

Dampak Sosial Perubahan Sistem Transportasi di Kota Padang terhadap Sopir Angkot

Adinda Putri Anisya¹, Eka Vidya Putra^{2*}

^{1,2}Universitas Negeri Padang

*Corresponding author, e-mail: ekavidyaputra@fis.unp.ac.id

Abstrak

Munculnya beragam pilihan moda transportasi umum berdampak pada eksistensi angkutan kota. Tujuan Penelitian ini untuk mendeskripsikan bagaimana dampak sosial terhadap sopir angkot di Kota Padang. Perspektif teori struktural fungsional oleh Robert K. Merton dijadikan pisau analisis, khususnya melalui konsep fungsi manifes dan fungsi laten terhadap data yang diperoleh. Penelitian ini dilaksanakan di Kota Padang dengan pemilihan tiga rute yang sering berhimpitan: angkot rute Pasar Raya ke Batas Kota, angkot rute Pasar Raya ke Indarung, angkot rute Pasar Raya ke Kampus Universitas Andalas. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif tipe studi kasus. Teknik pengumpulan data melalui observasi partisipasi, wawancara mendalam, dan studi dokumen. Informan penelitian ini berjumlah 17 orang yang dipilih menggunakan teknik *purposive* diantaranya 12 sopir angkot, 3 pemilik angkot, 1 agen ngetem, dan 1 penumpang. Teknik analisis data dari Miles dan Huberman melalui empat tahap analisis yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan perubahan sistem transportasi umum di Kota Padang memberikan dampak yang cukup signifikan bagi sopir angkot. Dampak sosial terhadap sopir angkot yaitu: Tekanan Sosial Persaingan antar sopir angkot, Ketidakpastian penghasilan sopir, Pelanggaran Berkendara dalam Peran Sopir Angkot, Strategi adaptasi Sosial, Mendirikan Koperasi, Penyesuaian Penghasilan Sopir, dan Strategi Sopir Angkot dalam Menarik Penumpang.

Kata Kunci: Fungsi Manifes; Fungsi Laten; Sopir Angkot; Transportasi Online.

Abstract

The emergence of various public transportation modes has affected the existence of city public transportation (angkot). This study aims to describe the social impacts experienced by angkot drivers in Padang. The structural functional perspective of Robert K. Merton was used as an analytical tool, particularly through the concepts of manifest and latent functions in interpreting the data obtained. This research was conducted in Padang City by selecting three overlapping routes: the angkot route from Pasar Raya to Batas Kota, the route from Pasar Raya to Indarung, and the route from Pasar Raya to the Universitas Andalas campus. This study employed a qualitative method with a case study type. Data collection techniques included participant observation, in-depth interviews, and document study. The research involved 17 informants selected using purposive sampling, consisting of 12 angkot drivers, 3 angkot owners, 1 route dispatcher, and 1 passenger. Data analysis followed the model of Matthew B. Miles and A. Michael Huberman through four stages: data collection, data reduction, data display, and conclusion drawing. The results show that changes in the public transportation system in Padang City have had significant social impacts on angkot drivers. These social impacts include social pressure from competition among drivers, income uncertainty, traffic violations in carrying out the driver's role, social adaptation strategies, the establishment of cooperatives, income adjustment strategies, and strategies used by angkot drivers to attract passengers.

Keywords: Angkot Drivers; Latent Function; Manifest Function; Online Transportation.

How to Cite: Anisya, A. P. & Putra, E. V. (2026). Dampak Sosial Perubahan Sistem Transportasi di Kota Padang terhadap Sopir Angkot. *Jurnal Perspektif: Jurnal Kajian Sosiologi dan Pendidikan*, 9(2), 266-279.



This is an open access article distributed under the Creative Commons 4.0 Share-Alike 4.0 International License. If you remix, transform, or build upon the material, you must distribute your contributions under the same license as the original. ©2026 by author.

Pendahuluan

Kota Padang merupakan kota terbesar di Provinsi Sumatera Barat dengan luas wilayah sekitar 694,96 km² dan jumlah penduduk mencapai 928.541 jiwa pada tahun 2023. Sebagai pusat pemerintahan, pendidikan, perdagangan, dan jasa, Kota Padang mengalami pertumbuhan penduduk yang cukup pesat akibat urbanisasi dan perluasan wilayah permukiman. Persebaran permukiman yang meliputi sebelas kecamatan seperti Koto Tengah, Kuranji, Lubuk Begalung, Padang Barat, Padang Timur, hingga Pauh. Menuntut adanya sistem transportasi umum yang mampu menghubungkan berbagai pusat aktivitas masyarakat. Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Padang 2010–2030 menunjukkan bahwa pengembangan kota diarahkan ke wilayah timur dan selatan. Hal ini berdampak pada meningkatnya mobilitas penduduk, baik untuk keperluan kerja, pendidikan, maupun aktivitas ekonomi lainnya.

Secara historis, angkutan kota telah menjadi moda transportasi utama masyarakat Padang karena fleksibilitas rute, tarif yang terjangkau, serta kemudahan akses, terutama bagi masyarakat berpenghasilan menengah ke bawah (Joewono et al., 2015). Angkot juga berperan penting dalam mendukung aktivitas ekonomi lokal, termasuk mobilitas pekerja dan pedagang kecil. Penelitian menunjukkan bahwa angkot di Kota Padang angkot, melayani sekitar 87 trayek yang menghubungkan pasar, kawasan pendidikan, pusat perkantoran, dan wilayah permukiman (Sonia et al, 2024). Selain berfungsi sebagai sarana transportasi, angkot di Padang juga memiliki ciri khas budaya, seperti modifikasi eksterior dan interior dengan cat airbrush, stiker warna-warni, serta sistem audio yang menarik minat penumpang, khususnya generasi muda (Lestari & Nora, 2020).

Pada masa sebelum hadirnya transportasi berbasis aplikasi dan Bus Trans Padang, angkot menjadi tulang punggung mobilitas harian masyarakat. Moda ini dikenal karena kemampuannya menjangkau wilayah yang tidak dilewati oleh transportasi umum formal serta fleksibilitas dalam menaikkan dan menurunkan penumpang di berbagai titik (Cervero, 2000). Penelitian Pahutar et al. (2021) menunjukkan bahwa perkembangan permukiman di Kota Padang sejak tahun 1957 hingga 2017 sangat berkaitan erat dengan keberadaan angkot sebagai penghubung antarwilayah. Keberadaan pangkalan angkot, relasi sosial antar sopir, serta loyalitas penumpang menciptakan struktur sosial yang menopang keberlanjutan moda ini. (Schalekamp & Behrens, 2010).

Secara historis, angkot di Padang pernah sangat dominan dalam mobilitas harian penduduk. Namun, dalam beberapa dekade terakhir, dirupsi muncul ketika transportasi online mulai berkembang yang menyebabkan penurunan pendapatan sopir angkot (Ichsan et al, 2025). Meski demikian, sopir angkot tetap bertahan karena adanya loyalitas konsumen dan struktur ekonomi lokal yang memberikan modal sosial serta modal ekonomi. Dalam konteks rasionalitas, keberadaan angkot di era digital juga dijelaskan oleh rasionalitas instrumental sopir dan pemilik angkot sebagai upaya mempertahankan moda ini sebagai sumber ekonomi sekaligus alat sosial (Fitri & Putra, 2020).

Memasuki pertengahan 2010-an, sistem transportasi di Kota Padang mulai mengalami transformasi dengan hadirnya Bus Trans Padang sejak tanggal 13 Februari 2014 serta berkembangnya transportasi berbasis aplikasi seperti Gojek, Grab, dan Maxim. Bus Trans Padang sebagai bagian dari program Bus Rapid Transit (BRT) menawarkan layanan yang lebih terjadwal, nyaman, ber-AC, serta tarif yang relatif murah, yaitu Rp3.500 untuk penumpang umum dan Rp1.500 untuk pelajar (Yanela, 2022). Saat ini, Trans Padang memiliki sekitar 125 halte dengan rute yang menghubungkan berbagai pusat aktivitas kota (Husna & Asri, 2022).

Di sisi lain, transportasi *online* menawarkan kemudahan pemesanan, transparansi tarif, identitas pengemudi yang jelas, serta akses layanan hingga ke depan rumah penumpang (Deri et al., 2020; Tampubolon, 2021). Kemudahan ini membuat masyarakat semakin beralih dari angkot ke moda transportasi yang dianggap lebih praktis dan aman. Penelitian Dewi & Taufiqurahman (2024) menunjukkan bahwa transportasi *online* memberikan pengaruh signifikan terhadap menurunnya pendapatan pengemudi angkutan konvensional. Fakta di lapangan di kawasan Tuanku Imam Bonjol juga menunjukkan banyak sopir angkot yang menghabiskan waktu berjam-jam menunggu penumpang, bahkan tidur di dalam angkot karena sepi penumpang.

