemo Mempertahankan Keberadaannya	42
1. Merawat dan memperbaiki kendaraan Bemo.....	42
2. Memperoleh Penumpang dan Pelanggan.....	49
3. Membina dan Menjaga Hubungan Sosial Sesama Sopir Bemo....	61
B. Kebijakan Pemerintah Terhadap Angkutan Bemo	65
1. Trayek	65
2. Pangkalan Angkutan Bemo.....	67

C. Tanggapan Sopir Bemo Terhadap Kebijakan Pemerintah 70

1. Tanggapan Secara Negatif..... 70

2. Tanggapan Secara Positif 72

BAB IV. PENUTUP

A. Kesimpulan 75

B. Saran 75

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
Tabel 1. Luas Daerah dan Persentase Menurut Kecamatan.....	27
Tabel 2. Luas Daerah & Kepadatan Menurut Kecamatan	29
Tabel 3. Jumlah Penduduk Kota Padang Menurut Jenis Kelamin & Kecamatan..	30
Tabel 4. Persentase Penduduk Berumur 10 Tahun Ke atas	32
Tabel 5. Jumlah Pencari Kerja	33
Tabel 6. Jumlah Kendaraan Umum Menurut Jenis.....	35

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran

1. Daftar informan
2. Daftar pedoman wawancara
3. Surat Pengantar Penelitian dari Fakultas Ilmu Sosial
4. Surat Pengantar Penelitian dari Kantor Kesatuan Bangsa Politik dan perlindungan Masyarakat.
5. Gambar/foto yang berkenaan dengan kendaraan bemo di Kota Padang

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kota Padang merupakan Ibukota Provinsi Sumatera Barat, dan merupakan kota terbesar di Pesisir Barat Pulau Sumatera. Selain itu Kota Padang juga merupakan daerah yang memiliki jumlah penduduk paling padat di Provinsi Sumatera Barat yaitu mencapai 875.750 jiwa pada tahun 2009 (*Padang dalam Angka 2009*). Kota Padang dihuni oleh bergai etnis, yaitu Minangkabau, Jawa, Tionghoa, Batak, Aceh dan Tamil dengan etnis terbesar yang mendiaminya adalah etnis Minangkabau.

Sebagai daerah yang berpenduduk cukup padat, Kota Padang memiliki sarana dan prasarana yang memadai untuk menunjang aktifitas warga masyarakat. Salah satu sarana dan prasarana yang menunjang aktifitas masyarakat Kota Padang adalah sarana transportasi. Transportasi merupakan sarana untuk melakukan mobilitas manusia. Pada mulanya mobilitas manusia bertujuan untuk mencari makan, mencari tempat tinggal, serta bertujuan untuk memenuhi kebutuhan hidup, dalam melakukan mobilitas tersebut, manusia ada yang berpindah dengan membawa barang atau tidak, dengan demikian diperlukan alat sebagai sarana transportasi.

Transportasi adalah perpindahan dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat transportasi, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, atau kerbau) atau mesin. Sebelum tahun 1800 alat angkut yang digunakan antara lain adalah tenaga manusia, hewan, dan sumber

tenaga dari alam seperti angin. Pada masa itu barang-barang yang diangkut rata-rata dalam jumlah kecil dan waktu yang relatif lama. Setelah tahun 1800 hingga tahun 1860 transportasi telah berkembang dengan dimanfaatkannya sumber tenaga mekanik seperti kapal uap, dan kereta api. Pada tahun 1860 sampai dengan tahun 1920 mulai ditemukan alat transportasi lain seperti kendaraan bermotor dan pesawat terbang (HaryonoSukarto(hsukarto@yahoo.com)).

Perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK) serta meningkatnya kebutuhan hidup masyarakat Kota Padang, membawa dampak terhadap perkembangan transportasi di Kota Padang sehingga muncul penawaran jasa angkutan umum. Yuafrizal Nursyam (2006) dalam skripsinya yang berjudul *Konflik antara Tukang Ojek dan Sopir Angkot* menyebutkan bahwa sarana angkutan umum dapat digolongkan ke dalam dua kelompok besar, yaitu: (1) kendaraan yang melayani penumpang pada jalur atau jurusan yang tetap, yang penetapan tarifnya berdasarkan pada standarisasi yang disepakati bersama oleh pihak-pihak yang terkait, sedangkan berapa besar tarif yang disepakati tersebut, selanjutnya ditetapkan oleh pemerintah melalui peraturan daerah. Angkutan yang termasuk ke dalam kategori ini adalah oplet, bis kota, bemo, dan angkutan pedesaan, (2) angkutan yang melayani penumpang ke segala penjuru atau tujuan menurut keinginan para penumpang, sedangkan besar tarifnya ditentukan berdasarkan tawar menawar dan kesepakatan di antara pelakunya.

Banyaknya jenis alat transportasi yang hadir di tengah masyarakat Kota Padang memberikan sejumlah alternatif bagi para pengguna jasa angkutan umum untuk memilih alat angkutan yang sesuai dengan kebutuhan mereka. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan ditemukan bahwa pengguna jasa angkutan umum relatif memilih alat transportasi yang efektif, efisien, praktis, dan ekonomis, sehingga memudahkan untuk cepat sampai di tempat tujuan. Kondisi ini memberikan dampak yang cukup besar terhadap pengusaha angkutan bemo, karena seperti yang telah diketahui angkutan bemo merupakan kendaraan bermotor yang keberadaannya sudah cukup lama di Kota Padang. Bemo merupakan kendaraan bermotor roda tiga yang biasanya digunakan sebagai angkutan umum, dan mulai digunakan di Indonesia pada awal tahun 1962 di Jakarta untuk menyemarakkan even olahraga *ganevo*. Setelah laku keras di Jakarta, bemo mulai merambah ke daerah-daerah lain di Indonesia tidak terkecuali di Kota Padang ([http://id.shvoong.com/exectscience/engineering/1771670-daiatsu-mengawali-dengan-bemo/follow us](http://id.shvoong.com/exectscience/engineering/1771670-daiatsu-mengawali-dengan-bemo/follow-us)).

Bemo mulai populer digunakan di Kota Padang sejak diadakannya MTQ Nasional di Sumatera Barat pada tahun 1983. Angkutan bemo pada saat itu digunakan untuk mengangkut rombongan MTQ (*Musabaqah Tilawatil Qur'an*) ke GOR H. Agus Salim Padang (wawancara dengan bapak Amirudin Rasyad tanggal 21 Juni 2010).

Angkutan bemo memiliki sebuah organisasi yang bernama IKABE (Ikatan Kekeluargaan Angkutan Bemo). Organisasi ini didirikan pada tahun

1962 yang saat ini diketuai oleh Bapak Amirudin Rasyad. IKABE bertujuan untuk mengkoordinir setiap armada bemo. Organisasi ini dikelola dengan menerapkan sistem kekeluargaan, di mana setiap anggota organisasi ini menggelar upacara pernikahan maka uang yang disetorkan tadi digunakan untuk membantu biaya pernikahan anggota tersebut, tidak hanya demikian apabila ada salah satu anggota atau keluarga dari anggota organisasi ini meninggal dunia, maka uang yang disetorkan tadi juga digunakan untuk keperluan pemakaman anggota tersebut, namun setelah terjadi gempa pada tanggal 30 September 2009 lalu, IKABE sudah tidak berfungsi secara maksimal untuk mengatur dan mengkoordinir armada bemo, karena pasca gempa penumpang menjadi sepi, dan beberapa di antara sopir bemo memutuskan untuk tidak lagi mengandalkan bemo sebagai sumber mata pencaharian dan beralih ke pekerjaan lain (wawancara dengan ketua IKABE tanggal 21 Juni 2010). Adapun trayek yang dilalui angkutan bemo ini berdasarkan ketetapan Dinas Perhubungan Kota Padang yaitu: (1) Pasar Raya-Palinggam, (2) Pasar Raya- Purus, (3) Pasar Raya-Parak Gadang, dan (4) Pasar Raya-Simpang Haru, sedangkan tariff angkutan yang ditetapkan Dinas Perhubungan Kota Padang adalah sebesar Rp. 2.000,- per orangnya.

