

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan salah satu hal yang penting dan memberikan pengaruh besar dalam menunjang kegiatan masyarakat. Hal tersebut karena transportasi memegang peranan besar dalam berbagai aspek, seperti pembangunan dan perekonomian masyarakat. Selain itu, transportasi juga berperan dalam mengakomodasi kegiatan sosial masyarakat. Dengan kata lain, adanya sistem transportasi adalah untuk memenuhi kebutuhan yang berkaitan dengan sosial ekonomi masyarakat serta memberikan mereka peluang dalam melakukan mobilitas lebih banyak lagi (Schafer, 1998: 468). Peran penting transportasi dapat dilihat pada semakin bertambahnya kebutuhan akan transportasi, yang juga disebabkan oleh adanya pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut. Jadi, dapat dikatakan bahwa ada keterkaitan yang tidak bisa dipisahkan antara pertumbuhan ekonomi dengan perkembangan transportasi.

Hal tersebut dapat dibuktikan dengan apa yang terjadi di daerah perkotaan dan daerah pedesaan. Bruno (dalam Marti & Desi, 2020: 457) menyatakan bahwa transportasi memiliki peran sebagai tulang punggung perekonomian nasional dan lokal, baik di daerah perkotaan maupun di daerah pedesaan. Baik di perkotaan maupun pedesaan, keduanya memiliki sarana transportasi yang mendukung kegiatan masyarakatnya. Namun, perkembangan transportasi di kedua tempat tersebut memiliki perbedaan yang signifikan. Daerah perkotaan memiliki moda transportasi yang lebih beragam dan lebih maju dibandingkan di daerah pedesaan. Hal tersebut dapat terjadi karena daerah perkotaan memiliki pembangunan sosial ekonomi masyarakat yang lebih maju. Kemudian, dengan semua kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat kota tersebut sangat berpengaruh pada kebutuhan sarana transportasi guna mendukung mobilitas masyarakat ke berbagai tempat.

Menurut Tamin (dalam Amsal, 2018: 73), dalam memenuhi kebutuhan transportasi setidaknya ada lima kebijakan dalam mengembangkan sistem transportasi perkotaan. Salah satu kebijakan tersebut ialah pembangunan transportasi perkotaan harus diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional secara terpadu, tertib, lancar, aman, dan nyaman, serta efisien dalam menunjang mobilitas manusia, barang, dan jasa, serta mendukung pembangunan wilayah. Hal tersebut sejalan dengan program yang dilakukan oleh Menteri Perhubungan RI yang menghadirkan angkutan umum perkotaan dengan nama Teman Bus. Teman Bus merupakan singkatan dari Transportasi Ekonomis, Mudah, Andal, dan Nyaman (dephub.go.id).<sup>1</sup> Teman Bus menjadi embrio sistem transportasi berkelanjutan yang bertujuan memberikan transportasi yang ekonomis, nyaman, mudah, dan andal serta mendorong masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan 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. Pada tahun 2020, Kemenhub melalui Ditjen Perhubungan Darat melakukan pengembangan angkutan massal berbasis jalan di wilayah perkotaan dengan skema pembelian layanan (*Buy The Service*) dengan standar pelayanan minimal yang memenuhi aspek kenyamanan, keamanan, keselamatan, keterjangkauan, kesetaraan, serta memenuhi aspek kesehatan. Pada Desember 2020, Teman Bus mulai beroperasi di lima kota, yaitu Yogyakarta, Surakarta, Palembang, Medan, dan Denpasar. Kemudian pada tahun 2021 berlanjut di lima kota lainnya, yaitu Surabaya, Banyumas, Bandung, Banjarmasin, dan Makassar (Tim Infohubdat, 2020: 4).

---

<sup>1</sup> Biro Komunikasi dan Informasi Publik. “Teman Bus Siap Layani Masyarakat Perkotaan di 5 Kota” Par 2 Hal 1. <https://dephub.go.id/post/read/teman-bus-siap-layani-masyarakat-perkotaan-di-5-kota> pada 15 September 2022

Banyumas atau lebih tepatnya Kota Purwokerto dipilih menjadi kota ketujuh yang menjalankan Teman Bus. Hal tersebut didasarkan pada kajian yang dilakukan oleh tim independen dengan dipimpin Djoko Setijowarno, seorang Pakar Transportasi. Hasil kajian tersebut menunjukkan bahwa masyarakat Banyumas masih familiar dengan angkutan umum, terlebih dengan keberhasilan Trans Jateng yang memiliki jalur Purbalingga – Purwokerto (kompas.com).<sup>2</sup> Teman Bus di Kota Purwokerto menggunakan Trans Banyumas. Trans Banyumas mendapatkan respon yang baik dari masyarakat awam, setidaknya ada 4.500-6.500 penumpang setiap harinya pada April 2022 dan ketika BBM naik pada bulan September 2022 banyak masyarakat Purwokerto yang beralih dari kendaraan pribadi ke Trans Banyumas (serayunews.com).<sup>3</sup> Selain itu, Tonny Agus Setiono, Kasubdit Angkutan Perkotaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub menyatakan bahwa kehadiran Teman Bus di sepuluh kota pada tahun 2023 telah berhasil membuat 72% masyarakat pengguna sepeda motor dan 23% dari pengguna mobil beralih ke angkutan umum Teman Bus (bisnis.tempo.co).<sup>4</sup>

Trans Banyumas terbukti memberikan berbagai manfaat bagi masyarakat Banyumas, 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 1 September 2022, Usmanto (62), salah satu sopir angkot Purwokerto mengaku bahwa penghasilannya saat ini hanya cukup untuk menutup biaya operasional

---

<sup>2</sup> Ulya, Fika Nurul dan Akhdi Martin Pratama. “Resmi Beroperasi, Ini Jadwal Operasional dan Rute Trans Banyumas” Par 7 Hal 1. <https://money.kompas.com/read/2021/12/05/203000126/resmi-beroperasi-ini-jadwal-operasional-dan-rute-trans-banyumas?page=all> pada 31 Juni 2023