Kondisi di lapangan menunjukkan bahwa beberapa rute angkot memiliki jalur yang berhimpitan dengan rute Trans Padang dan wilayah operasi ojek *online*. Kondisi ini menyebabkan penurunan jumlah penumpang serta meningkatnya waktu menunggu bagi sopir angkot. Rute yang paling terdampak adalah Pasar Raya – Batas Kota, diikuti oleh Pasar Raya – Indarung dan Pasar Raya – Kampus Universitas Andalas. Persaingan yang semakin ketat juga mendorong perubahan pola operasi angkot dan peralihan penumpang ke moda transportasi yang dianggap lebih efisien.

Realitas di lapangan menunjukkan bahwa kondisi ekonomi sopir angkot semakin tidak menentu. Anton (25 tahun) menyampaikan bahwa meskipun jumlah penumpang terus menurun, kewajiban setoran tetap harus dipenuhi, sementara persaingan dengan Bus Trans Padang dan ojek *online* semakin ketat (29

Januari 2025). Realitas serupa juga terlihat dari aktivitas agen ngetem David (38 tahun), yang menjelaskan bahwa banyak sopir lebih sering menghabiskan waktu di warung karena kesulitan memperoleh penumpang (27 Januari 2025). Ketidakpastian ekonomi tidak hanya memengaruhi pemenuhan kebutuhan hidup, tetapi juga menurunkan rasa aman dan kebanggaan terhadap pekerjaan mereka. Jika dulu sopir angkot memiliki posisi sosial yang relatif stabil, kini profesi tersebut lebih sering dikaitkan dengan kecemasan dan ketidakjelasan masa depan. Selain tekanan ekonomi, persaingan antar sopir juga memicu perilaku menyimpang, seperti berhenti sembarangan, ngebut, dan melanggar aturan lalu lintas demi mendapatkan penumpang lebih cepat (Nugraha & Wicaksono, 2024; Litimi & Halim, 2022).

Temuan penelitian mengenai konflik antara sopir angkot dan Trans Padang menunjukkan adanya tekanan struktural berupa benturan kepentingan dan miskomunikasi antar pelaku transportasi, yang memperlihatkan bagaimana transformasi sistem transportasi memunculkan ketegangan dalam praktik operasional sehari-hari sopir angkot (Derita et al., 2023). Selain itu, temuan-temuan tersebut diperkuat oleh riset yang menunjukkan bahwa meskipun pendapatan sopir angkot mengalami penurunan, loyalitas penumpang dan keterampilan sopir tetap berkontribusi pada keberlangsungan angkot (Ichsan et al., 2025). Selain itu, studi lain mengungkap bahwa keberadaan angkot pada era digital tidak hanya memiliki fungsi ekonomi, tetapi juga menjadi bagian dari modal sosial komunitas sopir (Fitri & Putra, 2020). Penelitian lain menunjukkan bahwa sopir angkot melakukan modifikasi kendaraan sebagai strategi adaptasi untuk mempertahankan daya saing (Lestari & Nora, 2020), sementara pelanggaran lalu lintas dan modifikasi berlebihan dipahami sebagai bentuk disfungsi sosial akibat tekanan persaingan dengan transportasi modern (Muchlisa & Hasmira, 2020).

Penelitian terdahulu umumnya mengkaji dampak perubahan moda transportasi modern terhadap keberlangsungan angkot dan kondisi sosial-ekonomi sopir, terutama terkait penurunan pendapatan dan tekanan akibat persaingan. Berbeda dari penelitian sebelumnya, studi ini secara khusus menyoroti dampak sosial dan strategi adaptasi sosial sopir angkot masih terbatas. Fokus penelitian penelitian yang dilakukan oleh peneliti mengambil posisi yang berbeda dengan menggunakan pendekatan struktural fungsional oleh Robert K. Merton untuk melihat dampak sosial sistem transportasi umum terhadap sopir angkot salah satunya Bus Trans Padang dan transportasi *online* di Kota Padang yang tidak hanya memengaruhi pendapatan sopir angkot, tetapi juga berdampak pada struktur sosial, peran, dan fungsi sosial para sopir dalam masyarakat.

Dengan menerapkan pendekatan struktural-fungsional Robert K. Merton, penelitian ini menganalisis fungsi manifes dan laten dari perubahan sistem transportasi, khususnya hadirnya Bus Trans Padang dan transportasi berbasis aplikasi, serta berbagai bentuk disfungsi sosial yang dialami sopir angkot. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dampak sosial atas keberadaan Bus Trans Padang terhadap sopir angkot serta strategi adaptasi sosial yang mereka lakukan dalam mempertahankan keberlangsungan profesi.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis studi kasus (Sugiyono, 2018) untuk memahami secara mendalam dampak sosial hadirnya Bus Trans Padang terhadap sopir angkot di Kota Padang. Pendekatan ini dipilih karena mampu menggali pengalaman, persepsi, serta dinamika sosial yang muncul akibat perubahan sistem transportasi. Penelitian dilaksanakan selama lebih kurang 2 bulan pada wilayah trayek angkot yang terdampak oleh keberadaan Trans Padang dan ojek *online*. Pemilihan informan dilakukan dengan teknik *purposive* (Creswell, 2019) dengan jumlah informan 17 orang, dengan kriteria 12 sopir angkot, 3 pemilik angkot, 1 penumpang, 1 agen ngetem, dan 1 pihak Dinas Perhubungan Kota Padang.

Pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung, wawancara terstruktur, dan studi dokumen. Observasi digunakan untuk melihat kondisi operasional angkot dan interaksi di lapangan. Wawancara dilakukan secara berulang kepada sopir dan pemilik angkot di lokasi kerja mereka. Studi dokumen digunakan untuk melengkapi data berupa arsip trayek, kebijakan transportasi, dan dokumentasi visual dari Dinas Perhubungan. Data yang diperoleh mencakup penurunan jumlah penumpang, dampak ekonomi bagi sopir, perubahan pola perjalanan, persaingan dengan Trans Padang dan ojek *online*, serta kebijakan trayek.

Keabsahan data diuji melalui triangulasi sumber, teknik, dan waktu guna memastikan validitas dan kedalaman data (Margono, 2010; Alfansyur & Mariyani, 2020). Analisis data dilakukan menggunakan model analisis interaktif Miles dan Huberman yang meliputi reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Miles & Huberman, 1992).

Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan, maka peneliti menguraikan hasil penelitian ini sebagai bentuk kontribusi terhadap kajian dampak sosial dari perubahan sistem transportasi umum pada sopir angkot di Kota Padang, sebagai berikut:

Tekanan Sosial

Dampak sosial dari perubahan sistem transportasi di Kota Padang paling mencolok yaitu munculnya tekanan sosial yang dialami oleh sopir angkot. Munculnya tekanan sosial jika individu tidak mempunyai sumber daya atau *support* yang kompeten, maka akan berubah menjadi rintangan yang mendatangkan kekacauan peran sosial atau kesejahteraan individu tersebut. Dalam hal ini, perubahan sistem transportasi mengakibatkan tekanan sosial pada sopir angkot secara langsung seperti psikologis, ekonomi, dan sosial yang mengusik konsistensi peran sosial mereka. Tekanan tersebut mendorong sopir melakukan beragam bentuk adaptasi, mulai dari modifikasi angkot hingga praktik yang melanggar aturan, sebagai upaya mempertahankan keberlangsungan angkot di tengah persaingan dengan moda transportasi modern (Muchlisa & Hasmira, 2020; Lestari & Nora, 2020). Berdasarkan realitas di lapangan pada tanggal 25 Mei 2024 di Kawasan Pasar Raya Padang, terlihat bahwa banyak armada angkot yang berhenti lama (ngetem) menunggu penumpang, bahkan ada juga di antaranya hanya berisi dua atau empat orang dalam satu kali jalan. Salah satu sopir angkot I (48 tahun) mengungkapkan:

“...terkadang kalau hari Sabtu atau Minggu penumpang penuh, semua kursi terisi, tetapi jika hari-hari kerja tidak penuh. Kalau hari kerja, kadang tidak penuh, penumpang sedikit, beda jauh dengan akhir pekan. Pendapatan yang didapatkan biasanya minimal mencapai Rp. 400.000/hari, dengan setoran ke juragan Rp. 100.000/hari. Namun, saat ini pendapatan maksimal hanya Rp. 300.00/hari, sudah turun dibandingkan dulu. Kadang penumpang datangnya tidak menentu, jadi tiap hari berbeda-beda. Ya, begitulah kondisi sekarang, tiap hari tetap jalan, tapi penghasilan jauh lebih sedikit...” (Wawancara pada 17 Mei 2024).