Berbeda dengan angkot dan kendaraan umum lainnya, bemo memang sudah tidak ideal lagi digunakan sebagai sarana angkutan umum, apalagi digunakan untuk mobilitas manusia. Suara dan asap yang ditimbulkan angkutan ini sangat mengganggu kenyamanan penumpang angkutan bemo, ditambah lagi dengan kapasitas dan ruang angkut bemo yang sempit dan

hanya bermuatan 8 orang. Hal ini membuat keberadaan bemo makin lama makin menurun jumlahnya di Kota Padang. Pada tahun 1998-2002 terdiri atas 136 unit, tahun 2003-2004 terdiri atas 69 unit, dan tahun 2005-2008 terdiri dari 48 unit, dan tahun 2009 sebanyak 43 unit (*Badan Pusat Statistik Kota Padang 2009*).

Sebelum terjadi gempa pada tanggal 30 September 2009 lalu, pangkalan angkutan bemo berada di samping Kantor Wali Kota Padang, namun pasca gempa pangkalan angkutan bemo dipindahkan sementara ke Simpang Kandang tepatnya di samping Bank Mandiri. Pemindahan pangkalan angkutan bemo ini memberikan dampak yang cukup besar terhadap penurunan jumlah penumpang yang memakai jasa angkutan ini. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara dengan Kepala Seksi Pengendalian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Padang, Bapak Khairil Anwar, ternyata sudah tidak ditemukan lagi data-data yang berhubungan dengan angkutan bemo. Artinya saat ini angkutan bemo sudah tidak sama lagi dengan angkutan umum lainnya seperti angkot, taksi, bus dan ojek. Angkutan umum seperti, angkot, taksi, bus dan ojek keberadaannya masih diatur dan ditata dengan baik oleh pemerintah Kota Padang, sementara angkutan bemo tidak lagi diatur dan ditata dengan baik sehingga keberadaan mereka makin lama makin menurun. Hal ini terbukti dengan tidak dipungutnya retribusi angkutan bemo terhitung bulan Februari 2010.

Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara yang dilakukan di lapangan, ternyata pemerintah Kota Padang tidak memberikan kejelasan

terhadap angkutan bemo di Kota Padang, mereka dibiarkan beroperasi sementara keberadaan mereka tidak ditata dengan baik. Keadaan demikian membuat mereka mencari alternatif tindakan sendiri untuk mempertahankan keberadaannya di Kota Padang.

Meskipun tidak ada kejelasan dari pemerintah, keberadaan dan jumlah angkutan bemo makin berkurang dan terpinggirkan tetapi hal ini tidak membuat beberapa sopir bemo meninggalkan pekerjaannya sebagai pengemudi bemo. Sampai saat ini masih ada yang mengandalkan bemo sebagai sumber mata pencaharian untuk memenuhi kebutuhan hidup. Mereka tetap bertahan walaupun keberadaann mereka tidak lagi diakui oleh pemerintah.

Penelitian mengenai transportasi sebelumnya pernah dilakukan oleh Lia Astuti, Jurusan Sosiologi-Antropologi FIS UNP (2010) dalam skripsi yang berjudul *Strategi Kusia Bendi dalam Menarik Penumpang*. Dari hasil penelitiannya ditemukan bahwa dalam melakukan aktifitas guna memperoleh penghasilan, kusia bendi melakukan beberapa strategi dalam menarik penumpang, diantaranya adalah berpindah tempat mangkal, merawat, menghias bendi semenarik mungkin. Melayani penumpang dengan ramah dan memilih-milih waktu dalam bekerja. Selain itu Lia Astuti juga mengkaji fungsi bendi yaitu nyata (manifest) sebagai sarana rekreasi.

Penelitian yang peneliti lakukan memiliki persamaan dan perbedaan dengan penelitian sebelumnya. Persamaannya adalah sama-sama mengkaji masalah transportasi, dan perbedaannya terletak pada objek yang diteliti,

dalam penelitian ini peneliti mengkaji mengenai keberadaan bemo di Kota Padang. Berdasarkan relevansi di atas penulis tertarik untuk meneliti *strategi sopir bemo mempertahankan keberadaannya di Kota Padang dan kebijakan pemerintah serta tanggapan sopir bemo terhadap kebijakan pemerintah?*

B. Batasan dan Rumusan Masalah

Keberadaan angkutan bemo semakin terdesak oleh keberadaan angkutan umum lain seperti angkot, bis kota, taksi dan ojek, sehingga mempengaruhi penurunan jumlah penumpang dan berdampak pada penurunan jumlah pendapatan. Keadaan semacam ini dipersulit lagi dengan tidak adanya kejelasan dari pemerintah terhadap angkutan bemo. Hal ini terlihat jelas di lapangan dengan tidak ditatanya keberadaan angkutan bemo dengan baik. Mereka dibiarkan begitu saja tanpa ada kebijakan yang mengatur keberadaan angkutan bemo di tengah transportasi modern saat ini.

Keadaan demikian membuat sebagian pemilik bemo meninggalkan pekerjaannya sebagai sopir bemo, namun ada di antara mereka yang masih mempertahankan keberadaannya. Berdasarkan penjelasan di atas penelitian ini difokuskan pada strategi sopir bemo mempertahankan keberadaannya di Kota Padang, dan pandangan sopir bemo terhadap kebijakan pemerintah Kota Padang, berdasarkan fokus penelitian maka dirumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana strategi sopir bemo mempertahankan keberadaannya di Kota Padang?

2. Bagaimana pandangan sopir bemo terhadap kebijakan pemerintah Kota Padang.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan penelitian di atas, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Menjelaskan strategi yang dilakukan sopir bemo mempertahankan keberadaannya di Kota Padang.
2. Mengetahui pandangan sopir bemo terhadap kebijakan yang dicanangkan pemerintah Kota Padang.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara akademis penelitian ini dapat melahirkan karya tulis ilmiah tentang keberterahan sopir bemo di Pasar Raya Padang, dan sebagai pengetahuan serta landasan bagi peneliti lanjutan yang lebih mendalam.
2. Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat memberikan bahan masukan kepada masyarakat dalam mengembangkan transportasi Kota Padang.

E. Kerangka Teoritis

Dalam membahas permasalahan mengenai strategi sopir bemo mempertahankan keberadaannya di Kota Padang, peneliti menganalisis kasus ini dengan *teori aksi* yang dikemukakan oleh **Talcott Parsons**. Parsons mengemukakan unit-unit dasar dari tindakan sosial dengan karakteristik sebagai berikut (Ritzer, 2004: 48-49):

1. Adanya individu selaku aktor, dalam hal ini sopir bemo dipandang sebagai aktor.
2. Aktor dipandang sebagai pemburu tujuan, sopir bemo selaku aktor memiliki tujuan-tujuan yang hendak dicapai dalam rangka memenuhi kebutuhannya yaitu mempertahankan keberadaannya sebagai sopir bemo.
3. Aktor mempunyai alternatif, cara, alat, serta teknik untuk mencapai tujuannya, untuk memburu tujuannya sopir bemo memiliki cara untuk mempertahankan keberadaannya, dan menggunakan alat untuk memburu tujuan tersebut. Dalam hal ini angkutan bemo merupakan alat yang digunakan untuk memburu tujuan tersebut.
4. Aktor berhadapan dengan sejumlah kondisi situasional yang dapat membatasi tindakannya dalam mencapai tujuan. Kendala tersebut berupa situasi dan kondisi yang dihadapi oleh sopir bemo. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara di lapangan, sopir bemo berhadapan dengan situasi dan kondisi yang membatasi tindakannya dalam mencapai tujuan, yaitu munculnya sarana transportasi yang lebih maju dari pada bemo. Hal ini semakin sulit dengan tidak adanya kejelasan dari pemerintah terhadap keberadaan angkutan ini.
5. Aktor berada di bawah kendala dari nilai-nilai, norma-norma dan berbagai ide abstrak yang mempengaruhinya dalam memilih dan

menentukan tujuan serta alternatif tindakan untuk mencapai tujuan , dalam hal ini terlihat bahwa situasi mempersulit pengemudi bemo untuk menentukan dan memilih alternatif tindakan untuk mencapai tujuan.