<sup>3</sup> Yanuar, Shandi. “Angkut 5.000 Penumpang Sehari, Trans Banyumas Jadi Angkutan Primadona di Purwokerto” Par 1 Hal 1. Diakses melalui <https://serayunews.com/angkut-5-000-penumpang-sehari-Trans-Banyumas-jadi-angkutan-primadona-di-Purwokerto/> pada 15 September 2022

<sup>4</sup> Alfarizi, Moh. Khory. “Kemenhub Sebut 72 Persen Pengguna Kendaraan Roda Dua Beralih Naik Teman Bus di 10 Kota” Par 3 Hal 1. <https://bisnis.tempo.co/read/1742272/kemenhub-sebut-72-persen-pengguna-kendaraan-roda-dua-beralih-naik-teman-bus-di-10-kota> pada 31 Juni 2023

sehari-hari dengan jumlah penumpang paling banyak 25 orang setiap harinya. Menurut sopir angkot Purwokerto, hal tersebut karena kehadiran Trans Banyumas yang memiliki rute yang sama dengan trayek angkot (jateng.suara.com).<sup>5</sup>

Sebelas tahun yang lalu atau lebih tepatnya pada tahun 2012, 25 penumpang bisa dengan mudah didapatkan dalam satu kali perjalanan bolak balik di satu trayek (ritase) (Juanita, 2014: 3). Penumpang angkot Purwokerto pun beraneka ragam, mulai dari pelajar, buruh, maupun masyarakat umum. Dalam sehari para penumpang bisa naik angkot dua kali, yaitu di pagi hari saat berangkat dan sore hari ketika pulang ke rumah. Namun, saat ini mereka beralih ke moda angkutan yang lebih nyaman dan terjangkau, yaitu Trans Banyumas. Ditambah lagi, apabila penumpang Trans Banyumas adalah anak kecil, pelajar, dan lansia digratiskan saat naik.

Hilangnya penumpang angkot ini sangat mempengaruhi pendapatan sopir angkot Purwokerto. Pada November 2022, penumpang angkot Purwokerto turun sampai 75% dengan pendapatan Rp 20.000 per harinya (radarbanyumas.disway.id).<sup>6</sup> Dengan kehadiran Trans Banyumas, angkutan kota (angkot) Purwokerto mengalami banyak kesulitan dalam mendapatkan penumpang dan penghasilan yang didapatkan pun menurun sehingga banyak dari sopir angkot Purwokerto yang memutuskan berhenti bekerja sebagai sopir angkot. Pada Agustus 2022, jumlah anggota paguyuban angkot Purwokerto sekitar 213 orang, yang sebelumnya berjumlah 340 orang (jateng.suara.com).<sup>7</sup> Di sisi lain, para sopir angkot yang masih bertahan mau tidak mau harus menyesuaikan diri dengan keadaan

---

<sup>5</sup> Prabowo, Ronald Seger. "Wacana Kenaikan Harga BBM Subsidi dan Pengakuan Masa 'Paceklik' Sopir Angkutan Kota Purwokerto" Par 9 Hal 1. <https://jateng.suara.com/read/2022/08/31/193715/wacana-kenaikan-harga-bbm-subsidi-dan-pengakuan-masa-paceklik-sopir-angkutan-kota-purwokerto?page=1> pada 15 September 2022

<sup>6</sup> Yuliana, Laily Media. "Nasib 'Kol Kota' di Purwokerto, Penumpang Angkot Turun Drastis 75 Persen, Sopir : Pernah Tak ada Penumpang" Par 2 Hal 1. <https://radarbanyumas.disway.id/read/70914/nasib-kol-kota-di-Purwokerto-penumpang-angkot-turun-drastis-75-persen-sopir-pernah-tak-ada-penumpang> pada 15 September 2022

<sup>7</sup> Prabowo, Ronald Seger. "Wacana Kenaikan Harga BBM Subsidi dan Pengakuan Masa 'Paceklik' Sopir Angkutan Kota Purwokerto" Par 13 Hal 2. <https://jateng.suara.com/read/2022/08/31/193715/wacana-kenaikan-harga-bbm-subsidi-dan-pengakuan-masa-paceklik-sopir-angkutan-kota-Purwokerto?page=2> pada 15 September 2022

tersebut dan mencari berbagai solusi dari permasalahan yang dihadapinya agar bisa memenuhi kebutuhan hidup mereka.

Pudja (1989: 24) menyatakan bahwa penyesuaian diri manusia secara umum disebut dengan adaptasi. Kemampuan adaptasi tersebut mempunyai nilai dalam kelangsungan hidup manusia. Semakin besar kemampuan adaptasi yang dimiliki manusia maka ia dapat menempati habitat yang beraneka ragam. Dalam beradaptasi, manusia berusaha untuk memahami berbagai ciri penting di lingkungannya. Setelah itu, manusia menciptakan serta mengembangkan berbagai metode untuk menghadapi tantangan tersebut dan kemudian manusia berupaya menangkap respon dan langkah-langkah yang diambilnya. Dalam melakukan adaptasi, terdapat strategi atau siasat yang diterapkan yang biasa disebut dengan strategi adaptasi. Menurut John W. Bennet, strategi adaptasi (*adaptive strategies*) merupakan pola-pola yang dibentuk melalui beragam penyesuaian yang direncanakan oleh manusia dengan tujuan memperoleh dan memanfaatkan berbagai sumber daya serta mengatasi masalah yang harus mereka hadapi (dalam Ahimsa-Putra, 1980: 6).