Dari pernyataan tersebut penurunan ini menunjukkan berkurangnya jumlah penumpang, terutama pada hari kerja, sehingga sopir tidak lagi mendapatkan pemasukan seperti sebelumnya. Adanya tekanan ekonomi yang dialami sopir akibat perubahan pola mobilitas masyarakat dan meningkatnya persaingan dengan moda transportasi lain. Menariknya, bentuk tekanan sosial tidak semata-mata berasal dari Trans Padang atau transportasi *online*. Namun, muncul dari dalam komunitas sopir angkot itu sendiri. Di lapangan, peneliti mendapati bahwa persaingan yang paling menonjol justru terjadi antar sesama sopir angkot. Terjadinya konflik terbuka bahkan berujung pada ketegangan. Hal senada juga diungkapkan oleh B (39 th), mengatakan:

“...selisih paham sering terjadi antara angkot dan angkot lain kak, misalnya saat penumpang penuh dari atas, orang yang dibelakang kadang marah kak. Waktu itu saya pernah ngetem di pasar kak, tiba-tiba ada sopir angkot lain datang. Dia membawa penumpang yang sudah berdiri di samping angkot saya, sampai penumpang itu sendiri bingung. Situasi seperti ini memang sering terjadi kak, dan terkadang ada sedikit perkelahian seperti adu mulut. Kalau sudah begitu, suasananya tegang, tapi biasanya hanya adu mulut saja, kak...” (Wawancara pada 13 Januari 2025).

Pernyataan Baim menunjukkan adanya pergeseran pola hubungan sosial di kalangan sopir angkot, dari hubungan yang sebelumnya bersifat kolektif dan saling mendukung menjadi hubungan yang lebih kompetitif dan sarat konflik. Tekanan sosial akibat persaingan ini tidak hanya memengaruhi interaksi antar sopir, tetapi juga memicu munculnya berbagai bentuk tekanan sosial lanjutan:

Persaingan antar sopir angkot

Dengan berebut penumpang mengakibatkan relasi sosial yang muncul antar sopir angkot mengarah ke konflik. Sopir terkenal dengan solidaritas diantara mereka dan kerja sama informal yang tinggi, walaupun ada konflik tidak berlangsung tajam dan terbuka di depan umum. Hal ini dapat dilihat dari pernyataan oleh sopir angkot bernama E (26 tahun):

“...Sekarang di tempat ngetem sering terjadi salah paham, kak. Ada sopir yang tidak mau menunggu giliran dan langsung mengambil penumpang yang sudah berdiri di dekat angkot orang lain. Kondisi ini sering memicu adu mulut antar sopir karena masing-masing merasa lebih berhak. Hubungan sesama sopir jadi tidak seakrab dulu. Suasana kerja terasa panas dan penuh emosi. Kadang penumpang ikut bingung dan tidak nyaman melihat kami ribut. Hal

seperti ini makin sering terjadi sejak penumpang semakin sepi....” (Wawancara pada 13 Januari 2025).

Dari wawancara dengan informan bahwa adanya selisih paham antara sopir angkot mengenai cara mendapatkan penumpang. Seperti, saat angkot yang bagian depan sudah penuh, ada kecenderungan sopir angkot lainnya mendekati dan mengambil penumpang yang sudah berdiri di samping angkot yang sedang menunggu dan berujung perkelahian ringan seperti adu mulut. Hal serupa juga diungkapkan oleh sopir angkot bernama S (26 tahun):

“...Kalau saya sekarang lebih merasakan capeknya, kak. Penumpang makin sedikit, tapi waktu menunggu jadi lama dan sering terjebak macet di jalan. Kadang dari pagi sampai sore hasilnya tidak seberapa. Badan terasa pegal karena lama duduk dan sering berhenti. Pikiran juga ikut lelah karena kebutuhan hidup tetap harus dipenuhi. Kalau kondisi seperti ini terus, rasanya sulit bertahan. Kerja sebagai sopir angkot sekarang jadi semakin berat....” (Wawancara pada 22 Januari 2025).

Dari wawancara Satria bahwa konflik antar sopir angkot telah berujung pada ketegangan hingga meluas menjadi tindakan berbahaya di jalan raya dan kendaraan lecet. Tindakan sopir angkot telah mengabaikan keselamatan berkendara dan moral profesi. Hal ini dikarenakan tekanan akibat dari penurunan penumpang dan berebut penumpang. Penuturan lain juga datang dari penumpang M (34 th):

“...saya setiap pulang kerja naik angkot, nah terkadang terjadi perebutan penumpang antara sopir angkot dengan sopir lainnya. Saya merasa cemas dan tidak nyaman untuk naik angkot. Terkadang juga terdengar suara teriakan dan adu mulut antar sopir angkot. Saya merasa pelayanan angkot sekarang sudah tidak teratur lagi. Sopir lebih sibuk pada berebut penumpang ketimbang membantu penumpang, bahkan sampai mengabaikan keselamatan dan kenyamanan kami. Kenyamanan dan keselamatan penumpang sering terabaikan kak, sehingga pengalaman naik angkot menjadi tidak menyenangkan...” (Wawancara pada 27 Januari 2025).

Dari wawancara dengan informan bahwa permasalahan ini tercipta karena adanya ketidaksesuaian antara harapan dan kenyataan, padahal pemerintah Kota Padang sudah menetapkan aturan yang menjamin kenyamanan pelayanan angkot bagi seluruh masyarakat, baik bagi remaja maupun orang dewasa. Hal senada juga diungkapkan oleh D (38):

“...Misalnya sewa lari ke Trans, harganya lebih lumayan dan kenyamanannya juga lebih terjamin. Jadi, persaingan antara sopir angkot sekarang semakin kuat. Kadang kalau satu angkot sudah dapat penumpang, yang lain marah karena merasa dicurangi, kak. Bahkan sampai ada yang sampai sengaja memepet angkot lain supaya penumpang tidak naik lagi. Kalau sudah begitu, pasti terjadi ribut di jalan, minimal adu mulut. Penumpang juga kebingungan dan berebut naik angkot....”(Wawancara pada 27 Januari 2025).

Keterangan David memperkuat data sebelumnya bahwa berkurangnya jumlah penumpang memicu persaingan yang semakin ketat antar sopir angkot. Persaingan tersebut tidak jarang berkembang menjadi konflik terbuka, seperti adu mulut dan tindakan saling mengintimidasi di jalan. Kondisi ini berdampak pada menurunnya ketertiban lalu lintas serta mengganggu rasa aman dan kenyamanan penumpang. Selain itu, situasi konflik yang terjadi di sekitar lokasi ngetem turut memengaruhi aktivitas masyarakat sekitar dan menciptakan suasana kerja yang tidak kondusif bagi sopir angkot.

Ketidakpastian Penghasilan Sopir Angkot

Perubahan pola mobilitas masyarakat yang cenderung memilih layanan *online* yang dianggap lebih praktis dan efisien berdampak langsung pada penurunan jumlah penumpang angkot. Penelitian yang dilakukan oleh (Dewi & Taufiqurahman, 2024) menunjukkan bahwa keberadaan transportasi *online* memberikan pengaruh signifikan terhadap penurunan pendapatan pengemudi angkutan umum konvensional. Temuan tersebut menggambarkan bahwa perubahan sistem transportasi digital telah menekan keberlanjutan ekonomi para sopir yang masih bergantung pada model transportasi tradisional. Berdasarkan realitas pada 17 Januari 2025 di kawasan Jalan Tuanku Imam Bonjol, banyak sopir angkot menunggu berjam-jam karena sepi penumpang. Wawancara dengan sopir bernama T (40 tahun) menunjukkan bahwa kondisi ini menyebabkan penghasilan mereka menjadi tidak menentu:

“....Sekarang penumpang semakin sedikit, karena mereka lebih memilih Bus Trans Padang atau bahkan ojek *online*. Di satu sisi saya bisa memahami kenapa mereka lebih memilih itu. Bus Trans Padang lebih teratur dan tarifnya sudah pasti. Jadi penumpang merasa nyaman.

Sementara angkot, meskipun ada tarif tetap, sering kali kita harus menghadapi persaingan yang tidak sehat antara sopir....” (Wawancara pada 29 Januari 2025).

