

# STRATEGI ADAPTASI SOPIR ANGKOT PURWOKERTO DALAM BERTAHAN HIDUP DI TENGAH KEHADIRAN TRANS BANYUMAS

Fateh Fatmaningsih<sup>1\*</sup>, Dani Mohammad Ramadhan<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Antropologi Sosial, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro, Semarang Jl. dr. Antonius Suroyo, Kampus Tembalang Semarang - 50275

\*Corresponding author: Fatehfatmaningsih@gmail.com

---

**Abstract** *Angkutan kota atau angkot merupakan transportasi umum yang sudah lama beroperasi di Kota Purwokerto. Angkot juga menjadi sarana penghidupan bagi beberapa orang dengan bekerja sebagai sopir angkot Purwokerto. Hadirnya Trans Banyumas di kota Purwokerto memberikan pengaruh terhadap sopir angkot Purwokerto karena masyarakat Purwokerto lebih memilih untuk menggunakan Trans Banyumas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kehadiran Trans Banyumas terhadap kehidupan sopir angkot Purwokerto dan strategi yang mereka lakukan untuk bertahan hidup. Penelitian ini menggunakan teori praktik sosial yang diperkenalkan oleh Elizabeth Shove. Jenis penelitian yang digunakan adalah kualitatif-etnografi. Data dalam penelitian ini dikumpulkan melalui observasi langsung, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengaruh Trans Banyumas membuat beberapa sopir angkot Purwokerto memilih pekerjaan lain untuk menghidupi dirinya dan keluarganya, sedangkan yang lainnya mencoba bertahan dengan pekerjaannya sebagai sopir angkot Purwokerto. Sopir angkot Purwokerto yang masih bertahan melakukan berbagai strategi adaptasi yang dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu strategi yang dilakukan dalam mempertahankan pekerjaannya dan strategi guna memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Selain itu, hadirnya Trans Banyumas juga memberi makna baru kepada sopir angkot Purwokerto.*

## Keyword:

*sopir angkot, bertahan hidup, strategi adaptasi, Trans Banyumas*

## Article Info

Received : 14 Nov 2023

Accepted : 19 Nov 2023

Published : 20 Nov 2023

---

## 1. Pendahuluan

Transportasi memegang peran besar dalam menunjang kegiatan masyarakat dalam berbagai bidang, baik sosial, ekonomi, dan lainnya. Dengan semua kegiatan yang dilakukan masyarakat sangat berpengaruh pada kebutuhan akan sarana transportasi guna mendukung mobilitas masyarakat ke berbagai tempat. Salah satunya adalah transportasi umum. Transportasi umum merupakan bagian dari sistem transportasi yang dihadirkan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam mendukung kegiatan sehari-hari dan menjadi bagian yang tidak dapat dipisahkan dari perkembangan kota (Widayanti, 2014: 53).

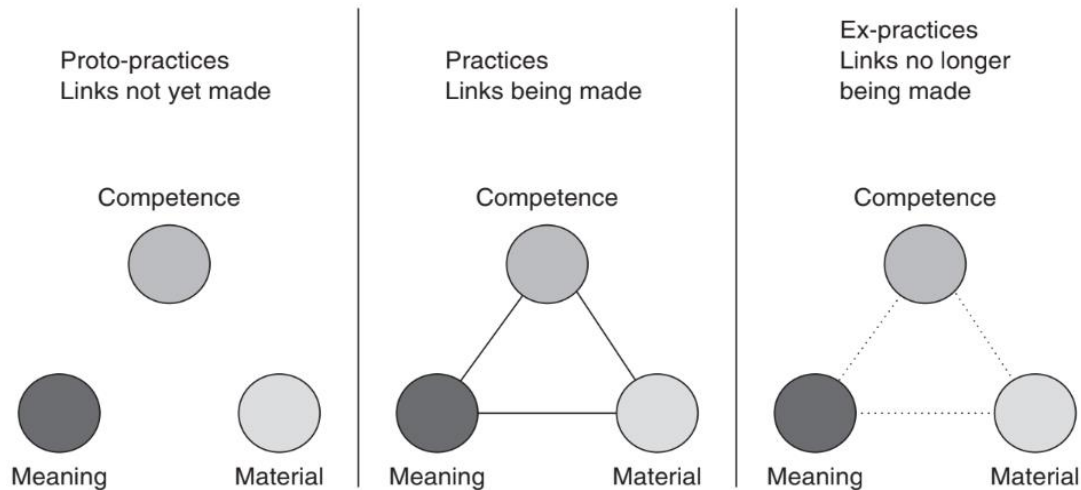
Kota Purwokerto memiliki transportasi umum yang cukup bervariasi dan yang terbaru adalah Trans Banyumas, yaitu pada akhir tahun 2021. Trans Banyumas merupakan bagian dari program Teman Bus dari Kementerian Perhubungan RI. Teman Bus menjadi embrio sistem transportasi berkelanjutan yang bertujuan memberikan transportasi yang ekonomis, mudah, andal, dan nyaman serta mendorong masyarakat berganti dari kendaraan pribadi ke transportasi umum (Tim Infohubdat, 2020: 4). The World Bank (dalam Imam, 2012: 86) menyatakan bahwa *sustainable transportation* merupakan layanan transportasi yang memiliki tujuan utama sebagai penggerak ekonomi wilayah perkotaan dan perkembangan sosial. Oleh karena itu, dalam konsep ini sistem transportasi dapat diimplementasikan guna memudahkan kegiatan perekonomian di daerah tersebut.

Trans Banyumas terbukti memberikan berbagai manfaat bagi masyarakat Purwokerto, tetapi di sisi lain juga memunculkan masalah baru, yaitu angkutan kota (angkot) Purwokerto yang kehilangan penumpang. Penumpang merupakan bagian utama yang melengkapi pekerjaan sopir angkot dan juga menjadi kunci terpenting mereka dalam mendapatkan penghasilan (Marti & Desi, 2020: 460). Pada keadaan dan situasi saat ini, di mana banyak dari masyarakat Purwokerto yang lebih memilih naik Trans Banyumas dibandingkan angkot, tentu ada berbagai pengaruh yang dirasakan para sopir angkot Purwokerto. Hal itulah yang ingin peneliti teliti lebih dalam lagi, termasuk juga mengenai bagaimana adaptasi mereka dalam menghadapi berbagai perubahan di tengah kehadiran Teman Bus Trans Banyumas.

Dalam kehidupan masyarakat akan selalu mengalami perubahan, baik perubahan kecil, perubahan besar, perubahan cepat, maupun perubahan lambat. Perubahan tersebut hanya dapat diketahui oleh seseorang yang pernah mengkaji kehidupan dan susunannya dalam suatu masyarakat pada periode tertentu kemudian dibandingkan dengan susunan dan kehidupan masyarakat tersebut pada masa yang telah berlalu (Rahardjo, 1999: 183). Perubahan yang terjadi juga dapat dilihat dengan menggunakan pendekatan praktik sosial yang diperkenalkan oleh Elizabeth Shove. Teori praktik sosial digunakan untuk menganalisis fenomena tersebut karena teori ini dapat memberikan pemahaman yang detail dan mendalam mengenai perubahan yang terjadi. Hal tersebut karena Elizabeth Shove melihat masyarakat tidak terdiri dari praktik-praktik yang stabil melainkan mengalami pembaruan terus menerus, baik kemunculan maupun kehancuran. Ia mengungkapkan dalam bukunya *The Dynamics Of Social Practice: Everyday Life And How It Changes* (2012) bahwa strateginya untuk memahami perubahan sosial adalah dengan mengikuti unsur-unsur praktik dan melacak perubahan konfigurasi dari waktu ke waktu.

