

**RESISTENSI SOPIR ANGKOT TERHADAP PENGOPRASIAN BUS TRANS SIDOARJO STUDY  
PADA SOPIR MIKROLET LYN/JOYOBOYO-SIDOARJO-PORONG (JSP)**

**Muhammad Afiq Mudzakkir**

Program Studi Sosiologi, Jurusan Ilmu Sosial, Fakultas Ilmu Sosial Dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya  
Johnafiq21@gmail.com

**Mochamad. Arif Afandi**

Program Studi Sosiologi, Jurusan Ilmu Sosial, Fakultas Ilmu Sosial Dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya  
mochamadarif@unesa.ac.id

**ABSTRAK**

Penelitian dilatar belakangi oleh adanya pengoprasian jenis pelayanan public transportasi masal baru di Sidoarjo yaitu *bus rapid transit* Trans Sidoarjo dengan moda transportasi baru tersebut memunculkan polemik baru khususnya bagi sopir angkutan umum yang terkena dampak dari pengoprasian trans Sidoarjo. Dampaknya terjadi perebutan penumpang antara angkutan umum seperti lyn/jsp yang rute trayeknya sama dengan Trans Sidoarjo, dinilai banyak merugikan sopir angkot terjadilah aksi-aksi penolakan atau melakukan *resistensi* yang dilakukan oleh sopir angkot. Fenomena ini merupakan yang pertama di Kabupaten Sidoarjo. Tujuan penelitian ini adalah untuk menjelaskan tentang bentuk resistensi sopir angkot lyn/jsp yang ada di Sidoarjo terhadap pengoprasian bus Trans Sidoarjo serta mendeskripsikan tentang bentuk-bentuk resistensi sopir angkot lyn/jsp terhadap pengoprasian bus Trans Sidoarjo. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan menggunakan pendekatan studi kasus. Adapun teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik wawancara dan observasi kepada sopir angkot lyn/jsp. Penelitian ini dilakukan di diTerminal Larangan yang merupakan Terminal pusat di Kabupaten Sidoarjo. subjek dalam penelitian ini adalah sopir angkot lyn/jsp. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini dalam penelitian ini adalah bahwasannya sopir angkot lyn/jsp melakukan aksi penolakan, perlawanan (*resistensi*) terhadap pengoprasian bus Trans Sidoarjo dengan bentuk, demonstrasi, mogok masal, ngetem dihalte bus Trans Sidoarjo, komunikasi bisik-bisik dengan sopir angkutan umum lain untuk melakkan komunikasi rasional kritis bertujuan, serta musyawarah dengan pemerintah. Perilaku yang ditunjukkan oleh informan merupakan sebagai bentuk perlawanan dari pengoprasian bus Trans Sidoarjo.

**Kata kunci.** *Resistensi, ruang public, sopir angkot, Trans Sidoarjo*

**Abstract**

Research background by the operator of the type of public service in the new mass transportation is bus rapid transit Sidoarjo Sidoarjo Trans with new transportation modes raises new polemic, especially for public transport drivers affected by the operator of the trans Sidoarjo. , The impact occurred seizure of public transport passengers between such lyn / jsp the same route trayeknya with Trans Sidoarjo, rated much harm to public transportation drivers to pass acts of rejection or doing resistance undertaken by public transportation drivers. This phenomenon is the first in Sidoarjo. The purpose of this study is to describe a form of resistance transportation drivers lyn / jsp in Sidoarjo against the bus operator of Trans Sidoarjo and to describe the forms of resistance transportation drivers lyn / jsp against the bus operator of Trans Sidoarjo. This study used a qualitative method by using a case study approach. The data collection techniques in this study using the technique of interviews and observations to public transportation driver lyn / jsp. This research was conducted at the bus station which is the prohibition of the central bus station in Sidoarjo. subjects in this study is a public transportation driver lyn / jsp. The results obtained from this study in this research is that public transportation drivers lyn / jsp action rejection, resistance (resistance) to the operator of the bus Trans Sidoarjo with forms, demonstration, strike en masse, ngetem front of the bus stop Trans Sidoarjo, communication whispers with driver other public transport to make critical rational communication aims, as well as consultation with the government. Behavior shown by the informant is a form of resistance from the operator of the bus Trans Sidoarjo.