Aktor mengejar tujuan dalam situasi di mana norma-norma yang mengarahkannya dalam memilih alternatif cara dan alat untuk mencapai tujuan. Norma-norma itu tidak menetapkan pilihannya terhadap cara atau alat, tapi ditentukan oleh kemampuan aktor untuk memilih. Kemampuan ini disebut Parsons sebagai *voluntarism* yaitu kemampuan individu melakukan tindakan dalam arti menetapkan sejumlah alternatif yang tersedia dalam rangka mencapai tujuannya.

Berdasarkan teori aksi yang dikemukakan oleh Parsons dapat dilihat bahwa, sopir bemo selaku aktor memiliki cara dan strategi untuk mencapai tujuannya yaitu mempertahankan keberadaannya di Kota Padang. Sayogyo dalam skripsi Lia Astuti yang berjudul Strategi *Kusia* Bendi dalam Menarik Penumpang mengemukakan tiga macam strategi yaitu:

- a. Strategi akumulasi, sebagai strategi masyarakat lapisan atas berupaya mengembangkan atau membesarkan usaha dengan menambah modal pada usaha.
- b. Strategi konsolidasi, sebagai strategi masyarakat lapisan menengah berupaya untuk mempertimbangkan usaha lain sebagai pengembangan ekonomi rumah tangga.

- c. Strategi bertahan hidup, sebagai strategi lapisan bawah yang menunjuk kepada pentingnya pekerjaan lain atau mengoptimalkan potensi tenaga kerja yang ada untuk mencari penghasilan dan menutupi kekurangan dari rumah tangga.

Strategi yang dilakukan oleh sopir bemo adalah strategi yang dilakukan untuk bertahan hidup, di mana sopir bemo mengoptimalkan potensi tenaga kerja yang ada untuk mencari penghasilan dan menutupi kekurangan guna mencukupi kebutuhan hidup keluarga. Pengoptimalan tenaga kerja yang dilakukan sopir bemo untuk mencapai tujuannya seperti yang diungkapkan oleh Parsons dalam konsep *voluntarism*.

Sopir bemo memiliki kebebasan dalam memilih alternatif tindakan yang digunakan untuk mencapai tujuan. Teori Parsons mengenai tindakan sosial menekankan orientasi subjektif yang mengendalikan pilihan-pilihan individu. Pilihan-pilihan ini secara normatif diatur dan dikendalikan oleh nilai dan standar normatif bersama. Hal ini berlaku untuk tujuan-tujuan yang ditentukan individu serta alat-alat yang digunakan untuk mencapai tujuan itu. Berikut ini adalah variable-variabel berpola yang kemukakan oleh Parsons (Paul Johnson, 1990: 116-118):

- a. Afektif versus netralitas afektif

Merupakan dilema mengenai apakah mencari atau mengharapkan kepuasan, diemosional dari orang lain atau tidak, dalam situasi sosial. Pilihan yang jatuh pada ke afektivitas akan berarti bahwa orang-orang yang terlibat

akan berhubungan satu sama lain secara emosional (senang satu sama lain) dan saling memberikan kepuasan satu sama lain.

Menurut afektivitas versus netralitas afektif sopir bemo mencari atau mengharapkan kepuasan emosional dari penumpang di mana apabila penumpang yang menggunakan jasa angkutan bemo meningkat, maka meningkat pula penghasilan yang didapat oleh sopir bemo, dan hal ini memberikan kepuasan secara emosional tersendiri bagi sopir bemo. Penumpang dan sopir bemo memiliki hubungan timbal balik yang tidak dapat dipisahkan satu dengan yang lain, dan diantara mereka saling memberikan kepuasan masing-masing yaitu sopir bemo secara emosional akan merasa senang apabila penumpang yang menggunakan jasa bemo meningkat, begitu sebaliknya penumpang secara emosional akan dipuaskan oleh sopir bemo, karena telah dibawa ke tempat tujuan yang diinginkan.

b. Orientasi diri versus orientasi kolektif

Dilema ini berhubungan dengan kepentingan yang harus diutamakan. Orientasi diri akan berarti bahwa kepentingan pribadi orang itu sendirilah yang mendapat prioritas, sedangkan orientasi kolektif akan berarti bahwa kepentingan orang lain atau kolektifitas secara keseluruhan yang harus diprioritaskan. Artinya dimensi moral kolektiflah yang diutamakan.

Orientasi diri versus orientasi kolektif menggambarkan bahwa untuk memperoleh kepentingan pribadi sopir bemo haruslah mengutamakan kepentingan kolektif terlebih dahulu. Kepentingan pribadi sopir bemo berupa imbalan jasa mengantarkan penumpang ke tempat tujuan, sementara

kepentingan kolektif adalah kepentingan penumpang untuk sampai di tempat tujuan yang diinginkan. Artinya sopir bemo haruslah mengutamakan kepentingan kolektif dari penumpang dari pada orientasi pribadi sopir bemo.

c. Universalisme versus partikularisme

Hal ini berhubungan dengan ruang lingkup dari standar-standar yang mengatur hubungan sosial. Pola universalistik mencakup standar-standar yang diterapkan untuk semua orang lain, dapat diklasifikasikan bersama menurut kategori-kategori yang sudah dibatasi secara impersonal. Sebaliknya pola partikularistik mencakup standar-standar yang didasarkan pada suatu hubungan tertentu (*particular*) di antara mereka yang berinteraksi atau didasarkan pada sifat-sifat tertentu yang terdapat pada kedua belah pihak.

Tindakan sopir bemo diatur oleh pola-pola universal dari pemerintah berdasarkan standar tertentu yang telah ditentukan, yaitu pengeturan mengenai trayek angkutan, tarif angkutan, pangkalan, dan lain-lain.

d. Askripsi versus prestasi

Parsons melihat variabel ini berbeda dengan tiga variabel sebelumnya dalam hal di mana yang diperhatikan adalah persepsi orang yang bertindak atau klasifikasi orang lain, dan bukan orientasi pribadinya. Intinya orang lain dapat dilihat dan dinilai menurut siapa mereka atau apa yang mereka buat. Dalam askripsi, orang lain dapat diperlakukan menurut mutu atau sifatnya yang khusus, yang membatasi keterlibatannya dalam hubungan sosial.

Bemo merupakan kendaraan yang berusia cukup tua, dan sudah tidak lagi menjadi idola masyarakat Kota Padang. Berdasarkan asumsi orang lain dapat diperlakukan menurut mutu, atau sifatnya, yang membatasi keterlibatannya di dalam hubungan sosial.

e. Spesifitas versus kekaburan

Variabel dilihat Parsons dalam hubungannya dengan persepsi orang lain. Pada dasarnya, variabel ini berhubungan dengan ruang lingkup keterlibatan dengan orang lainnya. Kalau kewajiban timbal balik itu terbatas dan dibatasi dengan tepat, pola ini bersifat spesifik. Sebaliknya, kalau kepuasan yang diterima atau diberikan kepada orang lain itu amat luas sifatnya, kewajiban untuk membuktikan ada pada orang yang member tuntutan pada orang lain untuk membenarkan tuntutan itu, sedangkan dalam hubungan yang ditandai oleh kekaburan, kewajiban untuk membuktikan ada pada orang kepada siapa tuntutan itu dijatuhkan untuk menjelaskan mengapa tuntutan itu tidak terpenuhi.