Elizabeth Shove (2012: 24) memberikan gagasan bahwa praktik ditentukan oleh hubungan yang saling bergantung antara materi, kompetensi, dan makna. Maksudnya, sebuah praktik akan terjadi jika ketiga elemen tersebut saling terintegrasi secara aktif dan berulang dari waktu ke waktu. Elemen pertama yaitu material atau benda. Material disini meliputi objek, infrastruktur, alat, perangkat keras, teknologi, entitas fisik yang berwujud, dan barang yang menjadi objek pembuatan, dan tubuh itu sendiri. Material menjadi elemen yang penting karena praktik secara intrinsik terhubung dan terjalin dengan 'objek' (Rechtwitz, 2002: 106). Kemudian, untuk elemen kedua adalah kompetensi. Kompetensi dalam sebuah praktik mencakup keterampilan, pengetahuan dan teknik, dan pemahaman praktis bersama. Elemen terakhir adalah *meaning* atau makna. Elizabeth Shove meruntuhkan gagasan Reckwitz mengenai aktivitas mental, emosi, dan pengetahuan motivasi ke dalam satu elemen luas, yaitu makna. Selain itu, ia juga memberikan skema dasar yang berkaitan dengan elemen-elemen yang membangun sebuah praktik, sebagai berikut:

Proto-praktek merupakan tahap awal pembentukan praktik, dimana elemen-elemen pembentuk praktek sudah ada namun belum terhubung satu sama lain. Kemudian, jika elemen-elemen saling terhubung dan terintegrasi maka akan terjadi sebuah praktik dalam masyarakat. Terakhir, ex-praktek merupakan kondisi di mana praktek hancur karena elemen-elemen tersebut tidak lagi terhubung dan mata rantai tersebut tidak bisa dipertahankan. Menurut Elizabeth Shove, potensi praktik untuk menyebar dan bertahan tergantung pada ketersediaan elemen atau unsur pembentuknya (2012: 42). Ia menunjukkan bahwa unsur-unsur material mengubah, membawa, dan memelihara bentuk-bentuk kompetensi dan unsur-unsur makna mampu melompat dari satu praktik ke praktik berikutnya.



Gambar 1. Proto-praktek, Praktek dan Ex-praktek (Shove *et al*, 2012)

Konsep inilah yang akan digunakan untuk membahas bagaimana kehadiran Trans Banyumas memberikan pengaruh pada angkot Purwokerto dan bagaimana strategi yang mereka lakukan untuk bertahan hidup. Angkot sebagai transportasi umum di kota Purwokerto sudah lama menjadi praktik sosial di masyarakat Purwokerto. Namun, kemudian muncul suatu materi baru yaitu Trans Banyumas dan menciptakan praktik baru di kota Purwokerto, di mana masyarakat Purwokerto beralih ke Trans Banyumas. Hal tersebut memberikan pengaruh kepada transportasi yang beroperasi terlebih dahulu di kota Purwokerto, khususnya angkot Purwokerto. Oleh karena itu, sopir angkot Purwokerto melakukan berbagai upaya untuk bisa bertahan di tengah kehadiran transportasi perkotaan baru yang lebih unggul. Seperti yang diungkapkan oleh Elizabeth Shove bahwa hadirnya material baru kemudian akan membutuhkan keterampilan yang berbeda dan juga akan menyusun kembali makna praktik (2012: 31-32).

## 2. Metode

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan etnografi untuk memberikan pemahaman yang mendalam mengenai pengaruh kehadiran Trans Banyumas terhadap sopir angkot Purwokerto dan adaptasi yang mereka lakukan untuk bisa bertahan. Menurut Michael Burawoy (dalam Hallett dan Barber, 2014: 307), etnografi berarti mempelajari orang di ruang dan waktu mereka sendiri dalam kehidupan sehari-hari mereka. Oleh karena itu,

penelitian ini akan didasarkan pada pengamatan atau observasi langsung. Peneliti akan melihat situasi dan kondisi di lapangan, mengamati perilaku dan percakapan mereka, serta mencatat hasil pengamatan tersebut. Kemudian, peneliti juga melakukan wawancara mendalam yang dilakukan secara langsung dengan beberapa informan. Terakhir, penelitian ini juga didukung dengan dokumentasi yang berkaitan. Selain itu, penelitian ini juga menggunakan pendekatan praktik sosial untuk melihat bagaimana perubahan yang terjadi pada praktik angkot di kota Purwokerto.

### 3. Hasil dan Pembahasan

#### 3.1. Perkembangan Angkot Purwokerto

Angkot merupakan salah satu moda transportasi umum perkotaan yang banyak dijumpai di berbagai kota di Indonesia, termasuk Kota Purwokerto. Di Kota Purwokerto, angkot memiliki nama atau sebutan yang berbeda-beda, seperti angkot, *kol kota*, sampai *andong*. Sopir angkot Purwokerto seringkali atau bahkan lebih sering menyebut angkot dengan sebutan *kol kota* atau *andong* dibandingkan sebutan angkot. Terlepas dari penyebutan angkutan kota yang berbeda-beda, keberadaan angkutan kota ini telah banyak membantu masyarakat dalam menunjang kegiatan sehari-hari. Hal tersebut dapat dilihat dari eksistensi angkot dari awal keberadaannya dan bertahan hingga saat ini. Di Kota Purwokerto, angkot mulai ada sekitar tahun 1981 dengan tarif Rp 50. Sebelum adanya angkot, masyarakat Purwokerto terbiasa menggunakan becak sebagai sarana transportasi mereka. Kehadiran angkot di Kota Purwokerto mendapatkan respon yang sangat positif dari masyarakat sekitar. Hal tersebut dibuktikan dengan penambahan armada yang terus bertambah dalam waktu singkat karena peminat angkot yang tinggi. Selain itu, trayek angkot di Purwokerto juga mengalami penambahan yang signifikan.

Pada awal kehadiran angkot di Purwokerto hingga akhir tahun 2000-an merupakan masa di mana angkot menjadi primadona masyarakat Purwokerto dalam bepergian. Angkot Purwokerto beroperasi sekitar 12 jam dalam sehari, yaitu dari jam enam pagi hingga enam petang. Dalam sehari mereka bisa melakukan 10 ritase dan menghabiskan 20 liter bensin. Ritase merupakan perjalanan pulang pergi (bolak balik) angkot dalam satu trayek. Di jam-jam sibuk, seperti jam berangkat dan pulang sekolah, para sopir angkot akan mengeluarkan bangku tambahan yang berupa *jengkok* agar bisa menaikkan lebih banyak penumpang. Untuk jenis angkutan kota carry standar yang memiliki muatan 13 penumpang bisa menaikkan 17 penumpang, sedangkan untuk jenis T120SS dengan kapasitas 17 penumpang bisa menaikkan 21 penumpang. Selain itu, para penumpang harus duduk berhimpitan satu sama lain agar muat, sementara sang kernet akan berdiri di pintu angkot.

Pada tahun 2010, keadaan sedikit demi sedikit mulai berubah sejak *smartphone* dan motor masuk ke Kota Purwokerto dengan massif ditambah dengan adanya sistem kredit yang semakin memudahkan seseorang untuk membeli sepeda motor. Masyarakat mulai menggunakan kendaraan pribadi, khususnya sepeda motor, untuk bepergian karena dipandang lebih efisien dan efektif. Kemudian, pada tahun 2017 transportasi online seperti Gojek dan Grab hadir di Kota Purwokerto. Hal tersebut juga membawa pengaruh terhadap penumpang angkot di Purwokerto. Transportasi online tersebut digemari oleh masyarakat Purwokerto karena bisa memesan menggunakan ponsel kapan saja dan di mana saja serta memiliki berbagai promo atau potongan tarif.