**Keywords.** *Resistance, public space, public transportation drivers, Trans Sidoarjo*

## PENDAHULUAN

Menjadi sopir angkot merupakan salah satu pekerjaan atau profesi yang banyak digeluti oleh sebagian besar masyarakat di Indonesia. Sopir atau supir atau dalam bahasa Prancis *Chauffeur* adalah pengemudi profesional yang dibayar oleh majikan untuk mengemudi kendaraan bermotor, sopir dibagi menjadi dua kelompok yaitu sopir pribadi yang menjalankan kendaraan pribadi dan yang kedua adalah sopir perusahaan yang bekerja untuk mengangkut penumpang seperti, taxi, bus ataupun angkutan barang.<sup>(1)</sup><http://id.wikipedia.org/sopir>. Diakses Pada Tanggal 22-02-16") Sopir angkot atau yang dikenal sebagai pengemudi sarana transportasi umum sering kali keberadaan mereka memang sangat dibutuhkan oleh sebagian besar masyarakat Indonesia khususnya masyarakat yang memiliki mobilitas tinggi. Seperti halnya masyarakat perkotaan yang identic dengan masyarakat heterogen, Sidoarjo contohnya sebagai kota yang secara geografis perbatasan langsung dengan kota madya Surabaya, menjadikan kota atau kabupaten sidoarjo sebagai jalur strategis diberbagai bidang seperti perekonomian, pemerintahan, pendidikan dan lain-lain. Banyak pula berbagai fasilitas fasilitas public ataupun objek vital milik pemerintah provinsi yang secara geografis terletak di kabupaten sidoarjo. Seperti, bandara internasional juanda, terminal purabaya dan berbagai Kantor kementerian wilayah seperti, Kantor kementerian agama, Kantor imigrasi dan lain-lain.

Letak Kabupaten Sidoarjo yang sangat strategis tentunya tidak hanya menghadirkan beberapa konsekuensi positif saja akan tetapi ada beberapa konsekuensi negative yang harus di hadapi oleh kabupaten Sidoarjo, seperti perebutan ruang public antar anggota masyarakat, seperti yang terjadi pada sopir angkot dan beberapa sopir angkutan umum jurusan Malang-Surabaya, Sidoarjo-Surabaya. Pada hari senin tanggal 18 Mei 2015. Ratusan angkutan umum di Sidoarjo mogok massal. Mereka menolak beroprasinya *bus rapid transit* (BRT) Trans Sidoarjo. Menurut sopir angkot bahwa keberadaan BRT hanya Akan mengambil jatah penumpang dan otomatis pendapatanpun ikut di ambil. Namun pemerintah kabupaten Sidoarjo membantah bahwa keberadaan BRT tidak akan mengambil penumpang angkutan umum, melainkan keberadaan BRT diharapkan dapat menjawab permasalahan yang ada yaitu untuk mengurai kemacetan dan mempermudah perjalanan warga Sidoarjo, BRT juga diharapkan mampu membuat masyarakat agar beralih dari kendaraan pribadi ke angkutan umum, pemerintah Sidoarjo membangun 13 halte untuk tempat transit BRT. Sempat terjadi penundaan waktu pengoprasiiaan BRT karena mendapat penolakan dari sopir angkot yang

mengklaim bahwa BRTlah yang membuat jumlah angkutan umum menurun. Bus Trans Sidoarjo yang dikaca belakang tertulis "*Ayo Naik Bus Biar Tidak Macet*" seolah-olah menunjukkan bahwa pengadaan bus Trans Sidoarjo di kota delta tersebut untuk mengurai kemacetan, padahal kemacetan yang ada di Sidoarjo makin parah seperti kemacetan di jalur Waru-Jenggolo atau jalur utama Surabaya-Sidoarjo makin merisaukan. Pelajar banyak yang menggunakan BRT untuk sekolah BRT untuk anak Sekolah, kenapa BRT Trans Sidoarjo tidak menjadi salah satu Cara untuk mengurai kemacetan jalan Waru-Jenggolo, Apalagi BRT tidak melintasi jalur kearah Waru. Padahal, padahal banyak anak sekolah yang rumahnya di Waru yang yang mau ke Buduran. Bisa juga jika nanti BRT sudah melintas dijalar Waru-Jenggolo, anak-anak sekolah tidak naik motor lagi pada jam-jam pagi sehingga mengurangi kuota kendaraan pada jam-jam tersebut. (Shinta Dewi. 2016 4 April. *BRT untuk Anak Sekolah*. Jawa Pos, halaman 29)