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Putri Nur Aini dan Lilis Siti Badriah pada tahun 2020 dengan judul *Survival Strategies Of City Transportation Drivers In Purwokerto Banyumas Regency* yang diterbitkan di Eko-Regional, Vol. 15, No. 1, Maret 2020 telah membahas mengenai bagaimana sopir angkot Purwokerto melakukan strategi bertahan hidup. Pada penelitian tersebut disebutkan bahwa minat masyarakat terhadap angkot Purwokerto mengalami penurunan dan lebih memilih transportasi *online* dan Trans Jateng. Para sopir angkot melakukan strategi bertahan hidup dengan berbagai cara, seperti memperpanjang jam kerja, istri mereka juga ikut bekerja untuk meningkatkan pendapatan, berhemat, ikut arisan, dan lainnya. Penelitian yang akan dilakukan mengambil tempat yang sama, yaitu Kota Purwokerto, namun ada beberapa hal yang membedakan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya. Perbedaan tersebut terletak pada tujuan penelitian, metode penelitian, serta teknik analisis yang digunakan. Selain itu, situasi dan kondisi yang dihadapi para sopir angkot Purwokerto telah banyak berubah.

Menurut Ellen (dalam Lampe, 1989: 17), adaptasi seringkali dipandang sebagai cara untuk mempertahankan berbagai kondisi keberadaan (kehidupan) dalam menghadapi perubahan. Manusia mau tidak mau harus mengikuti lingkungan alam dan sosial yang akan selalu mengalami perubahan. Perubahan lingkungan tersebut juga tidak menutup kemungkinan akan adanya permasalahan baru yang tidak bisa dihindari. Jika manusia ingin bertahan hidup dengan perubahan yang dialaminya maka adaptasi atau penyesuaian diri inilah yang menjadi strategi dalam menyelesaikan masalah yang tengah dihadapi. 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.

## **1.2 Rumusan Masalah**

- a. Bagaimana kondisi angkutan kota (angkot) Purwokerto sebelum adanya Trans Banyumas?
- b. Bagaimana pengaruh keberadaan Trans Banyumas terhadap kondisi sosial ekonomi sopir angkutan kota (angkot) di Kota Purwokerto?
- c. Bagaimana strategi yang dilakukan sopir angkutan kota (angkot) Purwokerto terhadap perubahan yang terjadi akibat keberadaan Trans Banyumas?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

- a. Menjelaskan kondisi sopir angkutan kota (angkot) Purwokerto sebelum adanya Trans Banyumas
- b. Menjelaskan pengaruh keberadaan Trans Banyumas terhadap kondisi sosial ekonomi sopir angkutan kota (angkot) di Kota Purwokerto
- c. Menjelaskan strategi yang dilakukan para sopir angkutan kota (angkot) Purwokerto terhadap perubahan yang terjadi akibat keberadaan Trans Banyumas

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Dengan dilakukannya penelitian ini, peneliti berharap penelitian ini dapat memberikan manfaat, diantaranya:

### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Penelitian ini dapat memberikan tambahan pengetahuan serta wawasan terkait strategi adaptasi sopir angkutan kota (angkot) Purwokerto dalam bertahan hidup di tengah kehadiran Trans Banyumas. Kemudian, penelitian ini juga bisa menjadi referensi bagi penelitian-penelitian serupa yang akan dilakukan di masa mendatang, terutama penelitian yang berhubungan dengan strategi adaptasi sopir angkutan kota (angkot). Selain itu, juga bisa menjadi kajian tambahan bagi pengembangan antropologi.

### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Penelitian ini dapat memberikan pemahaman terkait strategi adaptasi sopir angkutan kota (angkot) Purwokerto dalam bertahan hidup di tengah kehadiran Trans Banyumas, baik bagi para sopir angkutan kota (angkot) Purwokerto, masyarakat umum, sampai pemerintah daerah. Dengan dilakukannya penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pemerintah daerah dalam membuat kebijakan maupun regulasi mengenai transportasi kota agar kebijakan yang dibuat tidak berat sebelah dan tumpang tindih sehingga meminimalisir adanya kesenjangan sosial dan ekonomi yang dapat menyebabkan kecemburuan sosial dan ekonomi bagi para sopir angkutan kota (angkot) Purwokerto.

## 1.5 Kerangka Pemikiran

### 1.5.1 Tinjauan Pustaka

Pada sub-bab ini, peneliti mencari dan mengkaji beberapa penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti lain yang berkaitan dengan penelitian yang akan diteliti. Beberapa tulisan hasil penelitian tersebut, yaitu

Penelitian yang dilakukan oleh **Abdyaskar Tasrum (2013)** dengan judul “Strategi Adaptif Tukang Becak Dalam Bertahan Hidup Studi Kasus Pada Komunitas Tukang Becak Di Kota Palopo”. Metode yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah metode deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada beberapa strategi adaptif yang dilakukan tukang becak di Palopo dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Pertama, tukang becak di Palopo melakukan penghematan pengeluaran keluarga dengan cara mengurangi porsi keluarga, membeli bahan makanan yang murah, mencari pekerjaan sampingan, dan memperbaiki sendiri jika becaknya rusak. Kedua, mereka juga memanfaatkan jaringan sosial sesama orang Makassar terutama saat dalam posisi sulit dengan meminjam uang, meminta keringanan uang sewa becak pada pemilik becak, serta bertukar informasi mengenai lowongan pekerjaan lain dan rumah kontrakan yang murah. Terakhir, mereka melakukan strategi pemukiman dengan mencari tempat kos yang murah dan menjalin hubungan baik dengan pemilik rumah kos.

Penelitian **Muhammad Basir (2015)** dengan judul *Subbudaya Dalam Budaya Perkotaan: Pola Hidup Komunitas Angkot Di Kota Makassar* yang diterbitkan dalam jurnal Walasuji. Vol. 6, No. 1, Juni 2015. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa subbudaya pada komunitas sopir angkot di Kota Makassar memiliki pola hidup dan pola tindakan yang mereka pahami sendiri. Hal tersebut kemudian mereka jadikan sebagai strategi untuk kelangsungan hidup mereka, lebih tepatnya sebagai bentuk resistensi terhadap budaya perkotaan yang dominan di Kota Makassar. Mereka melakukan pola hidup yang menunjukkan bahwa pola tindakan yang mereka lakukan adalah benar berdasarkan penafsiran mereka di kalangan sopir angkot serta

terpola sebagai subbudaya yang hidup di dalam budaya perkotaan secara keseluruhan di Kota Makassar.