Keterangan informan menunjukkan sopir angkot menghadapi tekanan ekonomi yang nyata akibat persaingan dengan moda transportasi baru dan sesama sopir. Ketidakpastian pendapatan memengaruhi kemampuan mereka memenuhi kebutuhan sehari-hari, bahkan hal-hal sederhana seperti makan atau rokok. Berdampak juga pada status sosial dan rasa aman dalam profesi, menunjukkan bahwa pekerjaan sopir angkot saat ini memiliki risiko sosial-ekonomi yang tinggi. Hal senada juga diungkapkan oleh salah satu sopir angkot A (25 tahun):

“...penumpang semakin sepi, apalagi saat hari hujan, kak. Penumpang kosong, tetapi setoran angkot tetap harus dibayar seadanya. Bersaing dengan ojek *online* dan trans Padang, belum lagi sesama sopir angkot. Kalau sedang sakit dan tidak bawa angkot, berarti makin susah untuk beli makan dan rokok. kadang harus memutar otak agar tetap dapat penumpang setiap hari, kak. Kerja seperti ini membuat setiap hari terasa penuh tantangan, tekanan, dan ketidakpastian....” (Wawancara pada 29 Januari 2025).

Keterangan informan, menurunnya jumlah penumpang, terutama pada kondisi tertentu seperti hari hujan, menyebabkan pendapatan sopir angkot semakin tidak menentu, sementara kewajiban setoran tetap harus dipenuhi. Situasi persaingan dengan transportasi modern dan sesama sopir angkot memperkuat tekanan ekonomi, sehingga pekerjaan sopir angkot dihadapkan pada tantangan, ketidakpastian, dan beban psikologis yang berkelanjutan. Hal senada juga datang dari seorang agen ngetem D (38):

“...biasanya sopir angkot menunggu sambil ngopi di warung atau makan dulu. Abang yang menjaga mobilnya. Sopir bus sangat letih dan mengeluh karena jumlah penumpang tidak menentu. Kadang harus menunggu berjam-jam sebelum penumpang datang, kak. setoran harian tetap harus dibayar meskipun pendapatan tidak mencukupi. Kondisi seperti ini rutin terjadi setiap harinya, terutama di rute yang padat persaingan...” (Wawancara pada 27 Januari 2025).

Pernyataan David memperlihatkan bahwa realitas profesi sebagai sopir angkot kini menghadapi tantangan eksistensial. Ketidakpastian ekonom juga menimbulkan keraguan pada status sosial sebagai sopir angkot. Apabila dulunya pekerjaan ini memberikan rasa aman dan kebanggaan tersendiri, tetapi sekarang sebaliknya menjadi sumber kecemasan maupun ketidakjelasan masa terhadap masa depan.

Pelanggaran Berkendara dalam Peran Sopir Angkot

Persaingan yang tidak sehat antar sopir angkutan kota akibat menurunnya jumlah penumpang mendorong munculnya pelanggaran berkendara di lapangan. Persaingan ini tidak hanya terjadi antar sopir angkot, tetapi juga dipicu oleh hadirnya transportasi berbasis aplikasi yang mengubah struktur kompetisi transportasi perkotaan. Nugraha & Wicaksono (2024) menjelaskan bahwa persaingan usaha antar angkutan kota menyebabkan terjadinya pelanggaran standar kelayakan kendaraan sebagai strategi bertahan. Kondisi tersebut sering diterjemahkan dalam bentuk mengabaikan rambu dan berkendara tidak sesuai etika keselamatan, sebagaimana ditunjukkan oleh Litimi & Halim (2022) bahwa perilaku sopir angkutan kota yang tidak memperhatikan keselamatan penumpang meningkatkan risiko kecelakaan. Selain itu, Prabowo & Nawangsari. (2025) menegaskan bahwa persaingan dengan transportasi berbasis aplikasi mendorong sopir angkot mengambil langkah operasional yang lebih agresif demi mempertahankan penumpang, yang pada akhirnya mencerminkan kegagalan sopir angkot dalam menjalankan perannya. Dalam wawancara dengan sopir angkot R (40 tahun):

“...Apalagi kalau ada penumpang yang harus turun di tempat yang ramai, kadang tidak ada pilihan lain selain berhenti di jalan yang cukup padat. Pernah terjadi keributan karena sopir angkot lain memaksa berhenti di tempat yang tidak seharusnya. Situasi itu memicu kemacetan di jalan dan membuat penumpang bingung. Beberapa sopir juga saling dorong dan teriak-teriak saat berebut posisi berhenti....” (Wawancara pada 13 Januari 2025).

Penuturan sopir angkot bahwa persaingan antar sopir di kawasan ramai, disertai keterbatasan ruang berhenti, mendorong terjadinya pelanggaran berkendara seperti berhenti di lokasi yang tidak aman. Praktik ini memicu konflik dan kemacetan serta mencerminkan kegagalan sopir angkot dalam menjalankan perannya sebagai penyedia layanan transportasi publik yang aman dan tertib. Hal yang senada juga diungkapkan oleh sopir angkot E (28 tahun):

“...kalau rute ramai, saya harus cepat mengambil keputusan, seperti memilih jalur memutar atau jalan pintas agar lebih dulu mendapat penumpang. Kadang juga berhenti di tempat yang

tidak semestinya agar penumpang tidak pindah ke angkot lain. Sopir lain melakukan hal yang sama, sehingga terjadi persaingan dan membuat jalanan lebih padat serta berisiko. Namun, itu dilakukan demi tetap mendapatkan penumpang...” (Wawancara pada 13 Januari 2025)

Penuturan sopir angkot bahwa demi mempertahankan penumpang, sopir angkot melakukan improvisasi operasional seperti mengambil jalur alternatif dan berhenti di tempat yang tidak semestinya. Tindakan ini merupakan strategi adaptif menghadapi tekanan persaingan dan kebutuhan ekonomi, namun berdampak pada kepadatan lalu lintas dan terbaikannya peran sopir angkot sebagai layanan transportasi publik. Hal ini menambah ketegangan di jalan, sebagaimana senada yang diungkapkan oleh penumpang M (34 tahun):

“...Keadaan kayak gini emang sering banget terjadi kak, dan kadang ada yang sampai tawuran ringan kayak gitu, sampai waktu itu angkot pernah juga tabrak mobil pribadi orang lain, kita penumpang ini jadi terdorong sampai ke kursi sopirnya, tu tangan saya waktu itu sampe luka-luka, kayak lebam gitu, tapi angkot ko ini ga ada diobatin bahkan ga ada nanya kondisi penumpang nya...” (Wawancara pada 27 Januari 2025).

Penuturan informan bahwa keributan antar sopir dan kecelakaan kecil kerap terjadi hingga menyebabkan penumpang terluka tanpa perhatian dari sopir. Persaingan yang agresif mendorong sopir angkot berhenti di sembarang tempat demi memperoleh penumpang, sehingga memicu kemacetan dan membahayakan keselamatan. Kondisi ini menunjukkan pelanggaran berkendara telah berujung pada kegagalan peran sopir angkot di tengah tekanan ekonomi dan perubahan struktur persaingan transportasi.

Ketegangan ini diperparah oleh ketidaksiapan transportasi konvensional menghadapi kebijakan dan struktur kompetisi transportasi online yang baru, sehingga memicu konflik sosial (Istianto & Maulamin, 2018). Selain itu, perubahan sistem transportasi yang semakin modern turut menciptakan tantangan struktural bagi transportasi konvensional, sebagaimana ditegaskan oleh Keke et al. (2019) bahwa transportasi berbasis aplikasi mengubah struktur persaingan dalam sektor transportasi darat. Hal ini ditegaskan dalam wawancara dengan sopir angkot Y (60 tahun):

“...sekarang membawa angkot terasa hanya untuk bertahan hidup. Kenyamanan penumpang sering terabaikan karena sopir dituntut bergerak cepat. Kehadiran Trans Padang dan ojek online membuat penumpang semakin sulit didapat, sehingga sopir harus berkeliling lebih jauh atau berhenti di lokasi yang kurang tepat. Persaingan dengan sesama sopir juga semakin ketat, sehingga suasana di jalan menjadi lebih tidak tertib. Kondisi ini menuntut sopir bekerja cepat dan penuh perhitungan demi memperoleh penghasilan...” (Wawancara pada 28 Januari 2025).

Keterangan informan, kehadiran transportasi baru meningkatkan tekanan kerja sopir angkot. Hal ini mendorong pergeseran orientasi kerja dari pelayanan penumpang menjadi upaya bertahan hidup. Akibatnya, sopir cenderung bekerja lebih agresif dan kompetitif, yang berdampak pada kenyamanan penumpang serta kondisi lalu lintas. Hal senada juga diungkapkan oleh sopir angkot lainnya bernama E (26 tahun):

“...Bang kadang harus mengemudi lebih cepat, bahkan mengambil jalur alternatif agar bisa lebih dulu mendapatkan penumpang. Pemberhentian juga tidak selalu sesuai aturan, selama ada penumpang yang naik atau turun. Jika terlalu lama, angkot sulit penuh dan penumpang bisa beralih ke kendaraan lain. Situasi ini terkadang memicu keluhan penumpang, tetapi persaingan membuat kami tidak punya banyak pilihan...” (Wawancara pada 28 Januari 2025).