Tahun tahun 2018, hadir Trans Jateng yang melayani dua daerah, yaitu Purwokerto – Purbalingga. Hadirnya Trans Jateng di Purwokerto ini memberikan dampak terhadap angkot Purwokerto. Hal tersebut karena adanya kebijakan pola *scrapping*, di mana setiap satu unit Trans Jateng menggantikan empat unit angkot di trayek yang dilalui Trans Jateng. Dengan kata lain,

adanya Trans Jateng di Purwokerto mengurangi sejumlah armada angkot yang beroperasi. Kemudian, trayek yang dilewati Trans Jateng ini merupakan salah satu trayek angkot yang memiliki banyak penumpang, yaitu daerah Sokaraja. Selain itu, trayek Trans Jateng tidak langsung ke Terminal Bulupitu Purwokerto, tetapi masuk ke Kota Purwokerto dan memiliki halte di berbagai tempat ramai Purwokerto.

Kehadiran kendaraan online sampai Trans Jateng di Kota Purwokerto menjadikan transportasi umum di perkotaan semakin bervariasi. Namun, yang sangat memberikan pukulan besar kepada angkot Purwokerto adalah pandemi covid 19, di mana masyarakat dibatasi dalam berkumpul dan beraktivitas di luar rumah. Hal tersebut menyebabkan masyarakat semakin terbiasa menggunakan kendaraan pribadi dalam bepergian. Keadaan semakin rumit, ketika Pemerintah Banyumas menghadirkan BTS Teman Bus di Kabupaten Banyumas, khususnya Kota Purwokerto, sebagai solusi agar masyarakat mau beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum. BTS Teman Bus di Kabupaten Banyumas menggunakan Trans Banyumas.

### 3.2. Kehadiran Trans Banyumas

Teman Bus Trans Banyumas merupakan bentuk implementasi dari program Pemerintah Banyumas sebagai bentuk implementasi dari RPJMD (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah) Tahun 2018-2023 mengenai rencana pengembangan transportasi publik di Kabupaten Banyumas. Pemerintah Kabupaten Banyumas berusaha mewujudkan rencana tersebut dengan mengikuti lelang program BTS (*buy the service*) Teman Bus Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Kabupaten Banyumas berhasil memenangkan lelang tersebut dan menunjuk PT Banyumas Raya Transportasi sebagai operator yang menjalankan program BTS (*buy the service*) Teman Bus. PT Banyumas Raya Transportasi merupakan konsorsium dari 12 perusahaan, yaitu 8 Perseroan Terbatas (PT) dan 4 koperasi yang terdiri dari Kopata, Koperades, KSU Trans, KSU Mandiri, PO Asli Putra Bumi, PT Amanat Jaya, PT Teguh Muda Abadi, PT Arya Muda Sejahtera, PT Jaya Mandiri Transportasi, PT Budi Jaya Agung, PT Nur Putra Jaya, dan PT Berkah Alam Sumber Sejahtera.

Trans Banyumas diresmikan pada 5 Oktober 2021 oleh Bupati Banyumas dan keesokan harinya Trans Banyumas mulai beroperasi dengan koridor 3 (Terminal Bulupitu – Terminal Kebondalem) yang trayeknya di dalam Kota Purwokerto. Kemudian, 16 Januari 2023 Trans Banyumas resmi beroperasi di 3 koridor, yaitu koridor 1 (Pasar Pon – Terminal Ajibarang), koridor 2 (Terminal Notog – Terminal Baturaden), dan koridor 3 (Terminal Bulupitu – Terminal Kebondalem). Sebanyak 47 unit Trans Banyumas beroperasi setiap hari mulai jam 05.00 dari titik pemberangkatan pertama dan pemberangkatan terakhir pada jam 19.00. Setiap unit Trans Banyumas memiliki fasilitas 20 tempat duduk dengan *seatbelt* termasuk tempat duduk prioritas, pegangan berdiri, alat TOB (*tap on bus*), qr qris, *id card driver*, pendingin udara, pengharum ruangan, kotak P3K, palu pemecah kaca, apar, tempat sampah, tombol stop dan tombol darurat, serta peta rute koridor tersebut dan rute gabungan.

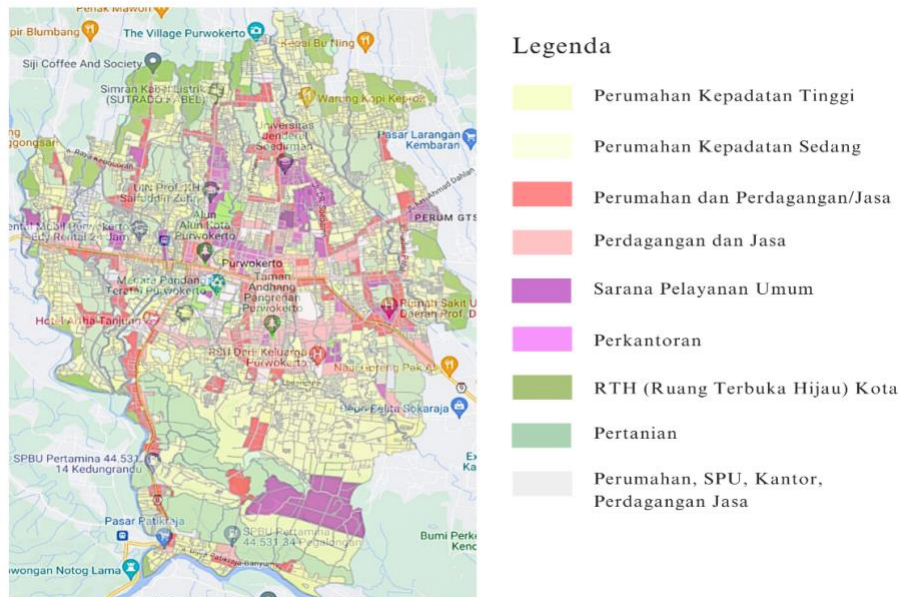
Tidak seperti angkot yang bisa berhenti di mana saja, Trans Banyumas harus berhenti di TPB (tempat pemberhentian bus) yang ditentukan untuk menaik dan menurunkan penumpang. TPB Trans Banyumas ada sekitar 150 TPB dan 34 halte (Pemda) yang tersebar di tiga koridor, untuk koridor tiga ada sekitar 43 TPB (sudah termasuk halte) yang tersebar di Kota Purwokerto. Di beberapa TPB juga terintegrasi dengan halte Trans Jateng dan pangkalan angkot sehingga memudahkan penumpang untuk melanjutkan perjalanan dengan moda transportasi lainnya. TPB yang terintegrasi tersebut diantaranya, yaitu halte Pasar Pon, halte Pasar Wage, halte Bank Mandiri, halte Simpang Pancurawis, halte SMK N 2 Purwokerto, Terminal Bulupitu, dan halte lainnya. Pada awal Trans Banyumas beroperasi sampai 30 Oktober 2022, penumpang

yang naik Trans Banyumas tidak dikenakan biaya. Baru kemudian pada tanggal 31 Oktober 2022 Trans Banyumas mulai berbayar 3.900 untuk umum, sedangkan untuk anak kecil, pelajar, lansia, dan disabilitas digratiskan karena mendapatkan subsidi pemerintah.

Kehadiran Trans Banyumas mendapat respon yang sangat positif dari masyarakat. Hal tersebut dapat dilihat dari *load factor* Trans Banyumas yang tertinggi dibandingkan sembilan kota lainnya di Indonesia yang juga menggunakan Teman Bus, yaitu sebanyak 63,78 persen. Penumpang Trans Banyumas sebagian besar merupakan pelajar sebanyak 49 persen dan sisanya berasal dari mahasiswa, pegawai negeri, ibu rumah tangga, pengusaha, dan pedagang (Muhammad, dkk, 2022: 9). Berdasarkan hasil survei persepsi kritis pengguna BTS di Kabupaten Banyumas oleh PT Surveyor Indonesia dan kementerian perhubungan menyebutkan bahwa pengguna Trans Banyumas sebanyak 3-10 kali dalam seminggu terdapat 34%, sedangkan pengguna Trans Banyumas lebih dari 10 kali dalam seminggu sebanyak 44% (Marsikun, 2023: 275).