Penelitian yang dilakukan oleh **Mulyati Putri (2018)** dengan judul *Strategi Adaptasi Sosial Ekonomi Rumah Tangga Sopir Angkot (Angkutan Kota) “Terminal Nangka – Simpang Panam” Di Kota Pekanbaru* dalam JOM FISIP Vol. 5: Edisi I Januari – Juni 2018. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat sopir angkot Terminal Nangka – Simpang Panam melakukan tiga strategi untuk bertahan hidup, yaitu strategi aktif, strategi pasif, dan strategi jaringan. Strategi aktif yang dilakukan, yaitu memiliki pekerjaan sampingan, menambah jam kerja, berjualan kebutuhan sehari-hari di rumah, anak ikut membantu bekerja, menjadi supir cadangan, sopir mobil rental, maupun sopir carteran jika diperlukan. Kemudian, mereka juga melakukan strategi pasif dengan menerapkan pola hemat yaitu makan dengan lauk seadanya. Terakhir, mereka juga melakukan strategi jaringan dengan meminjam uang kepada saudara, tetangga, ke koperasi dan “jula-jula”, maupun meminta bantuan kepada relasi untuk mencari peluang tambahan pendapatan. Strategi yang dominan dilakukan oleh rumah tangga sopir angkot Terminal Nangka – Simpang Panam adalah strategi pasif.

Penelitian **Eka Cendani Pangaribuan (2019)** dengan judul *Strategi Bertahan Hidup Supir Angkot Di Kota Pekanbaru* dalam JOM FISIP Vol. 6: Edisi 1 Januari – Juli 2019. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana strategi adaptasi yang digunakan para supir angkot dalam memenuhi kebutuhan, di mana penghasilan yang didapatkan semakin menurun serta apa alasan yang membuat mereka tetap bertahan sebagai supir angkot. Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada tiga strategi yang dilakukan para sopir angkot untuk bertahan, yaitu strategi aktif, strategi pasif, dan strategi jaringan. Kemudian, beberapa faktor yang menyebabkan mereka tetap bertahan menjadi supir angkot adalah tidak adanya kemampuan untuk melakukan pekerjaan lain, kurangnya pengalaman kerja, pendidikan yang tidak memadai, umur yang sudah tidak muda, serta adanya kenyamanan untuk tetap bekerja sebagai supir angkot.

Penelitian **Putri Nur Aini dan Lilis Siti Badriah (2020)** dengan judul *Survival Strategies Of City Transportation Drivers In Purwokerto Banyumas Regency* yang diterbitkan di *Eko-Regional*, Vol. 15, No. 1, Maret 2020. Penelitian ini menggunakan penelitian survey dan metode analisis tabulasi, analisis *average propensity to consume*, perbandingan pendapatan terhadap pendapatan standar KHL Kabupaten Banyumas, dan strategi koping. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 51,3 persen responden memiliki pendapatan pokok lebih kecil dibandingkan pendapatan lain. Kemudian, pendapatan pokok dari 89,74 persen responden belum dapat memenuhi konsumsi keluarga, tetapi jika dilihat dari pendapatan keluarganya 69,23 persen mereka bisa memenuhi konsumsi keluarga. Mayoritas sopir angkot Purwokerto belum memenuhi standar hidup layak, dilihat dari pendapatan pokok maupun pendapatan keluarga mayoritas sopir. Selain itu, mereka melakukan strategi untuk bertahan hidup, yaitu strategi aktif, strategi pasif, dan strategi jaringan.

Penelitian yang dilakukan oleh **Bernand Bayu Kurniawan (2020)** dengan judul “Strategi Adaptasi Penarik Becak Dalam Bertahan Hidup Di Stasiun Semarang Tawang”. Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan menggunakan teori strategi bertahan untuk mengetahui bagaimana upaya penarik becak dalam memenuhi kebutuhan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penarik becak di Stasiun Semarang Tawang menggunakan strategi aktif dan strategi pasif. Strategi aktif yang dilakukan para penarik becak adalah dengan menambah jam kerja dan melakukan pekerjaan sampingan. Strategi pasif yang mereka lakukan dengan menekan pengeluaran. Selain itu, mereka juga memanfaatkan jaringan sosial yang mereka miliki untuk meminjam uang kepada tetangga maupun berhutang makanan kepada pedagang di sekitar Stasiun Semarang Tawang.

### **1.5.2 Landasan Teori**

#### **Teori Praktik Sosial**

Dalam kehidupan masyarakat akan selalu mengalami perubahan, baik perubahan kecil, perubahan besar, perubahan yang terjadi secara cepat, maupun

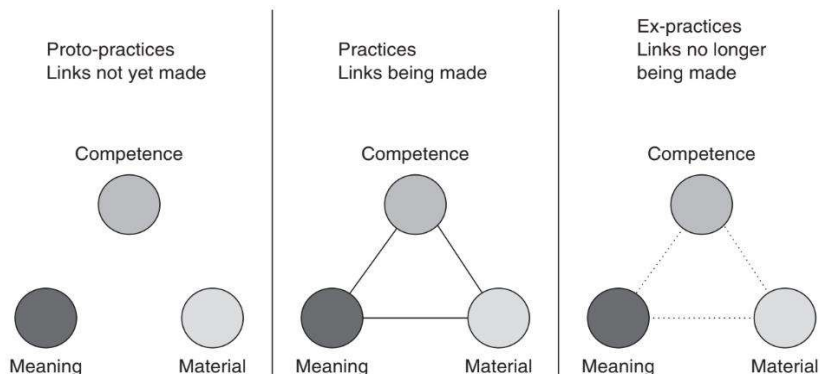
perubahan yang terjadi secara lambat. Perubahan tersebut hanya akan ditentukan oleh seseorang yang sempat meneliti susunan dan kehidupan suatu masyarakat pada suatu waktu dan membandingkannya dengan susunan dan kehidupan masyarakat tersebut pada waktu yang lampau (Rahardjo, 1999: 183). Bagaimana masyarakat berubah dan mengapa mereka tetap sama, ini telah dijelaskan dalam buku *The Dynamics Of Social Practice: Everyday Life And How It Changes* yang ditulis oleh Elizabeth Shove, Mika Pantzar, dan Matt Watson. Dalam buku tersebut, mereka menggunakan pendekatan baru dalam memahami tatanan sosial, stabilitas dan perubahan, yaitu dengan menggunakan teori praktik sosial. *Theories of practice have yet to make much impact on public policy but it seems obvious that if 'the source of changed behaviour lies in the development of practices' (Warde, 2005: 140), understanding their emergence, persistence and disappearance is of the essence.* Selain itu, ia juga mengungkapkan bahwa strateginya dalam buku tersebut untuk memahami perubahan sosial adalah dengan mengikuti unsur-unsur praktik dan melacak perubahan konfigurasi dari waktu ke waktu (Shove et al, 2012: 22). Oleh karena itu, teori ini dapat memahami perubahan sosial yang terjadi dengan lebih detail, terlebih menurut Elizabeth Shove praktik sosial dalam masyarakat terus mengalami pembaruan, baik kemunculan maupun kehancuran.