Ratusan lyn angkutan umum jurusan Sidoarjo-Surabaya melakukan aksi mogok jalan akan beroperasinya Bus Trans Sidoarjo (BTS) Bungurasiporong, Senin (18/5/2015). Dalam aksinya, para sopir itu memarkirkan mobilnya berjajar di depan pendopo Kabupaten Sidoarjo dan gedung DPRD Sidoarjo. "Kami minta Dishub menarik kebijakan yang akan mengoprasikan BTS," ujar Suparman salah sopir angkot. Dia menandakan, dengan di operasikanya BTS, pasti akan mematikan pendapatan sopir lyn yang selama ini sudah beroperasi. Selama ini supir angkot hanya mendapatkan hasil tidak lebih dari Rp 50 ribu. "Buat saku anak saja, senilai Rp 20 ribu, belum untuk belanjainya. Kalau ada bus beroperasi, sama halnya membunuh kami," terang Suparman. Edi sutiono, Kabid Angkutan dan Sarana Prasarana Darat Diahub Sidoarjo mengatakan, angkutan itu sejak dulu berkurang jumlah yang beroperasi. Matinya angkot tidak beroperasi, bukan karena BTS. "BTS ini hanya berhenti di halte yang sudah di sediakan. Penumpang yang naik dan berhenti, hanya di halte," terangnya. Soal jalur 30 unit BTS, akan melintasi tol, tidak melalui jalur darat sama dengan angkot. Dari terminal Bungurasih menuju ke Kota Sidoarjo BTS melalui tol, turun Pondok Jati, Candi, Tanggulangin dan Porong. "Kembalinya BTS dari Porong, melalui kawasan Tanggulangin, Candi, Kota Sidoarjo dan melalui jalur tol hingga terminal Bungurasih,"pungkasEdi. (<https://bisnis.tempo.co/read/news/2007/03/19/05695760/organda-ancam-mogok> .Diakses pada tanggal 3 November 2016)

Disisi lain tugas dan kewajiban aparat pemerintah adalah menyediakan sarana prasarana transportasi yang

nyaman, aman dan efisien bagi masyarakatnya. Selain itu tugas pemerintah ialah menyelesaikan persoalan yang di hadapi di perkotaan yaitu kemacetan, seperti halnya yang dilakukan oleh pemerintah kabupaten Sidoarjo yang bermaksud menyelesaikan permasalahan kemacetan yang ada di kabupaten Sidoarjo.

## **METODE**

Metode penelitian ini menggunakan model penelitian kualitatif, yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang yang dialami oleh subyek penelitian misalnya, perilaku, persepsi, motivasi dan tindakan. Holistic, dan dengan Cara dekripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. (Lexi J. Moleong. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya. Halaman 6)

Penelitian ini menggunakan pendekatan Studi kasus, yakni salah satu jenis pendekatan studi kasus ini merupakan jenis pendekatan yang digunakan untuk menyelidiki dan memahami sebuah kejadian atau sebuah masalah yang telah terjadi dengan mengumpulkan berbagai macam sumber informasi yang kemudian diolah untuk menjadi sebuah solusi agar masalah yang diungkap dapat terselesaikan. Menggunakan studi kasus peneliti dapat memahami individu yang dilakukan secara *integrative* dan *komprehensif* agar diperoleh pemahaman yang mendalam

Pendekatan studi kasus peneliti berusaha memahami arti peristiwa dan bertanya terhadap sopir lyn/jsp serta masuk di dalam kehidupan Sopir angkutan umum yang beroperasi di kota Sidoarjo untuk memahami apa dan bagaimana suatu pengertian atau perilaku yang dikembangkannya mengenai interaksi social sopir angkutan umum terhadap kebijakan pengadaan bus Trans Sidoarjo secara mendalam, yang mana tujuan dari studi kasus adalah mengeksplorasi suatu dengan batasan yang terperinci, memiliki pengambilan data yang mendalam, dan menyertakan berbagai sumber informasi. Penelitian ini dibatasi oleh waktu dan tempat, dan kasus yang dipelajari berupa program, peristiwa, aktivitas atau individu.

Subjek Penelitian ini adalah sopir angkot Lyn/Jsp (Porong-Sidoarjo-Surabaya) atau yang sering disebut oleh masyarakat Sidoarjo lyn kuning, Pengurus atau pegawai Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Alasan memilih mereka menjadi subjek penelitian adalah karena mereka dianggap kompeten dan mampu memberikan informasi dan data-data yang dibutuhkan dalam penyusunan penelitian ini. Pencarian subjek penelitian menggunakan system *Snowball Sampling* yaitu teknik

pengambilan sumber data, yang pada awalnya jumlahnya sedikit lama-lama menjadi besar

Adapun teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan jenis data primer dan sekunder. Sumber data primer adalah data yang langsung memberikan data kepada peneliti. Sedangkan data sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data atau peneliti. (*Ibid.* Halaman 62.) Data sekunder digunakan sebagai pelengkap dalam penulisan hasil laporan penelitian yang didapat dari berbagai literatur. Data sekunder digunakan untuk mengetahui berbagai informasi yang tidak diperoleh dari data primer (*in depth interview* dan *observation*).