Penuturan informan bahwa, tingginya persaingan antar moda transportasi mendorong sebagian sopir angkot melakukan perilaku berkendara yang berisiko, seperti ngebut, memotong jalur, dan berhenti tidak pada tempatnya. Tindakan tersebut dilakukan sebagai upaya mempercepat perolehan penumpang, meskipun berpotensi menimbulkan konflik dengan penumpang dan mencerminkan tekanan struktural yang dihadapi sopir angkot dalam mempertahankan penghasilan. Penuturan lain juga datang dari penumpang angkot bernama M (34 tahun):

“...kak sudah tidak pernah naik angkot lagi sejak Bus Trans Padang ada. Lebih nyaman dan lebih aman naik Trans Padang ketimbang Angkot. Tidak ada lagi keributan antar sopir atau persaingan yang bikin kakak merasa takut. Kalau naik angkot, kadang khawatir akan terjebak dalam kerusuhan atau macet, apalagi kalau harus turun di tempat yang tidak aman. Makanya lebih memilih Bus Trans Padang karena sudah lebih teratur dan jarang ada masalah...” (Wawancara pada 27 Januari 2025).

Pernyataan informan menunjukkan menurunnya rasa aman dan kenyamanan penumpang terhadap angkot akibat perilaku berkendara yang kurang tertib dan konflik antar sopir. Kondisi ini mendorong

penumpang beralih ke Bus Trans Padang serta menandakan terjadinya disfungsi peran sosial sopir angkot, yang semakin memperlemah posisi angkot sebagai moda transportasi pilihan masyarakat.

Strategi adaptasi Sosial

Selain tekanan sosial, perubahan sistem transportasi juga mendorong munculnya upaya adaptasi sosial di kalangan sopir angkot. Adaptasi menurut Soekanto (2009) adalah proses penyesuaian dari individu, kelompok atau unit sosial terhadap norma-norma, proses perubahan, maupun kondisi yang diciptakan. Sementara itu, adaptasi sosial dikemukakan oleh Soekanto sebagai proses penyesuaian diri terhadap norma-norma, nilai yang berlaku dalam masyarakat, dan proses penyesuaian dengan situasi yang berubah, proses penyesuaian budaya, serta kondisi sosial yang baru. Tekanan sosial akibat persaingan antar sopir angkot di satu sisi justru memunculkan kreativitas dan inisiatif baru dari para pelaku transportasi ini. Pada penelitian ini ditemukan sejumlah adaptasi yang dilakukan sopir yakni: Koperasi sebagai salah satu bentuk reaksi pada tekanan sosial yang terjadi. Koperasi angkutan umum juga berperan sebagai wadah kolektif yang membantu para sopir dan pemilik angkot menghadapi tekanan ekonomi, rasa aman, layanan administratif, hingga perlindungan sosial bagi anggotanya. Berdasarkan hasil wawancara dengan sopir angkot, A (25 tahun), mengatakan:

“....Koperasi ini namanya IPAL, koperasi ini istilahnya menabung, Jadi setiap hari kita setor sedikit, nanti bisa dipakai kalau ada kebutuhan mendesak. Koperasi ini juga ibarat tempat mengadu, misalnya kalau ada preman yang mengganggu di pasar, kita bisa lapor ke sana. Di IPAL ada tim keamanan dari tim Klewang yang siap turun membantu. Selain itu, koperasi juga sering bantu urus surat-surat kendaraan. Jadi kalau ada masalah di lapangan, kita tidak sendirian, ada yang membackup dari koperasi....” (Wawancara pada 13 Januari 2025).

Penuturan informan keberadaan koperasi IPAL berfungsi sebagai bentuk dukungan sosial dan ekonomi bagi sopir angkot. Melalui sistem tabungan harian, bantuan keamanan, serta pengurusan administrasi kendaraan, koperasi menjadi wadah perlindungan dan solidaritas kolektif, sehingga sopir angkot tidak menghadapi berbagai permasalahan di lapangan secara individual. Hal serupa juga dinyatakan oleh sopir angkot T (40 tahun):

“....kalau dari koperasi, kami juga dibantu soal administrasi seperti pengurusan SIM dan pajak kendaraan. Jadi kami tidak repot mengurus sendiri. Selain itu, koperasi juga mengatur soal keuangan, misalnya iuran dan tabungan. Uang itu bisa dipakai kalau ada keperluan mendadak, seperti mobil rusak atau kebutuhan keluarga. Walaupun ada iuran rutin, tapi setidaknya kami merasa ada pegangan. Jadi koperasi bukan cuma soal nama, tapi juga bantu urusan sehari-hari kami sebagai sopir angkot....” (Wawancara pada 29 Januari 2025).

Keterangan informan bahwa koperasi sebagai tempat perlindungan keamanan di lapangan, pengurusan administrasi kendaraan, dan tempat tabungan bagi anggota koperasi. Sebagaimana yang diungkapkan oleh beberapa sopir, keuntungan koperasi sebagai tempat melaporkan apabila mengalami intimidasi dari preman pasar, mengatur iuran bulanan, bahkan pengurusan dokumen kendaraan seperti SIM dan pajak. Namun, koperasi dalam praktiknya tidak berdampak pada sopir angkot saja namun juga mempengaruhi pemilik angkot. Hal senada dari pemilik angkot bernama R (56 tahun):

“....Koperasi KOPISE membantu kami kalau ada kendala, termasuk urusan dengan Trans Padang. Pembayaran KIR dilakukan melalui koperasi setiap enam bulan sekali, biayanya tergantung tahun mobil, biasanya sekitar Rp350.000. Namun, angkot sudah atas nama koperasi, sehingga hak milik kami tidak sepenuhnya ada. Jika terjadi masalah, koperasi bisa mengambil keputusan sendiri tanpa melibatkan pemilik angkot....” (Wawancara pada 27 Januari 2025).

Penuturan informan menunjukkan koperasi berperan sebagai pihak yang mengelola administrasi angkot, seperti pengurusan KIR dan penyelesaian masalah dengan Trans. Namun, di sisi lain, keberadaan koperasi juga mengurangi hak kepemilikan sopir atas kendaraan mereka. Ketika angkot sudah terdaftar atas nama koperasi, sopir tidak lagi memiliki kendali penuh terhadap aset tersebut. Selain itu, kurangnya komunikasi antara koperasi dan pemilik angkot menciptakan ketimpangan kekuasaan. Hal Senada juga disampaikan oleh S (56 th):

“....Dulu angkot atas nama kami sendiri, sekarang sudah atas nama koperasi Mahkota. Koperasi tidak membantu jika mobil rusak, tetapi tetap menarik iuran setiap hari dan sekitar Rp150.000 per bulan. Dalam setahun saya membayar sekitar Rp1.800.000 untuk pajak dan KIR. Saya tidak setuju dengan keberadaan koperasi ini karena tidak menguntungkan. Kondisi

tersebut justru semakin membebani dan merugikan pemilik angkot....” (Wawancara pada 27 Januari 2025).

Pernyataan informan memperkuat bahwa koperasi dipersepsikan sebagai lembaga yang lebih banyak memberikan beban dibandingkan manfaat bagi pemilik angkot. Kewajiban membayar iuran rutin tanpa adanya jaminan perlindungan ketika terjadi kerusakan kendaraan membuat koperasi dianggap tidak berpihak pada kepentingan sopir. Hilangnya hak kepemilikan kendaraan serta minimnya perhatian terhadap kondisi pemilik angkot menunjukkan adanya relasi yang tidak seimbang antara koperasi dan anggota. Hal ini senada yang diungkapkan D (25 tahun):

“...jadi kalau bapak lihat sistem pemerintahannya sekarang, dibebankannya ke kita, kalau mampu bayar koperasi, bapak lihat sekarang, nanti mereka bakal diam saja, kalau ada yang tidak mampu berdiri aja mobil nya atau di jual. Seperti sekarang banyak angkot yang tidak jalan karena tidak bayar pajak, tidak bayar kir, kalau bapak ada peremajaan angkot, nah bapak mau ambil misalkan mereka mengeluarkan angkot model carry atau grand max. Tapi kalau ganti dengan angkot yang saya punya dengan Trans tidak mau....” (Wawancara pada 27 Januari 2025).