### 3.3. Pengaruh Trans Banyumas Terhadap Angkot Purwokerto

Kehadiran Trans Banyumas dirasakan memberi pengaruh pada sopir angkot Purwokerto. Hal ini karena kedua transportasi umum tersebut memiliki kesamaan dalam rute yang dilewati. Trayek angkot Purwokerto termuat dalam Peraturan Bupati Banyumas Nomor 44 Tahun 2021 Tentang Perubahan Atas Peraturan Bupati Banyumas Nomor 35 Tahun 2007 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan Serta Jumlah Kendaraan yang Melayani Trayek di Kabupaten Banyumas. Pembagian trayek dan armada yang melayaninya didasarkan pada berbagai pertimbangan, seperti kepadatan penduduk, daerah layanan, dan karakteristik jaringan. Umumnya, wilayah dengan kepadatan penduduk yang tinggi merupakan wilayah yang memiliki demand atau permintaan yang tinggi untuk transportasi umum. Selain itu, pola tata bangunan (pemukiman, perdagangan dan jasa, perkantoran dan pelayanan, industri, dan ruang publik) dan fungsi jalan yang dapat dilalui transportasi umum (jalan primer, kolektor, dan lokal) juga mempengaruhi penentuan trayek atau rute transportasi umum. Hal tersebut juga menjadi pertimbangan penentuan rute Trans Banyumas.



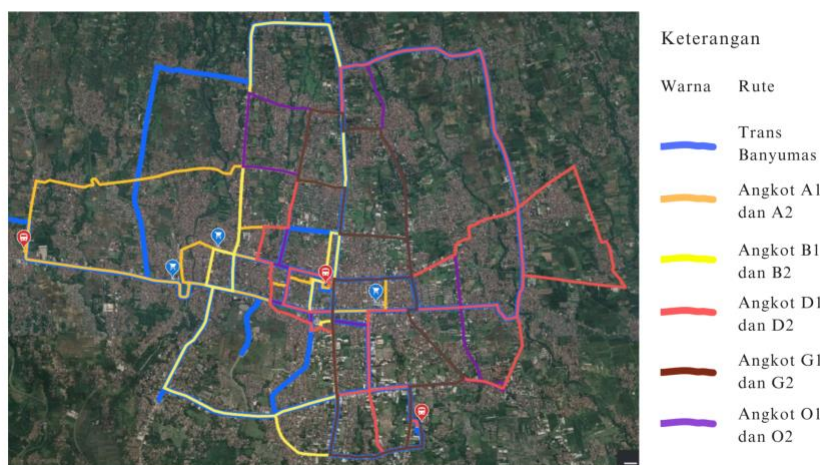
Gambar 2. Peta tata kota Purwokerto  
(Sumber : DPMPTSP Banyumas)



Berdasarkan peta tata kota Purwokerto tersebut, dapat dilihat bahwa kota Purwokerto yang memiliki luas wilayah 3.585,34 Ha didominasi dengan perumahan dengan tingkat kepadatan tinggi dan sedang. Selain itu, juga terdapat sarana pelayanan umum, perkantoran, dan perdagangan/jasa yang tersebar di berbagai tempat di Purwokerto, namun sebagian besar di Daerah Pusat Kegiatan (DPK). Daerah Pusat Kegiatan (DPK) Kota Purwokerto ditandai dengan adanya persebaran kantor pemerintahan dan pusat perekonomian dan perdagangan, seperti berbagai bank, mall, pusat perbelanjaan, berbagai toko dan ritel, pasar, dan lainnya. Daerah Pusat Kegiatan (DPK) di Kota Purwokerto berada di beberapa wilayah, seperti Jl. Jend. Sudirman, Jl. Prof. Dr. Boenyamin, Jl. Soepardjo Rustam, Jl. Gerilya, Jl. Gatot Subroto, Jl. Dr. Suparno, Jl. DI. Pandjaitan, Jl. S. Parman, dan Jl. Jend. Ahmad Yani (Wibowo, 2014: 71). Di DPK juga menjadi wilayah *demand* yang tinggi sehingga angkot Purwokerto maupun Trans Banyumas beroperasi di wilayah tersebut.

Dari 31 trayek angkot Purwokerto yang terbagi menjadi kode A1 sampai P2, setidaknya ada lima jalur atau trayek yang melewati dpk lebih banyak, yaitu kode A (A1 dan A2), kode B (B1 dan B2), kode D (D1 dan D2), kode G (G1 dan G2), dan kode O (O1 dan O2). Di sepuluh trayek angkot Purwokerto ini memiliki rute yang juga dilewati oleh Trans Banyumas paling banyak dibandingkan trayek lainnya. Hal tersebut memberi pengaruh bagi angkot yang rutenya dilewati Trans Banyumas karena banyak penumpang yang kemudian lebih memilih untuk naik Trans Banyumas. Hal tersebut karena TPB atau halte Trans Banyumas juga tersebar di daerah pusat kegiatan perkotaan (DPK) Kota Purwokerto. Kemudian, setidaknya ada dua trayek angkot Purwokerto yang mendapatkan pengaruh paling besar karena kehadiran Trans Banyumas, yaitu angkot Purwokerto dengan trayek B2 dan trayek D2. Hal tersebut karena pada trayek-trayek tersebut melewati beberapa zona DPK dan tempat-tempat ramai lainnya yang juga dilewati Trans Banyumas. Berikut adalah peta jaringan rute Trans Banyumas dan angkot Purwokerto untuk memudahkan pembaca memahami persamaan rute angkot Purwokerto dan Trans Banyumas:

**PETA JARINGAN RUTE TRANS BANYUMAS DAN ANGKOT PURWOKERTO**



Gambar 3. Peta Jaringan Rute Trans Banyumas dan Angkot Purwokerto  
(Sumber : Hasil Analisis, 2023)

Hadirnya Trans Banyumas di Kota Purwokerto memberikan berbagai pengaruh pada kehidupan masyarakat Purwokerto, termasuk para sopir angkot Purwokerto. Trans Banyumas dan angkot Purwokerto merupakan moda transportasi umum perkotaan yang beroperasi untuk melayani masyarakat dalam melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lainnya di Kota Purwokerto. Kehadiran Trans Banyumas dengan berbagai keunggulannya mampu menarik masyarakat untuk menggunakan Trans Banyumas dalam bepergian dan angkot Purwokerto semakin kehilangan penumpangnya. Hilangnya penumpang berpengaruh besar pada penghasilan yang bisa mereka dapatkan yang semakin menurun dari waktu-waktu sebelumnya. Sekitar tahun 1980an sampai awal 2000an sopir angkot Purwokerto bisa setoran kepada pengusaha angkot di atas Rp 100.000. Kemudian, pada tahun 2018 sopir angkot Purwokerto memiliki penghasilan antara Rp 50.000 – Rp 100.000 setiap harinya (Aini & Badriah, 2020: 63). Saat ini, penghasilan yang mereka dapatkan setiap harinya terkadang hanya bisa untuk menutup biaya operasional dan setoran. Contohnya, jika mereka mendapatkan pendapatan Rp 100.000, maka Rp 70.000 digunakan untuk membeli bahan bakar dan Rp 30.000 untuk setoran kepada pemilik angkot. Oleh karena itu, para sopir angkot Purwokerto melakukan strategi adaptasi untuk bisa bertahan hidup.