Lebih lanjut mengenai data primer, yang merupakan data inti dari penelitian. Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan menggunakan teknik triangulasi (*Ibid.* Halaman 83) yaitu menggabungkan teknik pengambilan data antara lain observasi yang berperan serta (*participant observation*), wawancara mendalam (*in depth interview*) dan dokumentasi. Dalam observasi peneliti terlibat dengan kegiatan sopir angkot saat bekerja menjadi pengemudi angkutan umum, dan mengamati sebagai sumber data. Wawancara mendalam juga dilakukan oleh peneliti agar memperoleh hasil yang maksimal. Teknik dokumentasi peneliti melakukan catatan lapangan (*field note*), *record*, foto dan gambar bergerak, teknik dokumentasi merupakan perlengkapan dari observasi dan wawancara yang digunakan peneliti. Adapun langkah-langkah yang dilakukan dalam *in depth in interview* antara lain, dimulai dengan *getting in* berupa adaptasi peneliti dengan informan. Tujuan dari *getting in* adalah agar peneliti dapat diterima dengan baik oleh informan sehingga dapat terbentuk adanya kepercayaan atau *trust* antara informan dengan peneliti. Sehingga *trust* terbentuk maka peneliti harus berusaha mempertahankannya agar tercipta rapport yang baik dari subjek penelitian sehingga data yang diperoleh dapat dengan mudah diperoleh. Selain data dari komunitas sopir angkutan umum yang ada di kabupaten Sidoarjo, pencarian data melalui media *on line* juga dilakukan pada jurnal-jurnal ilmiah yang dipublikasi dan penelitian-penelitian terdahulu. Pencarian data juga di cari melalui perpustakaan-perpustakaan di daerah Surabaya dan Sidoarjo.

Penelitian ini menggunakan proses analisis data diawali dengan mencerna seluruh sumber dengan menggunakan pendekatan studi kasus yakni dengan melakukan obsevasi langsung ke lapangan guna mengetahui fenomena yang ada dan terjadi dengan mengamati perilaku sopir angkot yang ada di Sidoarjo sebagai subjek penelitian. Analisis data merupakan proses mengatur mengorganisasikannya kedalam suatu

pola, kategori dan satuan uraian data (Lexi J. Moleong, 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya. Halaman 97) Proses analisis data dimulai dengan menelaah seluruh data yang diperoleh dari *field note* dan beberapa sumber yang dikumpulkan, setelah dibaca, dipelajari, ditelaah, maka langkah berikutnya adalah mengadakan reduksi data yang dilakukan dengan jalan abstraksi. Abstraksi merupakan usaha membuat rangkuman yang inti, proses dan pernyataan-pernyataan yang perlu dijaga sehingga tetap berada didalamnya. Berdasarkan analisis model Miles dan Huberman, analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus, sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam analisis data, yaitu reduksi data, display atau penyajian data dan mengambil kesimpulan lalu diverifikasi. (Sugiyono, 2010. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: ALVABETA, Halaman 91)

Berdasarkan penjelasan tersebut maka dapat disimpulkan bahwa untuk melakukan analisis data peneliti harus mengikuti langkah-langkahnya. Tiga tahap analisis data (Iskandar, 2010. *Metodologi Penelitian Pendidikan dan Sosial. (Kuantitatif dan Kualitatif*. Jakarta: Gaung Persada Press. Halaman 223) tersebut mempunyai penjelasan sebagai berikut. Pertama, reduksi data merupakan proses pengumpulan data penelitian, seorang peneliti dapat menemukan kapan saja waktu untuk mendapatkan data yang banyak, apabila peneliti mampu menerapkan metode observasi, wawancara atau berbagai dokumentasi yang berkaitan dengan subjek yang diteliti.

Peneliti harus mampu merekam data lapangan dalam bentuk *field note* harus di tafsirkan atau diseleksi masing-masing data yang relevan dengan focus masalah yang diteliti. Peneliti melakukan proses reduksi data dengan cara menuangkan segala data yang berkaitan dengan pokok penelitian ke dalam *field note*. Kedua, display atau penyajian data. Data yang telah diperoleh tidak langsung dipaparkan secara keseluruhan namun harus dipilah-pilah sesuai dengan kebutuhan focus penelitian. Peneliti dapat melakukan penyajian data penelitian agar dapat di analisis dengan cara menyusun secara sistematis sehingga data yang diperoleh dapat menjelaskan dan menjawab masalah yang diteliti. Hasil data penelitian tersebut dituangkan kedalam *field note*, kemudian peneliti memilih atau mengedit data yang berkaitan dengan focus penelitian dalam bentuk temuan data. Hal-hal yang berkenaan dengan data yang tidak berhubungan langsung dengan focus penelitian peneliti tidak memasukan data kedalam bentuk temuan data. Ketiga, mengambil kesimpulan merupakan analisis lanjutan dari reduksi data dan display data sehingga data dapat disimpulkan.