Berdasarkan spesifitas versus kekaburan dapat dilihat bahwa, adanya hubungan timbal balik antara sopir bemo dengan pemerintah, yang mengatur spesifikasi sopir bemo dalam bertindak untuk mencapai tujuannya. Apabila hubungan dan kewajiban timbal balik itu terbebas dan dibatasi secara tepat, maka akan terlihat hal yang lebih khusus, namun apabila kewajiban tidak dibatasi dengan tepat akan terjadi kekaburan, yaitu seperti yang terlihat di lapangan tidak adanya kejelasan dari pemerintah terhadap keberadaan angkutan bemo.

Variabel-variabel berpola yang dikemukakan Parsons dapat digunakan untuk menganalisa berbagai kenyataan sosial yang berbeda. Mungkin tingkatan yang paling jelas di mana analisa ini diterapkan adalah tingkat antar pribadi. Artinya variabel-variabel itu menunjukkan pada orientasi subjektif yang mengendalikan pilihan-pilihan individu dalam hubungannya dengan orang lain.

F. Penjelasan Konsep

a. Transporasi

Anwar dalam skripsi Detti Wijayanti (2003) menjelaskan bahwa transportasi berasal dari kata transportare, trans artinya seberang, antar atau ke sebelah. Artinya kegiatan yang memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya. Selanjutnya, Anwar juga menyebutkan bahwa transportasi memiliki empat unsur yaitu: jalan, alat angkutan, tenaga penggerak, dan terminal. Jalan ditujukan dan disediakan sebagai basis untuk alat angkutan untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain.

b. Strategi

Afif dalam Lia Astuti (2010) menjelaskan bahwa strategi adalah suatu tindakan penyesuaian untuk mengadakan reaksi terhadap situasi lingkungan tertentu yang dianggap penting, di mana tindakan penyesuaian tersebut dilakukan secara sadar berdasarkan pertimbangan yang wajar.

c. Sopir Bemo

Sopir bemo adalah orang yang mengemudikan angkutan bemo, sedangkan bemo adalah kendaraan roda tiga yang biasanya digunakan sebagai angkutan umum.

G. Metodologi Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Pasar Raya Padang, tepatnya di Jalan Sandang Pangan Simpang Kandang Kota Padang, tempat tersebut merupakan pangkalan sementara yang disediakan pemerintah Kota Padang untuk sopir bemo. Sebelumnya pangkalan angkutan ini berada di simpang Balai Kota Padang, namun setelah terjadi gempa bumi pada tanggal 30 September 2009 lalu, pangkalan angkutan bemo tidak dapat lagi digunakan. Alasan dipilihnya Kota Padang sebagai daerah penelitian karena Kota Padang merupakan salah satu kota yang belum melakukan pemangkasan terhadap angkutan ini, pemerintah Kota Padang masih memberikan izin kepada sopir bemo untuk beroperasi meskipun keberadaan angkutan ini makin lama terus menurun.

Apabila dilihat dari data *Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Padang* tahun 2008, diketahui jumlah angkutan bemo makin lama makin berkurang yaitu: pada tahun 1998-2002 terdiri dari 136 unit, tahun 2003-2004 terdiri 69 unit, tahun 2005-2008 terdiri dari 48 unit, dan terakhir tahun 2009 tercatat sebanyak 43 unit. Hal ini menarik peneliti untuk melakukan penelitian.

Peneliti melihat bagaimana strategi sopir bemo mempertahankan keberadaannya di Kota Padang padahal jumlah angkutan ini makin lama makin menurun.

2. Jenis dan Tipe Penelitian

Berdasarkan permasalahan, maka penelitian ini termasuk kepada penelitian kualitatif yang berusaha menghasilkan data-data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan yang diamati dari orang-orang yang diamati. Penggunaan jenis penelitian ini dapat membantu peneliti secara mudah mengkaji mengenai strategi sopir bemo mempertahankan keberadaannya di Kota Padang.

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe penelitian studi kasus instrinsik, yaitu studi yang dilakukan karena peneliti ingin mendapatkan pemahaman yang lebih baik tentang kasus ini. Alasan atas pemilihan kasus ini, karena memiliki kasus-kasus lainnya ataupun karena menggambarkan suatu sifat atau masalah khusus, melainkan karena segala kekhususannya, sehingga kasus ini memang menarik untuk diteliti. Di mana dalam penelitian ini melakukan studi pada sebuah kasus tunggal yaitu mengenai strategi sopir bemo mempertahankan keberadaannya di Kota Padang.

3. Subjek dan Informan Penelitian

Subjek penelitian dalam penelitian ini adalah sopir bemo. Pemilihan informan dalam penelitian ini dilakukan dengan cara sengaja (*purposive sampling*), dan sesuai dengan data yang dibutuhkan dan relevan dengan penelitian. Kriteria informan dapat dikategorikan sebagai berikut:

- a. Informan penelitian merupakan orang yang terlibat langsung sebagai sopir bemo.
- b. Informan penelitian adalah orang yang menggunakan jasa angkutan bemo yaitu sopir bemo.
- c. Informan penelitian merupakan orang-orang yang terlibat dalam IKABE.

Selain itu peneliti juga mengambil informasi lain yang berasal dari instansi pemerintah guna mendukung penelitian ini seperti Dinas Perhubungan Kota Padang, dan di samping itu juga untuk mengetahui jumlah angkutan bemo dari tahun ke tahun. Jumlah informan dalam penelitian ini akhirnya mencapai 29 orang, yaitu satu orang dari aparat Dinas Perhubungan Kota Padang, tiga orang dari IKABE, dan 13 orang penumpang, dan 12 orang sopir bemo.

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang dilakukan ada dua macam yaitu: teknik pengamatan (observasi) dan teknik wawancara.

a. Teknik pengamatan (observasi)

Teknik pengamatan (observasi) adalah pengamatan yang dilakukan secara sengaja, sistematis sesuai dengan fenomena sosial dan gejala-gejala

psikis untuk kemudian dilakukan pencatatan. Teknik pengamatan (observasi) yang dilakukan adalah observasi partisipan yang dilakukan dengan cara mengamati secara langsung situasi dan kegiatan yang dilakukan sopir bemo di Kota Padang.

Observasi dilakukan secara langsung ke lapangan, dan dimulai pada bulan Juli 2010. Pengamatan dilakukan pada 09.00-12.00 WIB, kemudian dilanjutkan pada pukul 13.00-15.00 WIB. Dalam melakukan observasi peneliti melakukan dalam dua waktu yang berbeda, yaitu pada pagi hari, kemudian dilanjutkan pada siang hari. Hal ini dilakukan karena terdapat perbedaan antara kedua waktu ini, di mana pada waktu pagi hari penumpang lebih ramai, dan armada bemo yang ada juga lebih banyak. Berbeda saat siang hingga sore hari, penumpang menjadi lebih sepi dan armada bemo pun menjadi lebih sedikit, karena banyak diantara mereka yang memutuskan untuk pulang ke rumah karena penumpang sudah sangat sepi.

b. Teknik Wawancara

Teknik pengumpulan data melalui wawancara merupakan suatu kegiatan yang dilakukan untuk mendapatkan informasi langsung dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan pada informan. Secara umum wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan mengajukan pertanyaan secara lisan kepada sopir bemo, penumpang, dan instansi terkait untuk dijawab secara lisan pula. Pertanyaan pertanyaan yang diajukan pada informan disesuaikan dengan pedoman wawancara yang telah dibuat sebelumnya oleh peneliti.

Teknik wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara mendalam. Wawancara dilakukan dengan cara langsung bertatap muka dan mengajukan pertanyaan kepada sopir bemo , penumpang, dan aparat Dinas Perhubungan Kota Padang dengan maksud memperoleh gambaran lengkap mengenai topik yang diteliti.