### **3.3.1. Peralihan Pekerjaan**

Menurut Elizabeth Shove, perekrutan pembawa praktik tidak hanya bergantung pada jejaring sosial sebagai tempat persebaran dan pembentukan praktik, tapi juga mempertimbangkan sudut pandang individu yang terlibat. Dalam hal ini berkaitan dengan pengalaman seperti bergabung atau meninggalkan komunitas praktik yang berbeda, memobilisasi (atau tidak memobilisasi) elemen-elemen yang diperlukan dan memperoleh (atau kehilangan) bentuk komitmen, kapasitas, dan pengalaman yang relevan (Shove et al, 2012: 78). Hal tersebut jugalah yang dialami para sopir angkot Purwokerto yang beralih pekerjaan menjadi sopir Trans Banyumas maupun pramudi Trans Jateng. Mereka memiliki komitmen, kapasitas, dan pengalaman yang relevan sehingga dapat bergabung dengan praktik baru. Untuk menjadi *driver* Trans Banyumas ada beberapa persyaratan yang harus dipenuhi, yaitu umur maksimal 45 tahun, pendidikan minimal SMA/SMK, memiliki SIM B1 umum atau B2 umum, berpengalaman membawa bus, dan diutamakan berdomisili Banyumas, serta sehat jasmani dan rohani.

Kemudian, mereka yang keluar dari angkot tapi tidak memenuhi kompetensi yang sesuai, memilih untuk mencari kompetensi baru. Dalam kehidupan sehari-hari, belajar sambil melakukan berlangsung terus menerus dan seringkali tanpa disadari. Beberapa keterampilan dapat diperoleh dengan cara tersebut, sementara keterampilan lainnya membutuhkan usaha yang lebih disengaja dan kadang-kadang memerlukan berjam-jam untuk pelatihan khusus (Shove et al, 2012: 48). Alih-alih melakukan pekerjaan formal untuk mencari nafkah, mantan sopir angkot Purwokerto ini memenuhi kebutuhannya dengan penghasilan dari pekerjaan informal lainnya. Hal yang penting bagi mereka adalah kemauan. Sopir angkot Purwokerto yang memiliki modal dapat membuka usahanya sendiri, seperti membuka warung, bengkel, berjualan keliling, dan lainnya. Selain itu, untuk sopir angkot Purwokerto lainnya memilih untuk menjadi kuli bangunan, juru parkir, buruh tani, dan lainnya.

### **3.3.2 Bertahan dengan Pekerjaannya**

Walaupun banyak sopir angkot Purwokerto yang memutuskan untuk beralih pekerjaan, tetapi masih ada yang bertahan dengan pekerjaannya sebagai sopir angkot Purwokerto. Hal ini karena para sopir angkot Purwokerto yang masih bertahan memiliki keterbatasan dalam beberapa hal sehingga tidak mudah bagi mereka untuk beralih pekerjaan. Iverson (2001: 50)



menyatakan bahwa terdapat beberapa alasan yang membuat seseorang tetap mempertahankan pekerjaannya meskipun ia berada dalam keadaan susah. Beberapa faktor yang bisa membuat seseorang dapat bertahan dengan pekerjaannya, yaitu kurangnya kemampuan atau keterampilan yang dimiliki, kurangnya pendidikan, usia yang sudah tidak mencukupi untuk berganti pekerjaan lain, kurangnya pengalaman pada pekerjaan yang lain, dan terdapat rasa nyaman dalam melakukan pekerjaan yang sedang dilakukan saat ini.

1) Keterbatasan Kemampuan atau Keterampilan

Keterampilan atau *skill* merupakan suatu kemampuan dalam melakukan dan menyelesaikan suatu pekerjaan dengan baik dan mudah. Kemampuan tersebut bisa didapatkan dengan mempelajari suatu pekerjaan dengan tekad yang kuat. Seseorang yang memiliki keterampilan atau *skill* akan dengan mudah melakukan pekerjaan tersebut dengan waktu yang lebih singkat dan cara yang tepat. Sebaliknya, mereka yang tidak memiliki keterampilan dalam pekerjaan tersebut akan mengalami kesulitan untuk menjalaninya. Sopir angkot Purwokerto kebanyakan sudah menjadi sopir angkot dalam waktu lama, bahkan ada yang sudah menjadi sopir angkot selama lebih dari 30 tahun. Hal tersebut membuktikan bahwa mereka memiliki *skill* mengendarai mobil yang baik. Akan tetapi, *skill* dalam bidang atau pekerjaan lain belum tentu dipunyai oleh para sopir angkot Purwokerto, terlebih untuk mereka yang selama 30 tahun hanya berfokus pada pekerjaannya menjadi sopir angkot. Oleh karena itu, mereka tidak mudah untuk berpindah pekerjaan.

2) Kurangnya Pendidikan

Pendidikan menjadi suatu hal yang penting untuk masa depan seseorang. Hal tersebut karena pendidikan dapat menjadi bekal masa depan yang baik seseorang. Seseorang dengan pendidikan lebih akan lebih mudah dalam mendapatkan pekerjaan dibandingkan seseorang yang memiliki pendidikan yang kurang. Pendidikan bisa didapatkan dengan dua jalur, yaitu pendidikan formal yang dikelola oleh pemerintah yang mencakup jenjang pendidikan dasar hingga perguruan tinggi. Kemudian, ada juga pendidikan informal yang mengacu pada pelatihan atau pembelajaran pada bidang khusus di luar pendidikan formal. Sayangnya, tidak semua orang dapat dengan mudah meraih pendidikan yang tinggi. Ada orang-orang yang tidak punya kesempatan untuk memperoleh pendidikan yang tinggi karena beberapa faktor, seperti faktor lingkungan, faktor pola pikir, hingga faktor ekonomi. Sopir angkot Purwokerto banyak yang tidak memiliki latar belakang pendidikan yang tinggi, baik pendidikan formal maupun pendidikan nonformal. Mereka merasa bahwa lebih baik menggunakan tenaganya untuk bekerja daripada mempersiapkan bekal masa depan dengan bersekolah. Hal tersebut tidak lepas dari faktor lingkungan tempat mereka tinggal, dimana di masa mereka masih kecil pendidikan bukanlah suatu hal yang penting apalagi keluarga mereka bukan keluarga kaya. Oleh karena itu, sopir angkot Purwokerto hingga saat ini tidak memiliki pendidikan tinggi.

3) Umur Yang Tidak Muda Lagi

Suatu pekerjaan biasanya akan mencari dan memilih calon pekerja yang berada pada usia produktif agar dapat bekerja dengan efisien dan mudah beradaptasi untuk memperoleh pengetahuan baru. Kebanyakan sopir angkot Purwokerto berada di usia lebih dari 45 tahun sehingga peluang untuk mendapatkan pekerjaan juga sudah tertutup karena usianya yang sudah tidak memenuhi kriteria. Usia yang tua juga menyebabkan mereka tidak lagi mampu jika harus bekerja yang menggunakan kekuatan fisik yang kuat, seperti menjadi kuli bangunan. Hal tersebut memperlihatkan bahwa para sopir angkot Purwokerto memiliki lebih sedikit peluang untuk beralih ke pekerjaan lain. Peluang

mereka bekerja di bidang lain telah tertutup karena faktor usia.

4) Kurangnya Pengalaman

Pengalaman kerja merupakan suatu kemampuan yang dimiliki seseorang terhadap suatu pekerjaan. Pekerjaan yang sudah lama dilakukan akan membuat suatu pengalaman untuk orang yang melakukan pekerjaan tersebut. Biasanya sebelum memulai suatu pekerjaan akan lebih baik jika sudah mempunyai pengalaman di bidangnya agar tidak mengalami kesulitan saat melakukan pekerjaan tersebut. Sopir angkot Purwokerto memiliki pengalaman mengemudi yang baik karena mereka sudah bertahun-tahun mengemudikan angkotnya di jalanan kota Purwokerto untuk mencari dan mengantarkan penumpang. Namun, untuk pengalaman di bidang lainnya tidak semua sopir angkot Purwokerto memilikinya dan mereka yang tidak memiliki pengalaman lain tetap bertahan dengan pekerjaannya saat ini.