Tahapan ini peneliti melakukan dengan cara melakukan tipifikasi data yang kemudian bisa digolongkan dalam berbagai kategori berdasarkan kemiripan data yang ditemui. Berdasarkan kategori inilah akan bisa ditemukan kesimpulan dari masing-masing subjek.

Selanjutnya ialah mengadakan pemeriksaan keabsahan data dengan menggunakan metode triangulasi<sup>29</sup>. Metode ini dapat ditempuh dengan beberapa langkah, yaitu: (1) membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara, (2) membandingkan dengan apa yang dikatakan orang didepan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi, (3) membandingkan apa yang dilakukan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu, (4) membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang yang berpendidikan menengah atau tinggi, orang berada, pemerintah, (5) membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan. Selanjutnya ialah tahap terakhir setelah tahap-tahap tersebut ialah tahap penafsiran data yaitu mengkritisi teori dari data yang ada sesuai dengan tinjauan teori yang telah diberikan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Angkot Dan Kemacetan

Keberadaan angkutan umum di Indonesia kondisinya tidak mirip dengan kondisi angkutan massal/umum yang ada di Negara-negara maju. Angkutan umum di Indonesia tidak sedikit mendapat stigma negative dari masyarakat Indonesia. Mulai dari persoalan kenyamanan hingga keamanan penumpang yang menggunakan jasa angkutan umum masih menjadi pekerjaan rumah yang harus segera diselesaikan oleh pihak-pihak terkait. Masalah kriminalitas tidak jarang menghantui masyarakat yang menggunakan jasa angkutan umum seperti Lyn, seperti pemerkosaan, penjambratan dan lain-lain. Masalah lain yakni Angkot/Lyn di klaim sering dianggap sebagai biang kemacetan di jalan perkotaan.

Bima Arya (walikota Bogor) kalang kabut, blusukan sejumlah titik di Kota hujan menjadi Kota berkendara terburuk nomor dua di dunia versi aplikasi waze. Menurut Bima Angkot dan keramaian merupakan sumber kemacetan, ayunan kaki dimulai dari kawasan pajajaran yang terkenal sebagai pusat lalu lintas Kota Bogor karena aksesnya langsung ke tol, ia mengamuk saat melihat beberapa angkutan kota (angkot) berani mangkal didepannya, "*mulai besok tidak boleh lagi ada yang ngetem disini*" ujarnya kepada beberapa sopir angkot and taxi yang mangkal dibadan jalan. (Bogor dinobatkan sebagai kota berkendara terburuk kedua sedunia angkot

dan keramaian menjadi biang kemacetan. Jawa Pos. halaman 31 tanggal 21 September 2016)

Kemacetan yang terjadi bukan semata-mata disebabkan oleh angkutan umum lyn/jsp akan tetapi ada factor lain seperti banyaknya parkir liar disepanjang jalan-jalan raya tertentu di Sidoarjo yang banyak memakan bahu jalan seperti di sepag jalan sekolah dasar (SD Pucang) dikawasan tersebut sering terjadi kemacetan karena banyak kendaraan pribadi wali murid yang parkir memakan banyak bahu jalan. Selain itu banyak nya pedagang kaki Lima (PKL) yang berjualan dibahu jalan seperti di kawasan depan universitas muhammadiya Sidoarjo (UMSIDA) dikawasan tersebut banyak sekali pedagang kaki Lima yang hampir menghabiskan separuh jalan raya jl mojopahit. Selain permasalahan tersebut terdapat factor-faktor lain yang menyebabkan kemacetan di Sidoarjo.

### Penyebab Timbulnya Resistensi Sopir Angot Lyn/Jsp Terhadap Pengoperasian Bus Rappit Transit Trans Sidoarjo

Bermula saat Pemerintah Kabupaten Sidoarjo yang mendapat hibah dari pemerintah pusat 30 unit armada Bus Trans. Sebagai aparatur Negara pemerintah kabupaten (PemKab) Sidoarjo menyambut gembira hal tersebut. Menyelesaikan permasalahan kemacetan di Kota Sidoarjo yang merupakan kabupaten atau kota penyangga kota madya Surabaya, hal ini membuat kemacetan yang ada di Sidoarjo makin lama makin parah terutama di jalur Gedangan-Waru-Jl. Ahmad Yani Surabaya. Hibah 30 Bus dari pemerintah pusat untuk pemerintah kabupaten Sidoarjo sangatlah mendapat respon positif dari pemerintah kabupaten Sidoarjo, karena nantinya bisa menjadi salah satu solusi kemacetan yang ada di Kota Delta tersebut. Respon positif tersebut tidak dengan sopir angkot yang ada di Sidoarjo, justru mereka menganggap bahwa keberadaan *Bus Rappit Transit* tersebut hanya akan membuat hidup sopir angkot khususnya lyn/jsp semangsal saja. Kelompok sopir angot jenis mikrolet lyn/jsp menganggap bahwa kalau bus Trans Sidoarjo dampak negatifnya lebih banyak dari pada dampak positifnya.