Andreas Reckwitz, seorang sosiolog budaya, mendefinisikan praktik sebagai jenis perilaku yang dirutinkan (2002: 249). Lebih lanjut, Reckwitz menjelaskan bahwa suatu praktik ada sebagai 'blok' atau 'pola yang dapat diisi oleh banyak tindakan tunggal dan seringkali unik' (2002: 250). Menurut Reckwitz, praktik sebagai pola atau blok ini terdiri dari elemen-elemen yang saling berkaitan dan saling bergantung. Beberapa elemen tersebut meliputi 'bentuk aktivitas tubuh, bentuk aktivitas mental, "benda" dan penggunaannya, latar belakang pengetahuan dalam bentuk pemahaman, pengetahuan, keadaan emosi dan pengetahuan motivasi' (2002: 249). Berdasarkan hal tersebut, Elizabeth Shove sepakat untuk mengajukan skema yang lebih sederhana, yaitu tiga elemen praktik.

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’ (Reckwitz, 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.

Elizabeth Shove memberikan gagasan bahwa praktik ditentukan oleh hubungan yang saling bergantung antara materi, kompetensi, dan makna (2012: 24). Maksudnya, sebuah praktik akan terjadi jika ketiga elemen tersebut saling terintegrasi secara aktif dan berulang dari waktu ke waktu. Selain itu, ia juga memberikan skema dasar yang berkaitan dengan elemen-elemen yang membangun sebuah praktik, sebagai berikut:



Gambar 1.1 Proto-praktek, Praktek dan Ex-praktek (Shove et al, 2012:25)

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. Oleh karena itu, muncul dan berkembangnya elemen pembentuk praktik akan mempengaruhi keberjalanan sebuah praktik. Materi dapat mengalami inovasi, kompetensi dapat tertidur, dan makna dapat hilang dan timbul. Selain itu, ia juga berpendapat bahwa praktik berkembang, berkontraksi, dan berubah saat praktik tersebut memperoleh dan kehilangan kelompok pembawanya yang setia (Shove et al, 2012: 63). Dengan kata lain, praktik juga bergantung pada orang selaku pembawa dan pelaku praktik. Suatu praktik diisi dan dilakukan oleh orang-orang dengan tingkat komitmen dan pengalaman yang berbeda-beda. Kemudian, saat orang menjadi berkomitmen pada praktik yang mereka lakukan, status mereka terkadang berubah ke titik di mana mereka *menjadi* apa yang mereka lakukan.

### **Strategi Adaptasi**

Pudja (1989: 24) menyatakan bahwa penyesuaian diri manusia secara umum disebut dengan adaptasi. Namun, adaptasi tidak hanya terbatas pada konsep penyesuaian diri saja, secara luas adaptasi juga bisa merujuk pada bagaimana seseorang berupaya untuk tetap bertahan hidup dalam kondisi tertentu, yang tentu saja memerlukan cara bagaimana orang tersebut bisa beradaptasi dan mengapa harus beradaptasi. Dengan kata lain, adaptasi dapat menjadi sarana strategi untuk bertahan hidup. Kemampuan adaptasi memiliki nilai dalam kelangsungan hidup manusia, di mana semakin besar kemampuan adaptasi yang dimilikinya, maka ia mampu menghuni lingkungan yang berbeda-beda. Menurut Marzali (2003: 26), strategi adaptasi merupakan tindakan manusia dalam mengalokasikan sumber daya mereka untuk menghadapi berbagai masalah dengan mengambil tindakan yang sesuai dengan lingkungan sosial, kultural, ekonomi, dan ekologis di tempat yang ditinggali. Selain itu, Bennet (dalam Lampe, 1989: 18) juga telah membatasi strategi adaptasi sebagai pola-pola yang tercipta karena berbagai macam penyesuaian yang dilakukan manusia guna memperoleh serta memanfaatkan

berbagai sumber yang tersedia dan memecahkan masalah yang tengah dihadapi olehnya.

### **Strategi Pemenuhan Kebutuhan Hidup**

Menurut Karl Polanyi, manusia membutuhkan kegiatan yang berkaitan dengan pemenuhan hidup guna mencapai kesejahteraannya atau yang lebih dikenal dengan kegiatan ekonomi. Kegiatan tersebut merupakan upaya yang dilakukan manusia untuk memenuhi kebutuhan hidup di tengah lingkungan alam dan sosialnya (Sairin, dkk, 2002: 16-17). Fadhilah (2018: 7) berpendapat bahwa strategi pemenuhan kebutuhan hidup merupakan serangkaian tindakan yang dilakukan individu atau kelompok guna mempertahankan kelangsungan hidup mereka dan keluarga melalui pekerjaan. Suharto (2002) menyatakan bahwa kemampuan seseorang dalam menerapkan seperangkat cara untuk mengatasi berbagai permasalahan yang dihadapinya disebut sebagai strategi bertahan hidup atau *coping strategies*. Berbagai cara yang digunakan tersebut dapat dikelompokkan menjadi tiga kategori, yaitu:

#### **a. strategi aktif**

Strategi aktif yang dimaksudkan di sini adalah strategi yang dilakukan dengan mengoptimalkan segala potensi yang dimiliki keluarga, seperti memperpanjang jam kerja, melakukan aktivitas sendiri, melakukan apa saja untuk menambah penghasilan, memanfaatkan sumber daya alam yang ada di sekitar, dan lainnya.