5) Rejeki Sudah Ada Yang Mengatur

Walaupun penghasilan yang didapatkan dengan bekerja menjadi sopir angkot Purwokerto tidak menentu setiap harinya, tetapi banyak dari mereka yang memilih untuk bertahan. Para sopir angkot Purwokerto mempercayai bahwa rezeki sudah ada yang mengatur tinggal mereka mau berusaha atau tidak. Para sopir Purwokerto hanya bisa berusaha sebaik mungkin dan menyerahkan hasilnya kepada Tuhan YME serta mensyukuri berapapun penghasilan yang didupakannya. Meskipun penghasilan yang didapatkan dari bekerja sebagai sopir angkot Purwokerto hari itu tidak mencukupi untuk memenuhi kebutuhan keluarga, mereka tetap mensyukurinya dan berharap besok akan mendapatkan hasil yang baik.

6) Rasa Nyaman Dengan Pekerjaannya

Pekerjaan yang sudah lama ditekuni oleh seseorang terkadang akan terasa sulit untuk ditinggalkan. Terlebih jika orang tersebut sudah nyaman dengan pekerjaan yang ditekuninya. Hal tersebut juga dirasakan sopir angkot Purwokerto. Mereka sudah merasa nyaman dan terbiasa dengan jam kerja dan fleksibilitas pekerjaannya sebagai sopir angkot sehingga ketika mereka berpindah pekerjaan yang memiliki beragam peraturan yang harus diikuti mereka merasa tidak nyaman dan akhirnya kembali menjadi sopir angkot Purwokerto.

### **3.4. Strategi Adaptasi Sopir Angkot Purwokerto**

Para sopir angkot Purwokerto yang bertahan pada pekerjaannya sebagai sopir angkot melakukan berbagai strategi adaptasi untuk bisa bertahan hidup di tengah kehadiran Trans Banyumas. Secara umum, adaptasi dapat didefinisikan sebagai suatu proses penyesuaian diri yang dilakukan manusia supaya dapat bertahan hidup di tengah perubahan yang terjadi di sekitarnya. Strategi adaptasi yang dilakukan para sopir angkot Purwokerto merupakan bagian dari terciptanya kompetensi baru dalam proto praktik sosial yang baru, yaitu proto praktik angkot di tengah adanya Trans Banyumas.

#### **3.4.1 Adaptasi Terhadap Trayek Trans Banyumas**

Melihat situasi dan kondisi saat ini, para sopir angkot Purwokerto berusaha melakukan berbagai peningkatan dan perubahan agar bisa bersaing dengan Trans Banyumas. Para sopir angkot Purwokerto memanfaatkan celah yang tidak dimiliki Trans Banyumas untuk mendapatkan penumpang.

1) Peningkatan Layanan Angkot Purwokerto

Salah satu hal yang dilakukan para sopir angkot Purwokerto dalam menghadapi Trans

Banyumas adalah dengan meningkatkan dalam hal layanan kepada para penumpangnya. Berbagai layanan dilakukan oleh para sopir angkot Purwokerto agar mereka mendapatkan penumpang di tengah maraknya berbagai moda transportasi yang memiliki berbagai keunggulan dibandingkan angkot, termasuk Trans Banyumas. Pertama, para sopir angkot Purwokerto menerima carter angkot. Carteran angkot merupakan istilah yang digunakan saat seseorang atau sekelompok orang menyewa angkot untuk digunakan sesuai kebutuhan mereka. Mereka memiliki berbagai alasan untuk menyewa angkot, seperti melakukan perjalanan kelompok, kegiatan atau acara khusus, tur wisata, dan lainnya. Besarnya harga sewa atau carteran angkot dilihat dari jauh dekatnya tujuan penyewa angkot karena berkaitan dengan biaya bensin yang dibutuhkan untuk perjalanan bolak balik. Ada pula sopir angkot yang sengaja memberikan potongan harga carteran untuk menarik perhatian calon penyewa angkotnya. Selain itu, mereka juga bisa menggunakan mobil lain, tidak hanya angkot, terutama jika tujuannya berada di luar Banyumas dan sekitarnya.

Kedua, sopir angkot Purwokerto mengantarkan penumpang sesuai dengan tujuannya. Berbeda dengan Trans Banyumas yang harus beroperasi sesuai rute yang telah ditentukan dan berhenti di setiap TPB, angkot Purwokerto memiliki lebih banyak kebebasan dalam rute dan tempat pemberhentiannya. Dengan melihat kondisi penumpang angkot Purwokerto saat ini, para sopir angkot Purwokerto terkadang menerima penumpang dengan tujuan yang berlawanan dengan rutenya untuk bisa mendapatkan penghasilan. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa sopir angkot Purwokerto tidak kaku atau terlalu berpatok pada trayek angkot. Mereka beroperasi dengan menyesuaikan tujuan penumpangnya. Saat ini, angkot Purwokerto memilih untuk tidak memasang papan trayek sehingga penumpang dalam mengatakan tujuannya kepada sopir angkot Purwokerto dan mereka akan mengantarkan penumpang ke tempat tujuannya.

Ketiga, Saat ini di beberapa pangkalan angkot Purwokerto, para sopir angkot akan langsung berangkat ketika mendapatkan penumpang. Mereka tidak lagi menunggu penumpang lainnya untuk naik angkotnya. Apabila sopir angkot Purwokerto akan menunggu penumpang lainnya, biasanya mereka akan memberi tahu penumpang tersebut. Biasanya penumpang tersebut juga mengerti dan menerimanya karena mereka juga mengetahui keadaan angkot Purwokerto saat ini, namun jika penumpang tidak mau menunggu sopir tersebut akan berangkat. Sopir angkot Purwokerto melakukan hal tersebut agar penumpang tidak pergi. Mereka hanya berharap semoga di depan ada penumpang yang menghentikan angkotnya dan naik.

## 2) Tarif Angkot Purwokerto yang fleksibel

Dalam kenyataannya saat ini para sopir angkot Purwokerto tidak terlalu mematok dengan tarif yang telah ditetapkan oleh Dishub, bisa diatas maupun dibawah tarif yang telah ditentukan. Jika tempat penumpang naik dengan tempat berhentinya memiliki jarak yang tidak jauh, biasanya penumpang akan membayar di bawah tarif dan sopir tersebut tidak mempermasalahkannya. Apabila tujuan yang diinginkan penumpang memiliki jarak yang lebih jauh dan tidak dalam jalur yang ia lalui, maka tarif yang dikenakan akan lebih tinggi seperti sepuluh ribu, lima belas ribu, dan lainnya. Akan tetapi, hal tersebut juga sesuai kesepakatan antara sopir dan penumpang. Kalau keduanya sama-sama setuju maka penumpang akan naik angkot tersebut dan diantarkan sampai tujuan. Jika, penumpang tidak setuju maka sopir akan melanjutkan perjalanan dan penumpang tersebut dapat menunggu angkot lainnya yang bersedia atau menggunakan transportasi lain.

## 3) Perubahan Jam Kerja Angkot Purwokerto

Strategi adaptasi lain yang dilakukan sopir angkot Purwokerto ialah dengan melakukan

perubahan pada jam kerjanya. Hal tersebut dapat dilihat dari jam keberangkatan dan kepulangan para sopir angkot Purwokerto. Dalam hal ini, para sopir angkot Purwokerto tidak memperpanjang jam kerja mereka, melainkan berangkat lebih siang atau pulang lebih awal. Para sopir angkot Purwokerto tidak lagi bekerja seperti dulu, yaitu berangkat pada jam enam pagi dan pulang saat jam enam petang, atau pun memperpanjang jam kerja mereka. Para sopir angkot Purwokerto merasa bahwa upaya bekerja dengan jumlah jam yang sama seperti dulu atau menambah durasi jam kerja dalam upaya mendapatkan penghasilan tambahan saat ini sudah tidak efektif lagi malah beresiko merugikan. Mereka merasa menambah durasi jam kerja tidak selalu membawa keuntungan, melainkan mereka dirugikan dari segi biaya untuk bahan bakar yang bisa digunakan untuk hal lainnya, tenaga, dan juga waktu.