System kota merupakan pemenuhan kebutuhan hidup manusia untuk tempat tinggal, bekerja dan rekreasi. Berdasarkan besaran kotanya, kedudukan dan fungsi kota terbesar di suatu wilayah (ibukota provinsi), maka muncul konsep "kota penyangga". Kota penyangga adalah kota-kota yang berada di sekitar kota terbesar yang menyangga dan mendukung, pengembangan kota terbesar, serta dianggap membutuhkan sumber daya tenaga kerja dan bahan baku atau barang-barang kebutuhan yang diperlukan oleh penduduk dan berbagai kegiatan perkotaan di kota terbesar. (Raharjo

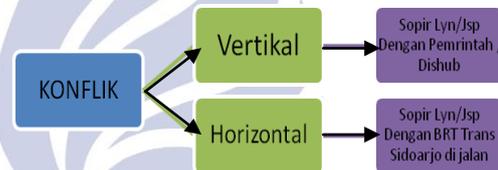
Adisasmita. 2005. *Pembangunan Ekonomi Perkotaan*. Yogyakarta: GRAHA ILMU. Halaman 91)

### Bagan Proses terjadinya resistensi sopir Lyn/jsp terhadap BRT Trans Sidoarjo



Selain dalam Fenomena penolakan sopir lyn/jsp terhadap pengoperasian bus Trans Sidoarjo menurut Dahrendorf terdapat sebuah kelompok semu dan kelompok kepentingan dalam aksi penolakan sopir lyn/jsp kepada pengoperasian BRT Trans Sidoarjo juga menghasilkan sebuah konflik vertical dan horizontal.

### Bagan Jenis konflik yang terjadi



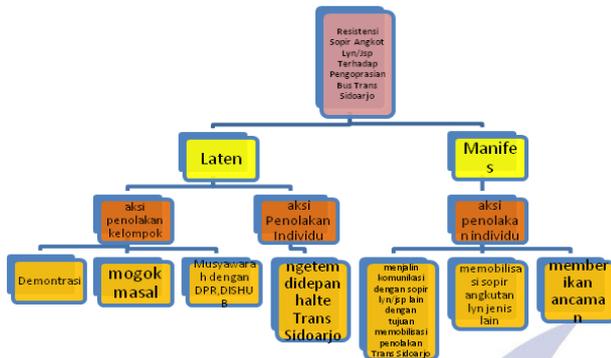
Menurut Dahrendorf Pengoperasian BRT Trans Sidoarjo menimbulkan respon resistensi sopir lyn/jsp yang terjadi antara di Sidoarjo yang menolak pengoperasian Bus Trans Sidoarjo yang kemudian memicu terjadi sebuah konflik vertical yang mana sopir angkot lyn/jsp tidak setuju dengan kebijakan pengoperasian bus Trans Sidorajo oleh Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dengan melakukan beberapa upaya-upaya penolakan seperti melakukan musyawarah dengan Pemerintah dan Dishub. Konflik horizontal juga terjadi saat pengoperasian bus Trans Sidoarjo di jalan raya dengan sopir angkot lyn/jsp konflik ini terjadi akibat factor ekonomi yang menurut sopir angkot keberadaan BRT Trans Sidoarjo mengurangi pendapatannya.

### Respon Sopir Angkot Lyn/Jsp Terhadap Pengoperasian Bus Trans Sidoarjo

Dampak dari beroperasinya Bus Trans Sidoarjo di Kota Delta menuai beberapa reaksi oleh paguyuban sopir angkutan umum di Sidoarjo. Kelompok Sopir angkot lyn/jsp melakukan beberpa aksi-aksi yang ditujukan kepada pemerintah kabupaten Sidoarjo untuk menolak beroperasinya Bus Trans Sidoarjo. Respon-respon tersebut berbentuk seperti, demostrasi, mogok masal, musyawarah

dengan pemerintah dan juga ngetem didepan halte bus Trans Sidoarjo.

**Bagan**  
**Bentuk- bentuk Resistensi Sopir lyn/jsp terhadap**  
**BRT Trans Sidoarjo**



Habermas ruang public merupakan sarana untuk membentuk sebuah opini atau tindakan komunikatif yang dilakukan untuk mencapai sebuah pemahaman atau tujuan tertentu. Warung kopi, Terminal dan angkot, dalam hal ini adalah ruang public yang dilakukan oleh sopir angkot dan koordinator untuk menjalin komunikasi yang kemudian memobilisasi sopir angkot lain untuk melakukan tindakan resistensi terhadap pengoperasian bus Trans Sidoarjo.