#### **b. strategi pasif**

Strategi pasif merupakan strategi bertahan hidup dengan cara berhemat atau mengurangi pengeluaran keluarga. Hal tersebut dapat dilakukan dengan mengurangi pengeluaran untuk sandang, pangan, pendidikan, dan lainnya. Pada strategi pasif ini, keluarga tersebut akan menjadi selektif dan tidak boros dalam mengatur pengeluaran keluarga.

#### **c. strategi jaringan**

Strategi jaringan merupakan strategi bertahan hidup yang dilakukan dengan memanfaatkan jaringan sosial yang dimilikinya, baik secara formal maupun informal dengan lingkungan sosial dan lingkungan lembaganya. Seperti meminjam uang ke tetangga, berhutang di warung, memanfaatkan program kemiskinan, meminjam uang di rentenir atau bank, dan lainnya. Kusnadi (2000: 146) menyatakan bahwa jaringan sosial dapat membantu masyarakat atau keluarga miskin ketika memerlukan uang mendesak. Hal tersebut bisa terjadi karena adanya interaksi sosial yang ada pada masyarakat.

### **Konsep Sopir Angkutan Kota (Angkot)**

Sopir merupakan orang yang mengemudikan kendaraan, baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Sebutan sopir biasanya digunakan untuk menyebutkan pengemudi mobil, sedangkan pengemudi motor biasanya dipanggil dengan sebutan pengendara. Kemudian, dalam mengemudikan kendaraan, pengemudi kendaraan tersebut diharuskan untuk menaati tata cara berlalu lintas. Seseorang yang sudah mengikuti ujian teori dan praktik dan kemudian lulus dalam ujiannya maka akan diberikan Surat Izin Mengemudi (SIM). Selain itu, kata sopir juga bisa menjadi sebutan untuk pengemudi profesional yang mendapatkan bayaran dari majikan atau seseorang untuk mengemudikan kendaraan. Sopir dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu sopir pribadi yang mengemudikan kendaraan pribadi dan sopir perusahaan yang bekerja untuk perusahaan angkutan penumpang umum, seperti taksi, bus, angkutan barang, angkutan kota, dan lainnya.

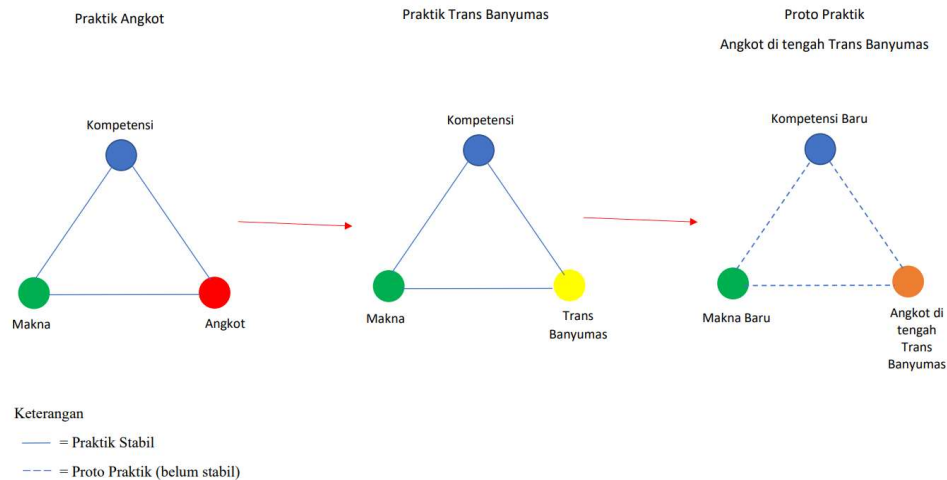
Angkutan kota merupakan salah satu bagian dari angkutan umum yang berperan sebagai sarana pergerakan manusia untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya. Angkutan kota beroperasi di dalam kota dan biasanya penumpang angkot ialah masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Angkot memiliki tujuan, yaitu untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik (aman, nyaman, cepat, serta murah) dan layak bagi masyarakat. Keberadaan angkot ini juga memiliki peranan, yaitu untuk mengurangi volume lalu lintas kendaraan pribadi. Angkutan kota biasanya beroperasi dengan mengikuti

trayek yang telah ditentukan sehingga menciptakan pergerakan yang efisien. Penentuan trayek harus mempertimbangkan beberapa hal, seperti kepadatan penduduk, daerah layanan, dan karakteristik jaringan. Pada umumnya, dalam menjalankan angkot terdapat dua orang yang mengoperasikannya, yaitu sopir yang mengemudikan kendaraan dan kernet yang memiliki tugas membantu sopir dalam mencari penumpang. Selain itu, kernet juga bertugas membantu sopir dalam hal perawatan kendaraan seperti mengganti ban mobil, mengisi bahan bakar, mencuci kendaraan, dan lainnya. Jadi, sopir angkutan kota dapat diartikan sebagai seseorang yang bekerja mengantarkan orang maupun barang dengan menggunakan salah satu kendaraan umum yakni angkutan kota sesuai aturan dan jalur yang telah ditentukan dengan dipungut bayaran pada penumpangnya.