Wawancara mulai dilakukan pada tanggal 20 Juli 2010 pada pukul 12.00 WIB dengan mewawancarai 29 orang informan. Informan yang telah diwawancarai adalah:

1. Orang yang terlibat langsung sebagai sopir bemo sebanyak 12 orang, kegiatan wawancara dengan sopir bemo ini dilakukan di terminal angkutan bemo yang berada di Simpang Kandang.
2. Orang yang menggunakan jasa angkutan bemo yaitu penumpang bemo, dengan mewawancarai sebanyak 13 orang informan yang terdiri dari penumpang yang telah berlangganan, dan penumpang yang tidak menjadi langganan sopir bemo. Kegiatan wawancara yang dilakukan dengan penumpang bemo dilakukan di terminal bemo, dan juga dilakukan dengan ikut serta menumpang angkutan bemo sambil melakukan wawancara dan melakukan pengamatan mengenai daerah tujuan.
3. Orang yang terlibat dalam organisasi IKABE, dengan mewawancarai sebanyak tiga orang informan yang terdiri dari ketua IKABE, sekretaris IKABE, dan penasehat IKABE. Kegiatan wawancara dengan penugurus IKABE dilakukan di

kantor IKABE yang berada di Jalan Pattimura Kota Padang. Wawancara dengan pengurus IKABE dilakukan pada bulan Juli 2010.

4. Aparat Dinas Perhubungan Kota Padang, dengan mewawancarai satu orang informan, yaitu Kepala Seksi Pengendalian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Padang. Wawancara dilakukan di kantor Dinas Perhubungan Kota Padang yang berada di Mata Kota Padang.

Dengan demikian peneliti berhasil mewawancarai informan sebanyak 29 orang. Selama proses wawancara berlangsung penulis tidak menemukan kendala-kendala yang berarti, namun ketika wawancara dilakukan informan yang diinginkan peneliti tidak langsung dapat diwawancarai karena informan sedang bekerja mengantarkan penumpang.

5. Validitas Data

Dalam penelitian ini diperlukan pengujian terhadap keabsahan data sebuah data yang dilakukan dengan menggunakan teknik *triangulasi data*. *Triangulasi data* merupakan teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sumber lain di luar data untuk keperluan pengecekan sebagai perbandingan terhadap data yang ada. Peneliti menggunakan beberapa sumber (informasi) untuk mengumpulkan data yang sama. Teknik ini dilakukan dengan mengajukan pertanyaan yang sama kepada informan yang berbeda.

Triangulasi data dilakukan dalam penelitian ini, selain yang telah dijelaskan di atas juga dengan cara membandingkan data hasil pengamatan

dan wawancara, kemudian peneliti membaca ulang data secara sistematis dan memeriksa berulang kali, sehingga data tersebut dapat dipercaya dan dijamin kebenarannya. Data yang sudah valid tersebut kemudian dianalisa sehingga dapat menjawab semua pertanyaan yang disiapkan dalam pedoman wawancara.

6. Teknik Analisa Data

Teknik pengolahan data dan analisis data dilakukan dengan menggunakan model analisis interaktif dari (Milles dan Huberman, 1992: 16-20). Model analisis ini dilakukan dengan jalan:

a. Reduksi data

Data yang didapat dari hasil observasi dan wawancara selanjutnya akan direduksi. Hal ini bertujuan untuk memudahkan dalam mengelompokkan data untuk menyimpulkan. Reduksi data diartikan sebagai pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi tidak sesuai dengan permasalahan dalam menjelaskan strategi sopir bemo mempertahankan keberadaannya di Kota Padang sepanjang penelitian dilakukan. Kemudian diuraikan dengan singkat. Data diperoleh dari lokasi penelitian atau data lapangan dituangkan dalam uraian lengkap. Laporan lapangan direduksi, dirangkum, dipilih hal-hal yang pokok yang kemudian difokuskan pada hal-hal penting kemudian dicari tema dan polanya.

b. Penyajian data

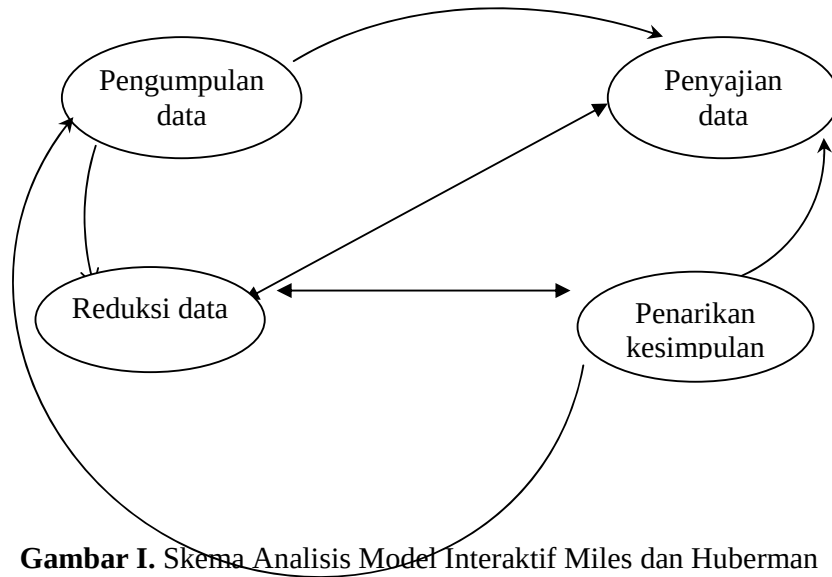
Maksudnya dalam penelitian ini adalah informasi yang diberikan informan tentang semua yang berkaitan dengan strategi sopir bemo

mempertahankan keberadaannya di Kota Padang, kemudian disingkat atau diambil intisaryanya berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Data yang telah direduksi akan dapat memberikan gambaran yang tajam tentang hasil penelitian.

Penyajian data juga bertujuan untuk memudahkan peneliti untuk melihat gambaran secara keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dari penelitian, dengan kata lain pengorganisasian data yang lebih utuh.

c. Kesimpulan data

Penarikan kesimpulan dilakukan untuk mendapatkan kebenaran yang jelas mengenai bagaimana strategi yang dilakukan sopir bemo dalam mempertahankan keberadaannya di tengah masyarakat Kota Padang. Pada tahap ini peneliti melakukan pengujian kebenaran setiap informasi yang muncul terhadap data yang dipilih di lapangan. Penarikan kesimpulan dilakukan secara terus menerus sepanjang proses penelitian berlangsung, sejak awal memasuki lapangan atau selama proses pengumpulan data. Penelitian dilakukan dengan mencari makna dari data yang dikumpulkan yaitu dengan cara mencari pola dan tema yang dituangkan dalam kesimpulan mengenai "cara dan strategi yang dilakukan pengemudi bemo dalam mempertahankan keberadaannya di Kota Padang". Terakhir data yang dianalisis melalui ketiga tahap tersebut dan dideskripsikan dalam bentuk laporan ilmiah berupa skripsi. Data yang terkumpul nantinya dianalisa sesuai dengan model analisa interaktif (*Interactive Model of Analysis*), yang digambarkan dengan skema sebagai berikut:



BAB II

DESKRIPSI KOTA PADANG

A. KONDISI GEOGRAFIS

Kota Padang adalah ibukota Provinsi Sumatera Barat yang terletak di pantai barat Pulau Sumatera dan berada antara $0^{\circ}44'00''$ dan $1^{\circ}08'35''$ Lintang Selatan serta antara $100^{\circ}05'05''$ dan $100^{\circ}34'09''$ Bujur Timur.

Menurut PP No. 17 tahun 1980, luas Kota Padang adalah 694,96 km² atau dengan 1,65 persen dari luas Provinsi Sumatera Barat.