Pernyataan informan menunjukkan koperasi sebagai bentuk adaptasi sosial memberikan dampak berbeda bagi sopir dan pemilik angkot. Kondisi tersebut turut memengaruhi cara sopir angkot menyesuaikan penghasilannya dalam menghadapi perubahan sistem transportasi, yang selanjutnya dibahas pada bagian *Penyesuaian Penghasilan Sopir*. Perubahan preferensi masyarakat terhadap moda transportasi yang lebih modern dan nyaman, memberikan dampak cukup signifikan dengan berkurangnya jumlah penumpang hingga membuat sopir angkot sulit memenuhi setoran harian kepada pemilik kendaraan. Oleh karena itu, mereka mencari alternatif sumber pendapatan yang lain. Sebagaimana yang disampaikan oleh sopir angkot D (26 tahun):

“...dulu saya cuman nyopir angkot saja kak dan itu sudah cukup buat kebutuhan sehari-hari. Sekarang penumpang makin sepi, terutama di siang hari. Kadang angkot kosong lama, jadi penghasilan tidak menentu. Kalau cuma mengandalkan angkot, tidak cukup buat setoran dan makan. Akhirnya saya cari kerjaan lain, biasanya bongkar muat di Gadut. Walaupun capek, setidaknya ada tambahan uang. Soalnya kalau tidak begitu, susah buat mencukupi kebutuhan harian....” (Wawancara pada 13 Januari 2025).

Penurunan informan bahwa menurunnya jumlah penumpang menyebabkan pendapatan sopir angkot menjadi tidak menentu dan tidak lagi mencukupi kebutuhan sehari-hari. Kondisi tersebut mendorong sopir mencari pekerjaan tambahan di sektor informal sebagai strategi bertahan hidup, sehingga kebutuhan ekonomi tetap dapat terpenuhi meskipun aktivitas mengemudi angkot tidak lagi menjadi sumber penghasilan utama. Hal senada juga dinyatakan oleh sopir angkot J (63 tahun):

“...kalau penumpang sepi, biasanya saya bantu-bantu di bengkel temen kak. daripada hanya duduk menunggu angkot kosong, lebih baik cari tambahan. Biasanya yang saya kerjakan seperti ada yang butuh ganti oli, servis ringan, atau tambal ban. Penghasilan memang tidak besar, tapi cukup untuk beli makan. Kadang saya juga kepikiran, ada rezeki lebih, kepikiran mau buka bengkel kecil sendiri, jadi tidak terlalu bergantung sama narik angkot saja....” (Wawancara pada 22 Januari 2025).

Berdasarkan pernyataan informan bahwa penurunan jumlah penumpang mendorong sopir angkot untuk menyesuaikan sumber penghasilannya dengan mencari pekerjaan tambahan di luar menarik angkot. Strategi ini menjadi bentuk adaptasi ekonomi sopir angkot untuk tetap memenuhi kebutuhan hidup di tengah perubahan sistem transportasi.

Strategi Sopir Angkot dalam Menarik Penumpang

Dalam menghadapi persaingan transportasi modern, sopir angkutan kota sudah mulai mengembangkan strategi baru. Modifikasi kendaraan dan pemanfaatan media digital menjadi bentuk adaptasi yang dilakukan sopir angkot untuk menarik kembali minat penumpang di tengah persaingan moda transportasi yang semakin ketat. Modifikasi tersebut berfungsi juga sebagai upaya menciptakan kesan nyaman dan menarik. Di samping itu, pemanfaatan media digital melalui akun TikTok mulai digunakan sebagai sarana promosi informal. Media ini dimanfaatkan untuk menampilkan aktivitas operasional angkot dan membangun citra positif di mata calon penumpang. Hal tersebut diungkapkan oleh sopir angkot bernama F (24 tahun):

“...saat ini angkot udah semakin sepi karena banyak penumpang beralih ke transportasi yang lebih modern. Jadi, saya mencari cara agar angkot masih menarik perhatian, terutama buat anak sekolah atau mahasiswa agar mau naik angkot. Di cat ulang angkot ini, saya pasang lampu strobe di luar dan dalam angkot, saya pasang di dalam angkot, TV kecil dekat sopirnya, dan saya ganti kursi belakangnya dengan yang empuk. Angkot tiap minggu dicuci dan semprot pewangi juga....” (Wawancara pada 17 Januari 2025).

Berdasarkan keterangan informan, kondisi angkot yang semakin sepi akibat peralihan penumpang ke transportasi modern mendorong sopir melakukan berbagai upaya inovatif. Modifikasi fisik angkot, seperti pengecatan ulang, pemasangan lampu, penyediaan fasilitas hiburan, peningkatan kenyamanan kursi, serta perawatan kebersihan secara rutin, dilakukan untuk menarik kembali minat penumpang, khususnya pelajar dan mahasiswa, agar angkot tetap diminati.



Gambar 1. Angkot yang dimodifikasi

Sumber: Dokumentasi Peneliti Pada Tanggal 17 Januari 2025

Gambar tersebut menunjukkan angkot yang telah dimodifikasi oleh sopir sebagai upaya meningkatkan daya tarik dan kenyamanan penumpang. Modifikasi pada tampilan dan interior angkot mencerminkan strategi adaptasi sopir dalam menghadapi penurunan jumlah penumpang akibat persaingan dengan transportasi modern ini. Selanjutnya wawancara dengan F (24 tahun), mengungkapkan:

“...Sebenarnya, awalnya saya iseng-iseng saja, karena melihat anak-anak muda lebih banyak main media sosial, khususnya TikTok. Saya pikir, kenapa nggak coba saja memanfaatkan platform itu? Jadi, saya mulai upload video angkot saya, keunikan interiornya, dan suasana perjalanan. Sambil harapannya penumpang bisa tertarik dan lebih nyaman naik angkot....” (Wawancara pada 17 Januari 2025).

Penuturan informan bahwa penggunaan media sosial awalnya dilakukan secara spontan sebagai bentuk coba-coba, namun kemudian berkembang menjadi strategi adaptasi dalam menghadapi perubahan minat masyarakat, khususnya generasi muda. Unggahan konten mengenai keunikan interior dan suasana perjalanan angkot dimaksudkan untuk menarik perhatian calon penumpang serta membangun rasa nyaman, sehingga angkot tetap diminati di tengah persaingan transportasi modern.



Gambar 2. Konten TikTok Sopir Angkot

Sumber: https://www.tiktok.com/@angkot_toktok?is_from_webapp=1&sender_device=pc

Gambar ini memperlihatkan pemanfaatan media sosial TikTok oleh sopir angkot sebagai sarana promosi informal. Unggahan konten mengenai interior dan aktivitas angkot digunakan untuk menarik minat penumpang, khususnya generasi muda, serta membangun citra angkot sebagai moda transportasi yang lebih nyaman dan kekinian.

Berdasarkan penuturan informan, pembuatan konten di media sosial merupakan strategi adaptasi yang dilakukan sopir angkot untuk menarik minat penumpang. Melalui video yang menampilkan suasana dan modifikasi interior angkot, sopir berupaya membangun citra angkot sebagai moda transportasi yang nyaman, sekaligus mempertahankan keberlangsungan penghasilan di tengah persaingan transportasi modern.

“...alhamdulillah, ada peningkatan. Terutama dari kalangan anak muda yang lebih aktif di media sosial. Mereka jadi lebih tertarik, mungkin karena melihat angkot yang berbeda dan lebih kekinian. Jadi, meskipun ada transportasi di Padang yang semakin banyak, saya merasa ini adalah cara saya bertahan dan menarik perhatian penumpang...” (Wawancara pada 17 Januari 2025).

Pernyataan informan menunjukkan pemanfaatan media sosial dan modifikasi angkot mampu meningkatkan minat penumpang. Strategi ini sebagai bentuk adaptasi sopir angkot dalam mempertahankan keberlangsungan profesinya di tengah persaingan transportasi modern. Selain itu, sopir angkot dalam menyesuaikan diri dengan perkembangan teknologi dan perubahan minat masyarakat, inovasi tersebut menjadi salah satu cara untuk tetap bertahan dalam dinamika perubahan sistem transportasi.

Pembahasan

Penelitian tentang “Dampak Sosial Perubahan Sistem Transportasi di Kota Padang terhadap Sopir Angkot” dibahas menggunakan Teori Robert K. Merton dalam kerangka perspektif Struktural Fungsional. Dalam pandangannya, Merton memaparkan dua konsep yang sangat tergas terkait analisa struktural fungsional, yaitu konsep fungsi manifest dan fungsi laten. Fungsi manifest sebagai fungsi yang diharapkan oleh setiap lembaga masyarakat sedangkan fungsi laten sebagai fungsi yang tidak diharapkan pada sebuah lembaga sosial tertentu (Ritzer, 2024). Kelompok masyarakat yang dimaksud mencakup elemen-elemen yang berada di lingkungan masyarakat, termasuk di dalamnya adalah Sopir Angkot.