### 3.4.2 Adaptasi Penghidupan Sopir Angkot Purwokerto

Sopir angkot Purwokerto dalam bertahan hidup tidak hanya melakukan strategi adaptasi untuk menghadapi Trans Banyumas, tetapi juga melakukan strategi adaptasi dalam penghidupan untuknya dan keluarganya. Setelah melakukan berbagai strategi adaptasi dengan memanfaatkan celah yang tidak dimiliki oleh Trans Banyumas, para sopir angkot Purwokerto masih bisa mempertahankan pekerjaannya. Akan tetapi, penghasilan yang didapatkan dengan melakukan hal tersebut bukan berarti telah memenuhi kebutuhan dirinya dan keluarganya. Oleh karena itu, mereka juga melakukan strategi lain guna mencukupi kebutuhan hidup keluarganya.

Fadhilah (2018: 7) berpendapat bahwa strategi pemenuhan kebutuhan hidup merupakan serangkaian langkah yang diambil oleh individu atau kelompok untuk menjaga kelangsungan hidup mereka dan keluarganya dengan melakukan berbagai upaya dalam pekerjaan. Suharto (2002) menyatakan bahwa kemampuan individu dalam menerapkan berbagai cara untuk mengatasi berbagai tantangan yang dihadapinya disebut sebagai strategi bertahan hidup atau *coping strategies*.

#### 1) Strategi Aktif

Strategi aktif merupakan pilihan pertama yang dilakukan oleh sopir angkot Purwokerto untuk tetap bisa bertahan hidup. Dalam hal ini, mereka akan memaksimalkan semua potensi sumber daya yang mereka miliki untuk menambah penghasilan yang mereka dapat dari usaha sopir angkot.

Pertama, para sopir angkot Purwokerto mencoba mencari pekerjaan sampingan. Sopir angkot Purwokerto tidak mudah untuk memiliki pekerjaan sampingan. Hal tersebut karena pagi hingga sore hari digunakan untuk bekerja sebagai sopir angkot di Purwokerto, sedangkan malam hari merupakan waktu mereka untuk beristirahat. Meskipun demikian, banyak dari sopir angkot Purwokerto yang memiliki pekerjaan sampingan, yaitu menerima carteran angkot. Carteran angkot ini bukan hanya sebagai bentuk peningkatan layanan untuk para penumpangnya, namun juga sebagai penambah penghasilan. Sopir angkot Purwokerto juga merasa bahwa penghasilan dari carteran tersebut sangat membantu dalam memenuhi kebutuhan keluarga. Sopir angkot Purwokerto mendapatkan carteran angkot melalui berbagai cara, seperti melalui penumpang secara langsung di jalan, sudah langganan carteran, hingga tawaran dari teman sesama sopir angkot Purwokerto. Sopir angkot Purwokerto yang memiliki koneksi biasanya mendapatkan carteran yang lebih banyak bila dibandingkan dengan mereka yang tidak memiliki banyak hubungan sosial.

Kedua, istri yang ikut bekerja. Menurut Andrianti (dalam Kusnadi, 2008: 192) salah satu cara atau strategi yang diterapkan oleh suatu keluarga dalam mengatasi

permasalahan atau kesulitan ekonomi ialah dengan mendorong istrinya untuk turut bekerja. Untuk mereka yang rumah tangganya kurang berkecukupan, bekerja untuk memenuhi kebutuhan tidak hanya menjadi tanggung jawab suami semata, tetapi juga menjadi tanggung jawab semua anggota keluarga. Oleh karena itu, pada keluarga yang termasuk kurang berkecukupan para istri tak jarang ikut mencari nafkah untuk membantu perekonomian keluarga agar bisa memenuhi kebutuhan keluarganya. Hal itu juga terjadi pada keluarga sopir angkot Purwokerto. Tidak sedikit istri sopir angkot Purwokerto yang juga bekerja, seperti bekerja di warung orang lain, membuka warung sendiri, berjualan keliling, dan lainnya.

## 2) Strategi pasif

Suharto (2009: 31) menyatakan bahwa strategi pasif adalah strategi yang dilakukan dengan cara mengurangi pengeluaran keluarga, seperti sandang, pangan, pendidikan, dan sebagainya. Dalam rumah tangga sopir angkot Purwokerto, mereka melakukan strategi pasif dengan melakukan pola hidup hemat dan mengutamakan kebutuhan prioritas terlebih dahulu. Salah satu kebutuhan yang menjadi prioritas mereka adalah kebutuhan untuk makan setiap harinya. Semua informan dalam penelitian ini melakukan penghematan bahkan untuk makan mereka setiap harinya, seperti makan dengan lauk seadanya, memanfaatkan tanaman di dekat rumahnya sebagai lauk, dan lainnya. Penghematan yang dilakukan oleh para sopir angkot Purwokerto juga terlihat dari bagaimana mereka berpakaian setiap harinya. Sebagian sopir angkot Purwokerto berpakaian apa adanya, yaitu menggunakan kaos, celana pendek, dan sandal jepit. Yang paling penting adalah pakaian yang mereka kenakan bersih dan masih layak digunakan. Namun, ada juga sopir angkot Purwokerto yang memilih untuk berpakaian rapi. Hal tersebut karena mereka seringkali ke sekolah untuk carteran angkot sehingga akan lebih nyaman dipandang jika menggunakan pakaian yang rapi.

Para sopir angkot Purwokerto berusaha untuk memperbaiki angkotnya sendiri jika terjadi kerusakan atau masalah pada angkotnya. Hal tersebut dilakukan agar biaya yang digunakan untuk memperbaiki angkot bisa digunakan untuk kebutuhan yang lainnya. Para sopir angkot Purwokerto juga harus pandai mengatur dan mengelola keuangan di samping melakukan penghematan dalam berbagai hal.

## 3) Strategi jaringan

Suharto (2009: 31) mengatakan bahwa strategi jaringan merupakan strategi dengan menjalin relasi, baik formal, lingkungan sosial, maupun lingkungan kelembagaan. Langkah pertama yang dilakukan para sopir angkot Purwokerto untuk mendapatkan uang secara cepat adalah dengan meminjam uang, sedangkan bagi sopir angkot Purwokerto yang memiliki tabungan saat membutuhkan uang biasanya akan menggunakan tabungan mereka. Kedua, sopir angkot Purwokerto biasanya mengikuti arisan yang diselenggarakan oleh kelompok angkot maupun arisan keluarga mereka. Arisan menjadi bantuan bagi mereka sebagai celengan hidup.

Ketiga, sopir angkot Purwokerto juga memanfaatkan jaringan sosial untuk mencari pekerjaan sampingan. Dengan masuk ke dalam komunitas angkot memberikan berbagai keuntungan, seperti ketika ada satu anggota kelompok yang mendapatkan pesanan carteran lebih dari satu angkot maka sopir angkot yang tergabung dalam komunitas tersebut yang diajak terlebih dahulu. Kemudian, jika masih membutuhkan angkot lainnya lagi baru menawarkannya pada sopir angkot Purwokerto lainnya. Terakhir, para sopir angkot Purwokerto tidak sedikit yang memiliki anak yang sudah dewasa dan bahkan ada yang telah menikah, namun masih hidup dalam rumah yang sama. Sopir angkot

Purwokerto mengaku bahwa mereka tidak pernah mengharapkan apa-apa dari anak mereka dan yang terpenting mereka bisa memenuhi kebutuhannya sendiri. Namun, anak mereka tidak jarang juga ikut membayar kebutuhan rumah seperti membayar listrik, membeli beras, maupun yang lainnya.