### **1.5.3 Kerangka Berpikir**

Angkot merupakan salah satu moda transportasi yang telah lama digunakan masyarakat Purwokerto untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lainnya. Angkot Purwokerto juga pernah menjadi transportasi andalan masyarakat Purwokerto, namun seiring perkembangan zaman angkot mulai kehilangan cahayanya. Kehadiran berbagai moda transportasi baru di Kota Purwokerto memberikan pengaruh terhadap keberjalanan angkot Purwokerto, termasuk munculnya Trans Banyumas di Kota Purwokerto. Perubahan tersebut dapat dilihat dengan menggunakan pendekatan teori praktik sosial yang diperkenalkan oleh Elizabeth Shove. Teori praktik sosial digunakan dalam menganalisis fenomena ini karena teori ini dapat memberikan pemahaman mengenai perubahan dengan detail. Hal tersebut karena menurut Elizabeth Shove melihat masyarakat tidak terdiri dari praktik-praktik yang stabil melainkan mengalami pembaruan terus menerus, baik kemunculan maupun kehancuran. Berikut adalah kerangka berpikir yang

diharapkan dapat membantu pembaca untuk memahami alur penelitian ini dengan lebih mudah.



Gambar 1.2 Kerangka Berpikir

Pada kerangka berpikir tersebut dapat kita lihat pada segitiga pertama, yaitu praktik angkot. Kemudian, muncul sebuah materi baru yaitu Trans Banyumas dan menciptakan praktik baru. Hadirnya material baru kemudian akan membutuhkan keterampilan yang berbeda dan juga akan menyusun kembali makna praktik (Shove et al, 2012: 31-32). Berdasarkan hal tersebut, keberadaan angkot di tengah Trans Banyumas juga akan diikuti kompetensi dan makna baru. Para sopir angkot Purwokerto melakukan berbagai strategi adaptasi untuk mempertahankan pekerjaannya. Hal inilah yang akan dibahas lebih lanjut dalam penelitian ini. Strategi adaptasi para sopir angkot Purwokerto akan menjadi kompetensi baru dalam proto praktik angkot Purwokerto di tengah adanya Trans Banyumas.

## **1.6 Metode Penelitian**

### **1.6.1 Jenis Penelitian**

Penelitian ini akan menggunakan jenis penelitian kualitatif. Bogdan dan Taylor (dalam Moleong, 2009: 4) menyatakan bahwa metodologi kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis maupun lisan dari berbagai orang dan perilaku yang dapat diamati. Peneliti tidak memanipulasi atau mengatur situasi dan kondisinya, tetapi mencoba untuk mengamati semua gejala di lapangan secara alami kemudian menyeleksi kejadian-kejadian penting yang dianggap memiliki hubungan dengan tujuan penelitian yang sedang dilakukan.

Penelitian ini juga akan menggunakan pendekatan etnografi. Menurut Michael Burawoy (1991), etnografi berarti mempelajari orang di ruang dan waktu mereka sendiri dalam kehidupan sehari-hari mereka. Jadi, penelitian ini akan didasarkan pada pengamatan langsung. Peneliti akan melihat, mengamati perilaku dan percakapan mereka, mengajukan pertanyaan, serta membaca dan mempelajari dokumen yang didapatkan di lapangan.

### **1.6.2 Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini akan dilakukan di Kota Purwokerto, di mana Kota Purwokerto ini menjadi salah satu daerah yang menjalankan Teman Bus sebagai transportasi umum perkotaan baru. Kehadiran Teman Bus Trans Banyumas ini menyebabkan angkutan kota (angkot) Purwokerto kehilangan penumpang dan sangat berpengaruh pada penghasilan para sopir angkot Purwokerto. Untuk memenuhi kebutuhan hidup, mereka beradaptasi lagi agar bisa bertahan hidup. Adapun lokasi lebih rincinya berada pada dua trayek angkot Purwokerto, yaitu trayek B2 dan D2. Hal tersebut karena dua trayek tersebut mendapatkan pengaruh yang lebih besar atas kehadiran Trans Banyumas di Kota Purwokerto dibandingkan trayek-trayek lainnya. Penelitian ini akan dilakukan selama dua bulan dari bulan April 2023

sampai bulan Juni 2023. Penelitian ini memiliki waktu yang kondisional karena peneliti akan mengikuti ketersediaan informan.

### **1.6.3 Penentuan Informan**

Dalam penelitian ini, peneliti akan menentukan informan dengan menggunakan teknik *snowball sampling*. *Snowball sampling* merupakan teknik penentuan informan yang dimulai dengan jumlah yang sedikit, kemudian terus membesar. Dalam penentuan informan, awalnya hanya dipilih satu atau dua informan yang memenuhi kriteria sebagai informan penelitian yang dilakukan, tetapi jika data yang diberikan belum cukup maka peneliti akan mencari orang lain yang dipandang lebih tahu dan dapat melengkapi data yang diberikan dua informan sebelumnya. Begitu seterusnya hingga data yang dibutuhkan dirasa sudah cukup.

### **1.6.4 Pengumpulan Data**

Data merupakan hal penting yang digunakan oleh peneliti guna mencapai tujuan penelitian yang tengah dilakukan. Oleh karena itu, dalam penelitian diperlukan mengumpulkan berbagai hal yang bisa digunakan untuk proses analisis data. Proses tersebut bisa dikatakan sebagai pengumpulan data. Ada beberapa cara yang akan digunakan dalam penelitian ini, yaitu:

#### **1) Observasi Langsung**

Marshall (1995) menyatakan bahwa “*through observation, the researcher learn about behavior and the meaning attached to those behavior*” (dalam Sugiyono, 2012: 226). Dalam penelitian ini, peneliti akan melakukan pengamatan secara langsung terhadap objek yang sedang diteliti dengan mengamati peristiwa, kejadian, pose, dan sejenisnya. Observasi digunakan agar peneliti bisa mendapatkan pandangan yang holistik dan komprehensif serta bisa menemukan hal-hal yang terlewat karena bersifat sensitif atau dianggap biasa sehingga tidak diungkapkan dalam wawancara.