Fungsi Manifest

Pada komunitas sopir angkot di Kota Padang, fungsi manifest dari perubahan sistem transportasi tampak melalui adaptasi sadar untuk mempertahankan penghasilan di tengah persaingan. Perubahan ini menuntut sopir untuk lebih adaptif dalam menghadapi kondisi lapangan. Berkurangnya jumlah penumpang mendorong sopir menyesuaikan strategi kerja agar tetap bertahan secara ekonomi. Adaptasi tersebut menjadi respons terhadap tekanan yang muncul akibat hadirnya moda transportasi yang lebih diminati masyarakat.

Salah satu bentuk fungsi manifest yang menonjol adalah modifikasi kendaraan, baik dari segi eksterior maupun interior, seperti pengecatan ulang, pemasangan sistem audio, video, lampu, serta peningkatan kenyamanan kursi. Upaya ini menunjukkan bahwa sopir angkot tidak bersikap pasif terhadap perubahan, melainkan berusaha meningkatkan kualitas layanan agar tetap kompetitif. Temuan ini sejalan dengan penelitian Lestari & Nora (2020) yang menyatakan bahwa modifikasi angkot menjadi strategi penting bagi sopir dalam mempertahankan minat penumpang di tengah persaingan antar moda transportasi.

Selain itu, pemanfaatan media sosial menjadi bentuk fungsi manifest sebagai sarana promosi untuk menampilkan keunikan dan kenyamanan angkot serta membangun citra positif. Hal ini menunjukkan bahwa adaptasi sopir tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga mengikuti perubahan pola konsumsi masyarakat. Temuan ini sejalan dengan Malik et al, (2023) yang menyebutkan bahwa digitalisasi sederhana melalui media sosial dapat membantu pelaku transportasi konvensional mempertahankan eksistensi di era persaingan digital.

Penelitian Ichsan et al (2024), memperkuat temuan ini dengan menunjukkan bahwa meskipun disrupsi transportasi modern menyebabkan penurunan pendapatan sopir angkot, strategi adaptasi yang dilakukan secara sadar masih memungkinkan angkot bertahan sebagai moda transportasi. Loyalitas sebagian penumpang, ditambah dengan inovasi layanan, menjadi faktor penting dalam menjaga keberlangsungan angkot di Kota Padang. Dengan demikian, fungsi manifest dari adaptasi sopir angkot tidak hanya berorientasi pada pemenuhan kebutuhan ekonomi jangka pendek, tetapi juga sebagai upaya mempertahankan eksistensi angkot dalam sistem transportasi perkotaan.

Selain itu, diversifikasi sumber penghasilan juga menjadi bagian dari fungsi manifest perubahan sistem transportasi. Sopir angkot tidak lagi sepenuhnya menggantungkan penghasilan dari menarik angkot, melainkan mencari pekerjaan tambahan di sektor informal, seperti buruh bongkar muat, jasa servis kendaraan, atau pekerjaan harian lainnya. Temuan ini sejalan dengan penelitian (Putra & Sari, 2021) yang menyebutkan bahwa sopir angkutan umum konvensional cenderung melakukan penyesuaian jam kerja,

pemilihan rute, serta diversifikasi pekerjaan sebagai strategi bertahan hidup. Strategi ini dilakukan secara sadar dengan tujuan menjaga stabilitas ekonomi keluarga di tengah ketidakpastian pendapatan.

Dengan demikian, fungsi manifes dari perubahan sistem transportasi di Kota Padang tercermin dalam berbagai upaya sadar sopir angkot untuk menyesuaikan diri terhadap perubahan struktur transportasi. Upaya tersebut meliputi peningkatan kualitas layanan, pemanfaatan teknologi sederhana, penggunaan media sosial, serta penyesuaian pola kerja dan sumber penghasilan. Seluruh strategi ini menunjukkan bahwa sopir angkot berperan aktif dalam merespons perubahan sosial, dengan tujuan utama mempertahankan peran ekonominya di tengah transformasi sistem transportasi perkotaan.

Fungsi Laten

Di sisi lain, perubahan sistem transportasi juga melahirkan fungsi laten, yaitu konsekuensi yang tidak direncanakan namun tetap membentuk pola sosial baru dalam komunitas sopir angkot. Salah satu bentuk fungsi laten adalah munculnya aturan tidak tertulis antar sopir, seperti sistem antrean informal di titik-titik tertentu yang tidak resmi namun dijalankan secara bersama untuk mengatur giliran narik penumpang dan mengurangi konflik langsung antar sopir. Praktik semacam ini menunjukkan bahwa komunitas sopir masih berusaha menciptakan stabilitas sosial melalui mekanisme internal di tengah persaingan yang semakin ketat.

Selain itu, penelitian tentang transportasi publik informal di berbagai kota menunjukkan bahwa transportasi operator atau sopir informal sering mengembangkan aturan dan konvensi mereka sendiri sebagai respons terhadap tidak optimalnya regulasi formal, yang berfungsi dalam praktik untuk mengelola persaingan, distribusi rute, dan interaksi dengan komunitas masyarakat luas. Pola-pola sosial ini muncul sebagai mekanisme adaptif terhadap tekanan ekonomi dan perubahan struktur transportasi, sehingga memperlihatkan bagaimana perubahan yang tidak direncanakan tetap membentuk struktur sosial baru dalam komunitas sopir angkot (Dumba, 2017).

Lebih jauh, fungsi laten tidak hanya berdampak pada ekonomi, tetapi juga memengaruhi relasi sosial dan psikologis sopir angkot. Ketidakpastian pendapatan jangka panjang dapat menurunkan rasa aman, meningkatkan stres, serta melemahkan solidaritas antar sopir yang terbentuk dari kesamaan nasib dan rutinitas kerja. Dalam kondisi tertentu, solidaritas tersebut bergeser menjadi hubungan yang lebih kompetitif dan individualistis, sehingga mengubah pola interaksi sosial. Selain itu, perubahan sistem transportasi juga memunculkan disfungsi sosial seperti persaingan tidak sehat, pelanggaran lalu lintas, kemacetan, serta meningkatnya risiko keselamatan, yang berdampak pada menurunnya citra angkot dan kepercayaan masyarakat.

Di sisi lain, perubahan memunculkan disfungsi sosial seperti persaingan tidak sehat, pelanggaran lalu lintas, kemacetan, dan meningkatnya risiko keselamatan, yang berdampak pada menurunnya citra angkot serta kepercayaan masyarakat. Penelitian tentang pekerja sektor informal perkotaan menunjukkan bahwa ketidakpastian ekonomi sering berdampak pada kondisi psikologis pekerja, seperti meningkatnya stres kerja dan menurunnya rasa aman terhadap masa depan pekerjaan (Rahman & Hidayat, 2019). Dalam konteks sopir angkot, kondisi ini turut membentuk pola interaksi sosial baru, di mana fokus utama sopir lebih tertuju pada pemenuhan kebutuhan ekonomi dibandingkan menjaga relasi sosial jangka panjang.

Dengan demikian, melalui kerangka analisis Merton, perubahan sistem transportasi di Kota Padang tidak hanya menghasilkan fungsi manifes berupa peningkatan efisiensi dan keberagaman moda transportasi bagi masyarakat, tetapi juga memunculkan fungsi laten berupa tekanan sosial, perubahan pola perilaku, serta kerentanan sosial-ekonomi pada komunitas sopir angkot. Kondisi ini menunjukkan transformasi sistem transportasi membentuk dinamika sosial yang kompleks, di mana fungsi manifes, fungsi laten, dan disfungsi hadir secara bersamaan, sehingga kebijakan transportasi perlu mempertimbangkan dampak sosial yang tidak terlihat secara langsung agar tidak memperdalam ketimpangan pada kelompok rentan.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai dampak sosial perubahan sistem transportasi umum di Kota Padang terhadap sopir angkot, dapat disimpulkan perubahan tersebut membawa konsekuensi sosial yang signifikan. Penurunan jumlah penumpang berdampak pada ketidakpastian ekonomi, meningkatnya tekanan sosial, serta munculnya persaingan tidak sehat antar sopir. Kondisi ini tidak hanya memengaruhi penghasilan, tetapi juga hubungan sosial, rasa aman, dan peran sopir angkot sebagai penyedia layanan transportasi publik yang tertib. Tekanan tersebut memicu perilaku menyimpang seperti pelanggaran lalu lintas dan konflik antar sopir, yang pada akhirnya menurunkan kepercayaan masyarakat terhadap angkot sebagai moda transportasi publik.