Adapun bentuk – bentuk resistensi yang dilakukan oleh sopir angkot lyn/jsp terhadap pengoperasian bus Trans Sidoarjo adalah sebagai berikut:

**Bentuk-Bentuk Resistensi Sopir Angkot Lyn/Jsp**

**a. Demonstrasi**

Demonstrasi merupakan Aksi perlawanan nyata ini dilakukan sopir lyn/jsp diruang public yang berpotensi mendapat intervensi dari kekuasaan dan kepentingan Negara dan pemerintah. Meskipun meskipun Indonesia merupakan Negara yang melegalkan demonstrasi, demonstrasi terjadi akibat dari komunikasi kritis bertujuan yang terjalin diruang public yang dilakukan oleh sopir. Fenomena ini seperti yang di gambarkan oleh Jurgen Habermas.

Saat wacana pemerintah kabupaten Sidoarjo mengeluarkan kebijakan akan mengoperasikan *bus rapid transit* (BRT) karena mendapat hibah kurang lebih 30 armada bus BRT dari pemerintah pusat, saat itu pula masyarakat yang bekerja sebagai sopir angkot mulai khawatir dan melakukan beberapa aksi penolakan. Kekhawatir yang dirasakan oleh sopir angkot itupun beralasan, mereka khawatir kalau di pemerintah kabupaten Sidoarjo resmi menerima hibah dan mengoperasikan BRT tersebut maka berpotensi menimbulkan masalah. Sopir angkot khususnya LYN/JSP menganggap kehadiran BRT Akan mengurangi jatah penumpang dan Akan mengurangi pendapatan mereka, oleh karena itu sopir angkot LYN/JSP melakukan

demostrasi besar-besaran yang dilakukan pada tanggal 18 mei 2015 lalu. Demostrasi tersebut dilakukan karena mereka menolak pengoperasian *bus rapid transit* atau Trans Sidoarjo. Selain itu sopir angkot lyn/jsp juga melakukan demostrasi di terminal baru pasar porong pada tanggal 21 Juli 2016 dan tujuan mereka tetap sama yaitu menolak Bus Trans Sidoarjo.

Demonstrasi yang dilakukan oleh sopir angkot lyn/jsp terhadap pengoperasian bus Trans Sidoarjo pada tanggal 18 Mei 2015 yang dilakukan oleh paguyuban sopir angkot lyn/jsp didepan pendopo dan gedung DPRD Sidoarjo. dan juga pada tanggal 21 juli 2016 dilakukan karena semata-mata menolak adanya bus Trans Sidoarjo di kota Sidoarjo.

**b. Mogok Massal**

Perebutan ruang public yang terjadi antara sopir angkot lyn/jsp dengan bus trans Sidoarjo menjadi mengarah ke sebuah konflik structural aksi mogok masal yang dilakukan oleh sopir angkot lyn/jsp bentuk protes, perlawanan kepada pemerintah terkait pengoperasian bus Trans Sidoarjo. *public sphere* dimanfaatkan oleh sopir angkot untuk membangun sebuah asumsi, opini, perdebatan dan tindakan terkait sebuah kebijakan, Habermas mengatakan peran diruang public sudah sejak dulu membangun sebuah komunikasi rasional kritis bertujuan.

Selain demonstrasi yang dilakukan oleh sopir angkot lyn/jsp menolak pengoperasian BRT, Cara lain yang dilakukan oleh sopir angkot yaitu mogok. Mogok sendiri adalah tidak beroperasi menjadi sopir angkot. Mogok juga dilakukan oleh sopir angkot karena menolak kehadiran BRT. Ratusan lyn jurusan Sidoarjo - Surabaya melakukan aksi mogok masal di jalan menolak beroprasinya Bus Trans Sidoarjo (BTS) bungurasih – porong (20 Mei 2015). Dalam aksinya, para sopir memarkirkan kendaraanya berjajar didepan pendopo Kabupaten Sidoarjo dan gedung DPRD Sidoarjo.

“Kami minta Dishub menarik kebijakan yang Akan mengoperasikan BTS,” ujar Suparman salah seorang sopir angkot. Dia menandakan, bahwa dengan beroprasinya BTS, pasti Akan mematikan pendapatan sopir lyn yang selama ini sudah beroperasi. Selama ini para sopir angkot hanya mendapatkan hasil tidak lebih dari 50 ribu. “Buat saku anak saja 20 ribu, belum untuk belanja yang lainnya. Kalau ada bus baru yang beroperasi sama halnya sama membunuhkami”. "<http://www.m.beritajatim.com>". Diakses pada tanggal 13 September 2016)

Mogok masal dilakukan oleh sopir angkot lyn/jsp di terminal pasar baru porong Sidoarjo saat sehari sebelum beroprasinya bus Trans Sidoarjo pada bulan September tahun 2015 sehari sebelum BRT Trans Sidoarjo beroperasi atau di uji cobakan.