### **3.5. Memunculkan Makna Baru**

Menurut Elizabeth Shove, hadirnya material baru kemudian akan membutuhkan keterampilan yang berbeda dan juga akan menyusun kembali makna praktik (2012: 31-32). Hadirnya Trans Banyumas selain menyebabkan para sopir angkot Purwokerto melakukan berbagai strategi adaptasi agar bisa bertahan hidup, juga menciptakan makna atau *meaning* baru dalam proto praktik ini.

Angkutan kota atau angkot Purwokerto masih menjadi salah satu transportasi umum di Kota Purwokerto. Namun, keadaan angkot Purwokerto saat ini sudah mengalami perubahan dan penurunan dibandingkan beberapa waktu lalu. Hal tersebut karena angkot mulai ditinggalkan oleh penumpangnya, di mana mereka lebih memilih untuk bepergian dengan menggunakan moda transportasi lain. Hal tersebut juga mempengaruhi pandangan sopir angkot dalam melihat pekerjaannya saat ini yang juga berubah. Mereka tidak lagi melihat pekerjaan yang dijalannya sebagai suatu kebanggaan, melainkan sebagai sarana untuk bertahan hidup. Mereka bertahan sebagai sopir angkot karena tidak memiliki pilihan kerja yang lebih baik.

Pak Ipung selaku kepala PT Banyumas Raya Transportasi menjelaskan bahwa hadirnya Trans Banyumas di Purwokerto oleh Pemerintah Banyumas merupakan bentuk pengadaan transportasi umum perkotaan baru di Kota Purwokerto. Hal tersebut karena banyak angkot Purwokerto yang sudah melewati masa ekonomisnya dan harusnya melakukan peremajaan, tetapi karena keadaan ekonomi yang tidak baik yang dialami para pemilik angkot menjadikan mereka tidak mudah untuk mengganti armadanya. Oleh karena itu, Pemerintah Kabupaten Banyumas mencari jalan lain yaitu dengan mengikuti lelang BTS (*Buy The Service*) Teman Bus. Trans Banyumas menjadi hambatan sekaligus tantangan baru yang mau tidak mau harus dihadapi para sopir angkot Purwokerto. Para sopir angkot Purwokerto merasa bahwa angkot Purwokerto telah kalah oleh Trans Banyumas. Trans Banyumas menjadi hambatan bagi mereka karena penumpang yang bisa memberikan penghasilan untuk mereka saat ini semakin menurun dan beralih menggunakan Trans Banyumas dalam bepergian.

Selain itu, sopir angkot Purwokerto juga mengungkapkan kekecewaannya terhadap kehadiran Trans Banyumas yang menyebabkan mereka semakin kesulitan mencari penumpang dalam berbagai cara. Salah satunya yaitu dengan mengirimkan pesan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas melalui lapak aduan yang disediakan oleh Pemerintah Kabupaten Banyumas. Sopir angkutan Kota Purwokerto juga merasakan kecemburuan sosial terhadap Trans Banyumas, transportasi umum perkotaan baru yang dihadirkan oleh Pemerintah Kabupaten Banyumas. Hal tersebut karena mereka merasakan perbedaan dan ketidaksetaraan yang diterima secara langsung. mereka juga merasa bahwa Trans Banyumas ini dihadirkan untuk menggantikan atau menyisihkan angkot Purwokerto.

## **4. Simpulan**

Dalam kehidupan masyarakat, praktik sosial terus mengalami perubahan, baik munculnya praktik baru maupun hancurnya praktik lama. Hal ini juga terjadi pada transportasi umum di kota Purwokerto yang seiring berjalannya waktu semakin bervariasi dan yang terbaru adalah Trans Banyumas. Hadirnya materi baru, yaitu Trans Banyumas membuat kehidupan para sopir angkot Purwokerto goyah. Yang dilihat dari mereka yang beralih pekerjaan dan yang bertahan



melakukan berbagai strategi adaptasi. Para sopir angkot Purwokerto yang memiliki kompetensi yang sesuai dapat masuk ke praktik Trans Banyumas sebagai *driver*, sedangkan yang lainnya mencoba mencari kompetensi baru diluar kemampuannya sebagai sopir. Bagi mereka yang memiliki keterbatasan dalam berbagai hal, mereka mencoba bertahan sebagai sopir angkot Purwokerto dan melakukan berbagai cara untuk mendapatkan penumpang dan memenuhi kebutuhan keluarganya. Selain itu, hadirnya Trans Banyumas juga menciptakan makna baru di antara para sopir angkot Purwokerto, baik mengenai bagaimana mereka memandang pekerjaannya saat ini hingga bagaimana mereka memandang transportasi perkotaan yang baru, yaitu Trans Banyumas.

## Referensi

- Aini, Putri Nur, Lilis Siti Badriah. 2020. Survival Strategies Of City Transportation Drivers In Purwokerto Banyumas Regency. *Eko-Regional 15 (1): 53-65*.
- Awal, Wibowo. 2014. Studi Tentang Struktur Kota Dan Sistem Transportasi Di Perkotaan Purwokerto Tahun 2013. *Geoedukasi III (1): 68-76*.
- Basuki, Imam. 2012. *Pemeliharaan Kinerja Angkutan Umum Perkotaan Menuju Transportasi Berkelanjutan*. Yogyakarta : Universitas Atma Jaya.
- Fadhilah, A. 2018. Strategi Bertahan Hidup Keluarga Payabo di Kelurahan Rappokalling Kecamatan Tallo Kota Makassar. *Jurnal UNM, 1-14*.
- Hallett, Ronald E. dan Kristen Barber. 2014. Ethnography Research in a Cyber Era. *Journal of Contemporary Ethnography 43 (3):306-330*.
- InfoHubdat, Tim. 2020. *Naik Bus Bersama Teman Bus Program Buy The Service Untuk Konektivitas Perkotaan*. Jakarta : Humas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Iverson. 2001. *Memahami Keterampilan Pribadi*. Bandung: CV. Pustaka.
- Kusnadi. 2008. *Akar Kemiskinan Nelayan*. Yogyakarta : LkiS Yogyakarta.
- Lestari, Nia Marti dan Desi Nora AN. 2020. Strategi Sopir Angkot dalam Menarik Penumpang di Kota Padang. *Jurnal Perspektif: Jurnal Kajian Sosiologi dan Pendidikan 3 (3): 456-463*.
- Marsikun, Ipoeng Martha, dkk. 2023. Implementasi Program Buy The Service Kementerian Perhubungan Pada Transportasi Massal Di Kabupaten Banyumas. *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research 3 (2): 5167-5180*.
- Rahardjo. 1999. *Pengantar Sosiologi Pedesaan dan Pertanian*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Reckwitz, Andreas. 2002. Menuju Teori Praktik Sosial: Perkembangan Teori Budayawan. *Jurnal Teori Sosial Eropa 5 ( 2 ): 243-263*.
- Shove, Elizabeth, dkk. 2012. *The Dynamics Of Social Pratices: Everyday Life And How It Changes*. London : Sage Publications.
- Suharto, Edi. 2002. Coping Strategies Dan Keberfungsian Sosial Mengembangkan Pendekatan Pekerjaan Sosial Dalam Mengkaji Dan Menangani Kemiskinan. *Makalah disampaikan pada Seminar "Kemiskinan dan Keberfungsian Sosial:Merancang Kembangkan Program Pembangunan Kesejahteraan Sosial Yang Bernuansa Pekerjaan Sosial"*. 17 Desember 2002. Institut Pertanian Bogor.
- Suharto, E. 2009. *Kemiskinan dan Perlindungan Sosial di Indonesia*. Bandung : Alfabeta.
- Widayanti, Ari, dkk. 2014. Permasalahan Dan Pengembangan Angkutan Umum di Kota Surabaya. *Jurnal Transportasi 14 (1): 53-60*.