Di sisi lain, sopir angkot menunjukkan kemampuan adaptasi sosial mulai dari bergabung dalam koperasi, mengubah pola kerja dengan mencari penghasilan tambahan, hingga memodifikasi angkot untuk menarik penumpang. Upaya ini mencerminkan kreativitas dan ketahanan sosial dalam mempertahankan

profesi di tengah persaingan transportasi modern. Namun, adaptasi tersebut belum sepenuhnya mampu mengatasi tekanan struktural, sehingga diperlukan kebijakan transportasi yang lebih berpihak dan inklusif agar angkot tetap memiliki fungsi sosial dan ekonomi yang berkelanjutan di Kota Padang.

Daftar Pustaka

- Alfansyur, A., & Mariyani, M. (2020). Seni mengelola data: Penerapan triangulasi teknik, sumber dan waktu pada penelitian pendidikan sosial. *Jurnal Pendidikan Ilmu Sosial*, 29(1), 1–10. <https://doi.org/10.17509/jpis.v29i1.24458>
- Al-Khairi, M. T., & Yuliarti. (2025). Eksternalitas keberadaan Trans Padang Koridor III sebagai transportasi publik. *Yasin: Jurnal Pendidikan dan Sosial Budaya*, 5(5), 4482–4501.
- Anwar, A. A. (2017). Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makasar. *Jurnal Etnografi Indonesia*, 2(2), 220-246.
- Cervero, R. (2000). *Informal transport in the developing world*. Un-habitat.
- Creswell, J. W. (2019). Research design: Pendekatan metode kualitatif, kuantitatif dan campuran. *Pustaka Pelajar*.
- Deri, P. A. L., Miro, F., & Triana, E. (2020). *Analisis Tingkat Kepuasan Konsumen Jasa Transportasi Online MaximCar di Kota Padang*. Universitas Bung Hatta.
- Derita, H., Halim, H., Anand, D., Ghassani, D., Fachira, T. N., Anggraini, D., & Hendrik, D. (2023). Konflik Antara Sopir Trans Padang dan Sopir Angkot. *Madika: Jurnal Politik dan Governance*, 3(2), 107-124.
- Dewi, L. P., & Taufiqurahman, E. (2022). Dampak Keberadaan Transportasi Online terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 6(1), 3216-3222.
- Dina, R., Akhirmen, A., & Riani, N. Z. (2016). Analisis preferensi masyarakat terhadap Bus Trans Padang. *Ecosains: Jurnal Ilmiah Ekonomi dan Pembangunan*, 5(1), 91. <https://doi.org/10.24036/ecosains.10976657.00>
- Dumba, S. (2017). Informal public transport driver behaviour and regulatory policy linkage: An expose. *Journal of Transport and Supply Chain Management*, 11(1), 1-16.
- Fauzi, R., & Oktarina, E. (2022). Analisa kinerja Bus Trans Padang Koridor III Imam Bonjol – R.S. Siti Rahmah. Universitas Bung Hatta.
- Fitri, A. N., & Putra, E. V. (2020). Rasionalitas Keberadaan Angkot sebagai Transportasi Konvensional di Era Digital dalam Masyarakat Kota Padang (Studi Kasus: Angkot Rute Balai Baru-Lapai-Pasar Raya). *Jurnal Perspektif*, 3(1), 78-87.
- Goode, W.J. (1960). A theory of role strain. *American Sociological Review*, 25, 483-496.
- Husna, N. L., & Asri, Z. (2022). Trans Padang: Studi Tentang Perkembangan Transportasi Kota Padang (2014-2020). *Jurnal Kronologi*, 4(3), 136-146.
- Ichsan, M., Rahmadani, S., & Hidayah, A. (2025). Faktor Bertahannya Angkutan Kota di Era Transportasi Online (Studi pada Sopir Angkot Rute Pasar Raya-Gunung Panggilun-Siteba). *Jurnal Perspektif*, 8(2), 123-132.
- Irawan, M. Z., Bastarianto, F. F., Rizki, M., Belgiawan, P. F. & Joewono, T. B. (2021). Exploring the frequency of public transport use among adolescents: a study in Yogyakarta, Indonesia. *International Journal of Sustainable Transportation*, 16(11), 978–988
- Jasupa, A. and Z. A. and S. I. (2018). Analisis dampak sosial pembangunan jalan di dusun jatak kecamatan menyuke kabupaten landak. *Jurnal Pendidikan dan Pembelajaran Khatulistiwa (JPPK)*, 7(3).
- Joewono, T. B., San SANTOSO, D., & Susilo, Y. O. (2015). Paratransit Transport in Indonesia: Characteristics And User Perceptions. *Journal of The Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 11, 1346-1361.
- Keke, Y., & Yuliantini, Y. (2019). Tantangan Sosial dan Pertumbuhan Transportasi Darat serta Kebijakan Pemerintah atas Transportasi Darat Berbasis Aplikasi Online. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 5(2), 213-220.
- Kevin, A., Fauzi, A., Nare Utama, A., Rahmasari, H., Kambuno, L., Angelia Ignesia, A., Nanda Oktaviany, D., & Setiawan, A. (2024). Peran Manajemen Sekuriti Terhadap Keamanan Data Dan Kepercayaan Konsumen Pada Pengguna Ojek Online. *Indonesian Journal of Economics and Strategic Management (IJESM)*, 2(2), 1598–1611.
- Lestari, M. N., & Nora, D. A. N. (2020). Strategi sopir angkot dalam menarik penumpang di Kota Padang. *Jurnal Perspektif*, 3(3).

-
- Litimi, T. I., Halim, H., & Burchanuddin, A. (2021). Perilaku Sopir Angkutan Kota Terhadap Keselamatan Penumpang Di Kota Makassar:(Studi Kasus Terhadap Angkutan Trayek Sentral-BTP). *Jurnal Sosiologi Kontemporer*, 1(2), 46-53.
- Margono, S. (2010). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Matondang, C. (2024). Pengaruh infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi lokal di Indonesia. Universitas Medan Area.
- Merton, R. K. (1968). *Social theory and social structure* (enlarged ed.). New York: The Free Press.
- Mubarog, A. C., Setyorini, C. T., & Budiarti, L. (2024). Dinamika Ojek Konvensional: Studi Fenomenologi dalam Menghadapi Ketidakpastian Pendapatan dan Mempertahankan Eksistensi. *Iqtishoduna*, 20(1), 74-92.
- Muchlisa, L. P., & Hasmira, M. H. (2020). Faktor Penyebab Pelanggaran Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 11 Tahun 2005 tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman. *Jurnal Perspektif*, 3(1), 138-143.
- Nugraha, A., & Wicaksono, K. W. (2024). Fenomenologi Pelanggaran Standar Kelayakan Kendaraan oleh Angkutan Kota Akibat dari Persaingan Usaha. *Jurnal Administrasi dan Kebijakan Publik*, 9(2), 220-243.
- Nurmayyasa, M., Irfan, K. and Mufti, A. S. 2020, Persepsi Masyarakat Tentang Angkutan Online di Kota Ternate. *Jurnal Simetrik*, 10(2), 333–343.
- Pahutar, D. M., Lindayanti, L., & Nopriyasan, N. (2021). Relasi Permukiman dan Moda Transportasi di Kota Padang Tahun 1957-2017. *Titian: Jurnal Ilmu Humaniora*, 5(1), 25-43.
- Palzi, P., & Yuliarti, Y. (2024). Conflict Management in the Operation of Trans Padang Corridor VI. *Railway Journal*, 1(1), 12-12.
- Pearlin, L. I., Lieberman, M. A., Menaghan, E. G., & Mullan, J. T. (1981). The stress process. *Journal of health and social behavior*, 22(4), 337–356.
- Prabowo, P. A. R., & Nawangsari, E. R. (2025). Implementasi Uji Kendaraan Bermotor Gratis di Kabupaten Bojonegoro. *Jurnal Caraka Prabhu*, 9(2), 303-317.
- Schalekamp, H., & Behrens, R. (2010). Engaging paratransit on public transport reform initiatives in South Africa: A critique of policy and an investigation of appropriate engagement approaches. *Research in Transportation Economics*, 29(1), 371-378.
- Sonia, F., Zuriyanti, E. & Afyansih, N. (2024). Kajian Spasial Rute Transportasi Angkutan Kota dan Mobilitas Penduduk Menuju Pusat-Pusat Pelayanan di Kota Padang. *El-Jughrafiyah*, 04, 60–66.