Ketinggian wilayah daratan Kota Padang sangat bervariasi, yaitu antara 0-1853 m di atas permukaan laut dengan daerah tertinggi adalah Kecamatan Lubuk Kilangan. Kota Padang memiliki banyak sungai, yaitu 5 sungai besar dan 16 sungai kecil, dengan sungai terpanjang yaitu Batang Kandis sepanjang 20 km. tingkat curah hujan Kota Padang mencapai rata-rata 302.35 mm per bulan dengan rata-rata hari hujan 17 hari per bulan pada tahun 2009. Suhu udaranya cukup tinggi yaitu 21,60-31,7⁰C dan kelembabannya berkisar antara 78-85 persen.

Selain daratan Pulau Sumatera, Kota Padang memiliki 19 pulau di mana yang tersebar adalah pulau Bintangur seluas 56,78 ha, kemudian pulau Sikuai di Kecamatan Bungus Teluk Kabung seluas 48,12 ha dan Pulau Toran di Kecamatan Padang Selatan seluas 33,67ha.

Secara administratif Kota Padang berbatasan dengan tiga Kabupaten dan satu samudera yaitu:

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 Hindia.

Sebagai ibukota provinsi, Kota Padang merupakan kota terluas di Sumatera Barat yaitu 694,96 km² Kota Padang terdiri dari 11 kecamatan yaitu Bungus, Teluk Kabung, Lubuk Kilangan, Padang Selatan, Padang Timur,

Padang Barat, Padang Utara, Nanggalo, Kuranji, Pauh, Koto Tangah, dengan kecamatan terluas adalah Koto Tangah yang mencapai 232,20 km² dari keseluruhan luas Kota Padang. Untuk lebih lengkap dapat dilihat pada table dibawah ini:

Tabel 1. Luas Daerah dan Persentasenya Menurut Kecamatan

No	Kecamatan/sub district	Luas/area (km ²)	Persentase/percentage
1.	Bungus Teluk Kabung	100,78	14,50
2.	Lubuk Kilangan	85,99	12,37
3.	Lubuk Begalung	30,91	4,45
4.	Padang Selatan	10,33	1,44
5.	Padang Timur	8,15	1,17
6.	Padang Barat	7,00	1,01
7.	Padang Utara	8,08	1,16
8.	Nanggalo	8,07	1,16
9.	Kuranji	57,41	8,26
10.	Pauh	146,29	21,05
11.	Koto Tangah	232,25	33,42
	Jumlah	694,96	100,00

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Padang 2009

Dari keseluruhan luas Kota Padang, sebagian besar atau 51,01 persen berupa hutan yang dilindungi pemerintah. Berupa bangunan atau pekarangan seluas 62,88 km² atau 9,05 persen, sedangkan yang digunakan untuk lahan sawah seluas 52,25 km² atau 7,52 persen. Luasnya daerah Kota Padang merupakan factor yang mendukung dalam pengembangan sarana angkutan umum. Hal ini bertujuan untuk mempercepat dan mempermudah mobillitas manusia dari daerah yang satu ke daerah yang lain.

B. Kondisi Demografis

1. Penduduk

Pengetahuan mengenai penduduk merupakan dasar utama dalam melakukan kegiatan pembangunan baik perencanaan maupun evaluasi. Pada

tahun 2009 penduduk Kota Padang telah mencapai 875. 750 jiwa, meningkat sejumlah 18.935 jiwa dari tahun sebelumnya, dengan demikian kepadatannya pun bertambah dari 1.233 jiwa/km² menjadi 1.260 jiwa/km². Untuk lebih lengkap lihat table di bawah ini:

Tabel 2. Luas Daerah dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan

No	Kecamatan	Luas daerah	Jumlah penduduk	Kepadatan penduduk/km
1.	Bungus Teluk Kabung	100,78	24,417	242
2.	Lubuk Kilangan	85,99	44,552	518
3.	Lubuk Begalung	30,91	109,793	3552
4.	Padang Selatan	10,03	64,458	6,427
5.	Padang Timur	8,15	88,510	10,806
6.	Padang Barat	7,00	62,010	8,859
7.	Padang Utara	8,08	77,509	9,593
8.	Nanggalo	8,07	59,851	7,416
9.	Kuranji	57,41	123,771	2,156
10.	Pauh	146,29	54,846	375
11.	Koto Tangah	232,25	166,033	715
	Jumlah	694,96	875,815	Rata-rata 1,260

Sumber: BPS Kota Padang Tahun 2009

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa ada tiga kecamatan dengan penduduk terbanyak, yaitu Kecamatan Koto Tangah dengan jumlah penduduk sebanyak 166,033 jiwa, Kecamatan Kuranji dengan jumlah

penduduk sebanyak 123,771 jiwa dan Kecamatan Lubuk Begalung dengan jumlah penduduk sebanyak 109,793 jiwa. Kecamatan Koto Tangah merupakan kecamatan dengan jumlah penduduk paling banyak, namun karena wilayahnya paling luas hingga mencapai 33 persen dari luas Kota Padang maka kepadatan penduduknya termasuk rendah, yaitu sebanyak 751 jiwa/km². Sebaran penduduk paling banyak berada pada tiga kecamatan tersebut dikarenakan wilayah-wilayah tersebut berada pada pusat pertumbuhan ekonomi Kota Padang, dan juga berada pada kawasan aman bencana tsunami. Kecamatan yang memiliki jumlah penduduk paling kecil adalah Kecamatan Bungus Teluk Kabung dengan jumlah penduduk sebanyak 24.417 jiwa. Daerah ini sekaligus merupakan daerah paling rendah kepadatan penduduknya yaitu 240 jiwa/km². Jika dilihat jumlah penduduk Kota Padang menurut jenis kelamin dan kecamatan dapat dilihat pada table berikut:

Tabel 3. Jumlah Penduduk Kota Padang Menurut Jenis Kelamin dan kecamatan

No	Kecamatan	Laki-laki	Perempuan	Jumlah	Sex ratio
1	Bungus Teluk Kabung	12.083	12.033	24.116	100,42
2	Lubuk Kilangan	21.429	22.102	43.531	96,96
3	Lubuk Begalung	54.347	52.294	106.641	103,93
4	Padang Selatan	31.217	32.128	63.345	97,16
5	Padang Timur	42.545	44.629	87.174	95,33
6	Padang Barat	31.175	30.622	61.437	103,02
7	Padang Utara	32.746	43.580	76.326	75,14
8	Nanggalo	28.750	30.051	58.801	95,67
9	Kuranji	58.847	61.462	120.309	95,75
10	Pauh	27.308	26.361	53.669	103,59
11	Koto Tangah	82.529	78.874	161.466	104,71
	Padang 2009	423.039	433.776	856.815	97,52

Sumber: BPS Kota Padang Tahun 2009

Berdasarkan tabel di atas, jumlah penduduk menurut jenis kelamin di Kota Padang tercatat sebanyak 856.815 jiwa, di mana jumlah laki-laki sebanyak 432.093 jiwa dan jumlah perempuan sebanyak 433.776 jiwa. Dari sebelas kecamatan yang ada di Kota Padang tercatat kecamatan Koto Tangah memiliki jumlah penduduk terbanyak yaitu 161.466 jiwa, dengan jumlah penduduk perempuan sebanyak 78.874 jiwa, dan penduduk laki-laki sebanyak 82.592 jiwa. Sedangkan Kecamatan Bungus Teluk Kabung tercatat sebagai daerah yang berpenduduk paling sedikit, yaitu sebanyak 24.116 jiwa, dengan jumlah penduduk laki-laki sebanyak 12.083 jiwa dan jumlah penduduk perempuan sebanyak 12.033 jiwa.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Kecamatan Kuranji merupakan daerah yang jumlah penduduknya paling padat, yaitu sekitar 161.446 jiwa, sedangkan Kecamatan Bungus Teluk Kabung tercatat sebagai daerah yang jumlah penduduknya paling sedikit yaitu sekitar 24.116 jiwa. Pusat pertumbuhan penduduk di suatu daerah menyebabkan munculnya ketidakseimbangan antara pertumbuhan penduduk dengan jumlah sarana dan prasarana angkutan umum di Kota, dengan demikian muncul berbagai alat angkutan alternatif bagi masyarakat untuk menunjang aktifitasnya diantaranya adalah oplet, bis kota bemo, ojek, dan angkutan umum lain.