#### **2) Wawancara Mendalam**

Wawancara adalah proses tanya jawab secara lisan antara dua pihak (pewawancara dan yang diwawancarai) dengan maksud tertentu dan dilakukan secara langsung. Wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara mendalam, di mana dalam wawancara ini dilakukan penggalian yang mendalam mengenai satu topik yang sudah ditentukan dengan mengajukan berbagai pertanyaan terbuka. Proses ini akan membutuhkan waktu yang lebih lama karena peneliti juga perlu menjalin hubungan yang akrab. Wawancara ini digunakan untuk mendapatkan data primer dan juga menguji hasil pengumpulan data lainnya.

### 3) Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan untuk melengkapi data dari pengumpulan data yang didapatkan dari observasi dan wawancara. Dokumentasi ini juga digunakan sebagai bukti fisik melalui foto, gambar, arsip, dan lainnya yang diambil oleh peneliti selama penelitian dilakukan. Hasil dokumentasi yang diperoleh berhubungan dengan lokasi ataupun kegiatan yang menjadi sumber data penelitian.

#### **1.6.5 Analisis Data**

Setelah mendapatkan data yang dibutuhkan, selanjutnya akan dilakukan analisis data. Analisis data dapat diartikan sebagai suatu proses mencari, menyeleksi, dan menyusun secara sistematis data-data yang telah didapatkan melalui wawancara mendalam, catatan lapangan, dokumentasi, dan bahan lainnya, melalui beberapa tahapan analisis data agar menghasilkan tulisan yang dapat dipahami dengan mudah, baik diri sendiri maupun orang lain. Menurut Miles dan Huberman (1984) menyatakan bahwa aktivitas analisis data dilakukan secara interaktif dan berlangsung terus menerus hingga datanya sudah jenuh (dalam Sugiyono, 2012: 247). Penelitian ini akan menggunakan analisis data berdasarkan model Miles dan Huberman, yaitu :

##### a. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Menurut Miles dan Huberman, reduksi data merupakan suatu proses pemilihan data, penyederhanaan, pengabstrakan, serta transformasi data kasar yang

didapatkan di lapangan. Pada tahapan ini, data akan dipilih mana yang penting dan membuang yang tidak perlu dan dalam melakukan reduksi data akan dipandu oleh tujuan yang ingin dicapai. Reduksi data ini akan menghasilkan data yang memberikan gambaran jelas dan bisa mencari data tambahan jika diperlukan.

b. Penyajian Data (*data display*)

Setelah dilakukan reduksi data, kemudian dilanjutkan dengan penyajian data. Menurut Miles dan Huberman, penyajian data merupakan proses menyajikan sekumpulan informasi atau data tersusun yang memungkinkan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Penyajian data dilakukan agar memudahkan dalam memahami apa yang terjadi dan merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami tersebut. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data atau *data display* dapat disajikan dalam bentuk teks naratif, matrik, grafik, *network* (jaringan kerja), dan *chart*.

c. Verifikasi Data

Penarikan kesimpulan yang telah dilakukan pada tahap penyajian data bukan merupakan akhir kegiatan, melainkan hanya sebagian dari konfigurasi selama penelitian dilaksanakan. Makna-makna yang terlihat dari data yang harus diuji kebenarannya. Kekokohan dan kecocokannya adalah validitasnya (Miles dan Huberman, 1984: 17). Maksudnya, kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara dan bisa berubah apabila ditemukan data lainnya. Namun, jika kesimpulan awal sudah didukung dengan bukti-bukti yang valid dan konsisten ketika penelitian kembali ke lapangan dan mengumpulkan data, maka kesimpulan tersebut merupakan kesimpulan yang valid dan kredibel (Sugiyono, 2012: 345).

## 1.7 Sistematika Penulisan

Penulisan sistematika penulisan dilakukan dengan tujuan untuk mempermudah penyusunan dan pembahasan skripsi di masa mendatang. Sistematika penulisan ini akan berisi sebagai berikut:

## BAB I : Pendahuluan

Pada bab ini, peneliti akan menjelaskan latar belakang mengenai masalah yang diteliti. Bagian ini juga akan menyajikan fokus permasalahan yang diteliti dengan menyajikan rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian yang menjelaskan untuk apa hasil penelitian ini dilakukan. Selain itu, juga ditambah dengan kerangka teori yang akan digunakan dalam bagian pembahasan, metode penelitian, serta sistematika penulisan yang berisi uraian pokok bahasan dari awal sampai akhir yang ditulis secara garis besar.

## BAB II : Gambaran Umum

Pada bab ini, peneliti akan memberikan identifikasi mengenai daerah penelitian. Peneliti akan memberikan gambaran umum tentang lokasi penelitian, angkutan kota di Kota Purwokerto, dan lain sebagainya. Hal tersebut bertujuan agar bisa memberikan gambaran etnografis keadaan dan situasi di lapangan secara objektif.

## BAB III : Gambaran Khusus

Pada bab ini, peneliti mulai menjelaskan menjawab rumusan masalah, yaitu mengenai pengaruh keberadaan Trans Banyumas terhadap angkutan kota (angkot) di Kota Purwokerto. Dalam hal ini, akan termuat peralihan pekerjaan dari sopir angkot Purwokerto, profil para informan dan kegiatan sehari-harinya guna memberikan gambaran kondisi sopir angkot di Purwokerto. Selain itu, peneliti juga akan menjelaskan faktor yang membuat sopir angkot Purwokerto tetap bertahan dengan profesinya, dan permasalahan yang mereka hadapi.

## BAB IV: Pembahasan dan Hasil Penelitian

Pada bab ini, peneliti akan menjelaskan hasil penelitian dan menjelaskan mengenai data-data yang ditemukan di lapangan berdasarkan permasalahan yang telah disusun. Bab ini akan menjelaskan bagaimana strategi yang dilakukan para sopir angkutan kota (angkot) Purwokerto terhadap perubahan yang terjadi akibat keberadaan Trans Banyumas.

## BAB V: Penutup

Pada bab ini, peneliti akan memberikan kesimpulan berdasarkan hasil penelitian mengenai permasalahan yang sudah dipaparkan pada bab-bab sebelumnya. Peneliti akan menegaskan kembali hal-hal yang sudah diuraikan pada pokok pembahasan, serta disertakan saran dari peneliti.