2. Mata Pencarian

Penduduk Kota Padang pada umumnya memiliki keheterogenan dalam bidang pekerjaan. Menurut data yang di dapat dari BPS 33,39% dari penduduk Kota Padang yang berumur 10 tahun ke atas adalah pekerja atau

sementara tidak bekerja tetapi sebenarnya mempunyai pekerjaan. Jumlah pencari kerja yaitu 3,75% dari penduduk yang berumur 10 tahun ke atas, sisanya sebesar 67,87% adalah bukan angkatan kerja, termasuk di dalamnya adalah orang yang bersekolah, mengurus rumah tangga, dan lain-lain.

Tabel 4. Persentase Penduduk Berumur 10 tahun Keatas Bekerja Menurut Lapangan usaha

Lapangan Usaha	Laki-laki	Perempuan	Total
Pertanian, kehutanan dan perikanan	7.55	1.54	5.49
Pertambangan, dan penggalian	1.48	0.00	0.98
Industri	4.49	4.37	4.45
Listrik, gas, dan air bersih	1.22	0.21	0.88
Konstruksi	8.54	0.64	5.83
Perdagangan, hotel, dan restaurant	24.31	46.48	31.90
Komunikasi, dan transportasi	14.83	1.01	10.10
Keuangan	3.20	1.04	2.46
Jasa-jasa	25.89	36.43	29.50
Lainnya	8.50	8.28	8.42
Padang 2009	100.00	100.00	100.00

Sumber: BPS Kota Padang Tahun 2009

Berdasarkan tabel di atas, lapangan usaha yang banyak diminati masyarakat adalah pekerjaan disektor perdagangan yaitu sebesar 31,90% jasa-jasa sebanyak 29,50% serta komunikasi dan transportasi sebanyak 10,10%. Apabila digolongkan ke dalam lapangan usaha tersebut, mata pencaharian sebagai sopir bemo termasuk ke dalam kelompok jasa-jasa, di mana pengemudi bemo menawarkan jasa angkutannya untuk mengantarkan penumpang ke tempat yang dituju.

3. Pendidikan

Pendidikan merupakan hal yang penting untuk menciptakan sumber daya manusia yang berkualitas. Selain itu pendidikan juga memegang peranan penting bagi seseorang untuk mencari pekerjaan di sector formal maupun

informal. Pada umumnya pengemudi bemo memiliki tingkat dan jenjang pendidikan yang berbeda di antaranya ada yang tamatan SD, SMP, SMA. Namun rata-rata diantaranya hanya tamatan SD dan SMP.

Jika dilihat dari pendidikan keseluruhan di Kota Padang tahun 2009 jumlah pencari kerja terbanyak berada pada tingkat SMU atau sederajat yaitu sebanyak 7.409 sedangkan sebanyak 3.179 berada pada tingkat strata I atau lebih. Pencari kerja untuk sarjana muda atau D3 yang terdaftar menurut tingkat pendidikan dan jenis kelamin sebanyak 1.392 orang. Untuk lebih lanjut dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 5. Jumlah pencari kerja terdaftar menurut tingkat pendidikan dan jenis kelamin.

no	Tingkat Pendidikan	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1.	Sekolah Dasar	101	15	116
2.	SMPTP	206	283	489
3.	SMU	3.891	3.518	7.409
4.	D1 dan D2	54	208	262
5.	Sarjana Muda/D3	517	875	1.392
6.	Sarjana	1.217	1.962	3.179
	Jumlah	5.986	6.861	12.847

Sumber: Dinas Tenaga Kerja Koperasi dan UKM Kota Padang Tahun 2009

C. Gambaran Angkutan Bemo di Kota Padang

1. Sejarah Keberadaan Bemo di Kota Padang

Bemo merupakan kendaraan jenis *Daihatsu Midged* yang diproduksi oleh Jepang. Angkutan bemo dinegara asalnya tidak digunakan untuk angkutan manusia melainkan digunakan untuk angkutan barang. Bemo adalah salah satu produk pabrikan otomotif terkenal dari *Daihatsu*. *Daihatsu* kemudian berinovasi mengembangkan kendaraan roda tiga ini. *Daihatsu Midged* lalu di ekspor ke beberapa Negara Asia termasuk di Indonesia, hingga

kemudian muncul kendaraan Daihatsu pertama di Indonesia yang lebih dikenal dengan sebutan bemo (*korananakindonesia.wordpress.com*).

Di Negara Indonesia kendaraan bemo digunakan sebagai angkutan umum. Bemo mulai populer digunakan di Indonesia pada awal tahun 1962 di Jakarta. Pada awalnya kendaraan ini digunakan untuk menyemarakkan iven olah raga *ganefo*. Setelah laku keras di Jakarta, bemo mulai merambah ke daerah-daerah lain di Indonesia termasuk Koa Padang, di Kota Padang bemo mulai dikenal sejak diadakannya MTQ nasional di Sumatera Barat pada tahun 1983. Kendaraan bemo saat itu digunakan untuk membawa rombongan MTQ (Musabaqah Tilawatil Qur'an) ke GOR H. Agus Salim Padang dar masing-masing kontingen tingkat I.

Pada mulanya kendaraan bemo digunakan sebagai alat angkutan barang, setelah dipasangkan tempat duduk, ruangan yang tersedia menjadi sempit, yaitu hanya bermuatan delapan orang saja, enam orang dibelakang, dua orang di depan termasuk sopir. Angkutam bemo memiliki bentuk yang khas, dan suara knalpot yang nyaring, namun pada saat itu angkutan bemo menjadi idola bagi masyarakat Kota Padang. Penumpang angkutan bemo juga terdiri dari berbagai kalangan. Tidak terbatas untuk kalangan tertentu saja. Sehingga menjadikan angkutan ini semakin populer pada tahun 1983. Hal ini demikian membuat sebagian masyarakat tertarik untuk menjadikan angkutan ini sebagai salah satu sumber mata pencaharian yaitu menjadi sopir bemo dan menawarkan jasa angkutan bemo untuk mengantarkan penumpang ke tempat tujuan.

Sopir bemo terhimpun dalam sebuah organisasi yang bernama IKABE. Organisasi IKABE berdiri setelah angkutan bemo resmi digunakan sebagai angkutan massal pertama di Kota Padang pada tahun 1982. Saat ini IKABE diketuai oleh Bapak Amiruddin Rasad.

2. Kondisi Angkutan Bemo di Kota Padang

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi di lapangan, penulis menemukan bahwa keberadaan bemo di Kota Padang makin hari makin menurun. Bahkan ada diantara pemilik bemo yang sudah tidak lagi mengandalkan bemo sebagai sumber mata pencarian. Penurunan jumlah armada bemo dari tahun ketahun dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 6. Jumlah Kendaraan Umum Menurut Jenis

Tahun	Jumlah Kendaraan Umum				
	Bemo	Mobil Penumpang	Bus kecil	Bus sedang	Taksi
1999	136	101	1.660	396	328
2000	136	101	1.660	396	559
2001	136	101	1.660	379	559
2002	136	101	1.660	379	559
2003	69	81	1.756	320	621
2004	69	81	1.757	301	676
2005	48	81	2.241	280	676
2006	48	81	2.345	188	676
2007	48	81	2.345	188	676
2008	48	81	2.350	188	676
2009	43	81	2.221	188	442

Sumber: BPS Kota Padang Tahun 2009

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa terjadinya penurunan yang signifikan dari tahun ketahun, yaitu pada tahun 1999-2002 jumlah bemo di Kota Padang mencapai 136 unit, pada tahun 2003-2004 jumlah bemo tercatat 69 unit, pada tahun 2005-2008 jumlah angkutan bemo semakin

menurun yaitu sebanyak 48 unit, dan pada tahun 2009 semakin menurun hingga 43 unit.

Penurunan jumlah angkutan bemo disebabkan karena hadirnya kendaraan yang lebih modern dari bemo, tidak hanya demikian penurunan jumlah angkutan umum di Kota Padang juga disebabkan karena banyaknya jumlah angkutan pribadi yang dimiliki oleh masyarakat Kota Padang, sehingga meningkatkan alternatif bagi para penumpang untuk memakai alat angkutan umum yang akan digunakan.

3. pendapatan sopir bemo

Pendapatan sopir bemo makin hari makin menurun yaitu, ketika angkutan bemo masih banyak dilirik penumpang, pendapatan yang dihasilkan dapat mencapai Rp.150.000,- rupiah per hari, penghasilan yang didapat ketika bemo masih diminati banyak orang dapat dikatakan lebih dari cukup. Bahkan mereka dapat menyekolahkan anak-anak mereka hingga perguruan tinggi. Tidak hanya demikian, mereka pun masih bias membantu keluarga yang membutuhkan.

Berbeda dengan keadaan sekarang, ketika bemo sudah tidak lagi dilirik penumpang, pendapatan mereka rata-rata sekitar RP.75.000,- per hari. Seperti yang diungkapkan oleh bapak Boyong (50 tahun) wawancara tanggal 12 Oktober 2010:

Apak manambang jo bemo ko lah lamo, dari tahun 1987, katiko tu apak bujang lai, sampai apak barumah tango jo itulah apak bisa maagiah makan anak bini, sampai bisa menyekolahkan anak. Dulu kalau punyo bemo itu lah kayo kecek urang tu ma, apolagi punyo nyo ndak ciek do, duo atau tigo la, itu lah kayo kecek urang tu ma.

Tapi kini ko, mencari pitih jo bemo ko lah payah, paliang-paliang dapek Rp.75.000 sehari, kadang ndak lo sampai do.

Artinya:

Bapak bekerja sebagai sopir bemo sejak tahun 1987, ketika itu bapak belum menikah, ketika itu bapak belum menikah, ketika bapak sudah menikah, dengan bemo inilah bapak mencari nafkah untuk anak dan istri. Dulu, apabila mempunyai bemo sudah bisa dikatakan orang kaya, apalagi bemo yang dimiliki itu lebih dari satu. Tapi saat ini mencari nafkah dengan mengandalkan bemo sudah sangat sulit, dalam sehari uang yang didapat hanya Rp.75.000 saja.

Menurut Bapak Boyong, pada waktu bemo masih populer digunakan pada tahun 1982 angkutan ini memberikan penghasilan yang cukup menjanjikan untuk sopir bemo. Penghasilan yang didapat sebagai sopir bemo bisa mencukupi kebutuhan hidup keluarga, dan menyekolahkan anak hingga ke perguruan tinggi, namun saat ini penghasilan sopir bemo semakin berkurang, dan dapat dikatakan tidak lagi mencukupi untuk memenuhi kebutuhan keluarga. Hal senada juga diungkapkan oleh Beni (36 tahun) wawancara 17 Oktober 2010:

Bemo ko apak uda nan punyo dulu. Jo bemo ko apak uda manggadangan uda jo adiak-adiak. Katiko dulu penghsilan dari bemo ko labiah dari cukuik la istilahnya, tapi kini ko ndak samo jo dulu lai, panumpang bemo ko lah langang, apo lai sajak sudah gampo ko. Pitih nan dapek ko kadang sekedar lapeh-lapeh bali rokok se kadangnyo. Yo Rp.50.000,- sehari lah.

Artinya:

Bemo ini adalah milik orang tua saya, dengan bemo inilah orang tua saya bekerja mencari nafkah hingga bisa membesarkan saya dan adik-adik saya. Ketika dulu penghasilan dari bemo ini bisa dikatakan cukup, tapi saat ini sudah tidak sama lagi seperti dulu, apalagi setelah terjadi gempa. Uang yang didapat tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Keberadaan sopir bemo di Pasar Raya Padang makin lama makin menurun. Hal ini disebabkan karena semakin terdesaknya keberadaan bemo dengan transportasi modern lain seperti angkot, bus, taxi, dan ojek. Untuk dapat terus mempertahankan keberadaannya sopir bemo memiliki cara dan strategi untuk mempertahankan keberadaannya, yaitu: 1) berusaha mempertahankan angkutan bemo dengan cara: merawat dan memperbaiki kendaraan bemo, 2) berusaha tetap mendapatkan penumpang dengan cara: mangkal di pagi hari, menjadikan bemo sebagai angkutan carteran, dan menjadikan bemo sebagai angkutan barang, 3) membina dan menjaga hubungan sosial antara sesama sopir bemo.

Selain mengkaji mengenai strategi yang digunakan sopir bemo, peneliti juga melihat bagaimana kebijakan yang dicanangkan pemerintah terhadap angkutan bemo, yaitu: 1) mengenai trayek angkutan, 2) mengenai pangkalan angkutan bemo.

B. SARAN

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan terhadap peneliti selanjutnya dalam mengkaji hal yang sama. Penelitian ini jauh dari keadaan sempurna, banyak hal yang dirasa belum terungkap dalam penelitian ini, untuk itu diharapkan kepada peneliti selanjutnya agar dapat mengungkap hal-hal yang belum terungkap oleh peneliti, yaitu mengenai keberadaan IKABE sebagai organisasi yang berperan mengatur keberadaan angkutan bemo. Selain itu penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan masukan kepada pemerintah terkait untuk menata sistem transportasi yang lebih baik di Kota Padang khususnya mengenai kejelasan angkutan bemo.

DAFTAR PUSTAKA

- Astuti, Lia. 2010. *Strategi Kusia Bendi dalam Menarik Penumpang*. FIS: UNP
- Badan Pusat Statistik. 2009. *Padang dalam Angka*
- Bungin, Burhan. 2006. *Analisis Data Penelitian Kualitatif: Pemahaman Filosofis dan Metodologi ke Arah Penguasaan Model dan Aplikasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Bungin, Burhan. 2008. *Metodologi Penelitian Kualitatif: Metodologis ke arah Ragam Varian kontemporer*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Bungin, Burhan. 2007. *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial lainnya*. Jakarta: Kencana Prenada Media
- <http://korananakindonesia.wordpress.com/2010/01/13bemo-kendaraan-jadulyang-masih-terseok-seok/diakses tanggal 20 Januari 2010>
- <http://one.indoskripsi.com/node/6060/diakses tanggal 18 Januari 2010>
- Johnson, Doyle Paul. 1986. *Teori Sosiologi Klasik dan Modern*. Jakarta: PT. Gramedia
- Makmur, Erman. 1983. *Alat Angkutan Tradisional Sumatera Barat*. Proyek Pembangunan Permuseuman Sumatera Barat, Padang.
- Nursyam, Yuafrizal. 2004. *Konflik antara Sopir Angkot dan Tukang Ojek*. FIS: UNP
- Poloma, Margaret. 1986. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta: CV Rawajawali
- Ritzer, George. 2004. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Ritzer, George & Douglas J. Goodman. 2003. *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta: Prenada Media
- Suyanto, Bagong. 2004. *Metode Penelitian Sosial*. Jakarta: Kencana.
- Wijayanti, Detti. 2008. *Keberadaan Bendi di Kota Padang Tinjauan Sosio Geografis*. Skripsi. Padang: UNP