### **c. Ngetem di Halte Bus Trans Sidoarjo**

Tindakan pemerintah kabupaten Sidoarjo yang membangun halte-halte bagus untuk bus Trans Sidoarjo menimbulkan aksi Bentuk perlawanan sopir terkait pengoprasian bus Trans Sidoarjo yang dinilai tidak adil dengan sopir angkutan umum lain. Bus Trans Sidoarjo memperoleh fasilitas pendukung yang nyaman dan aman untuk masyarakat yang ingin naik bus trans Sidoarjo sedangkan angkutan umum seperti lyn/jsp tidak memperoleh fasilitas pendukung seperti halte yang sama dengan Trans Sidoarjo. Membuat sopir lyn/jsp melakukan perebutan ruang public di depan halte-halte bus Trans Sidoarjo

Halte bus Trans Sidoarjo yang dibangun untuk dan seharusnya khusus buat bus Trans Sidoarjo menaikan dan menurunkan penumpang namun halte khusus BRT tersebut sering kali dibuat ngetem oleh sopir angkot LYN/JSP. Halte BRT yang berjumlah 13 namun tidak semua halte yang dilalui oleh lyn/jsp, hanya beberapa halte saja yang dilalui oleh lyn/jsp atau sesuai dengan rute lyn/jsp. Halte yang sering di buat ngetem oleh lyn/jsp adalah halte celep (depan RSUD Sidoarjo), halte terminal larangan dan halte lemah putro Sidoarjo. Meskipun hampir disetiap halte bus Trans Sidoarjo ada yang jaga seperti polisi dan petugas Dinas Perhubungan tapi sopir lyn/jsp tidak takut untuk ngetem didepan halte BRT, seolah menentang dan berebut penumpang. Memang banyak sopir angkot yang berani nekat ngetem, menaikan dan menurunkan penumpang di depan halte-halte Bus Trans Sidoarjo.

Ngetem, menaikan dan menurunkan penumpang didepan halte-halte khusus BRT Trans Sidoarjo hampir dilakukan oleh setiap hari mereka saat mengemudikan kendaraannya. Meskipun hal tersebut dilarang oleh pemerintah dalam hal ini adalah petugas Dinas Perhubungan, meskipun ancaman yang diperoleh oleh sopir lyn/jsp yaitu di tegur bahkan mendapat sanksi ditilang.

### **d. Musyawarah dengan Pemerintah, DPR dan Dishub**

Paguyupan sopir Lyn dan MPU sepakat menolak keberadaan BTS atau Bus Trans Sidoarjo.dalam sebuah rapat antara perwakilan paguyupan sopir Lyn dan MPU dengan ketua DPRD Kabupaten Sidoarjo H Sulamul Hadi Nurmawan dan wakil ketua Hidayat Taufik Triyudhono, memutuskan menunda pengoprasian Bus Trans Sidoarjo (BTS) rute Porong-Terminal Purabaya karena keberadaannya masih ditolak oleh sopir angkot jurusan Sidoarjo-Surabaya.

Purusan itu diambil setelah dalam rapat hearing yang dihadiri oleh para paguyupan sopir angkot dan Dinas

Perhubungan (Dishub) masih belum menemui kata sepakat. MPU/Lyn rute Porong-Surabaya tetap pada pendirian sebelumnya yakni menolak bus damri dengan rute Bungurasih-Sidoarjo melalui tol dan Candi-Tanggulain-Porong atau jalan raya beroperasi.

Dalam rapat iru, kepala Dishub Kabupaten Sidoarjo Joko Santoso meminta kesedian kepada sopir untuk mengizinkan BTS di uji cobakan dulu dan nantinya dievaluasi “Saya minta waktu tiga sampai enam bulan untuk uji coba dulu. Kalau ternyata benar BTS merugikan Lyn dan MPU makan akan dicarikan solusi penyelesaiannya.” Tandasnya. Namun tawaran mantan ketua BPPT itu langsung ditolak oleh sopir. “Kami meminta BTS tidak dioprasikan jika masih melewati trayek atau rute Lyn atau MPU,” ujar junaidi perwakilan salah koordinator sopir Lyn/Mpu. Bahkan sopir angkot mengancam Akan melakukan unjuk rasa dan menghentikan BTS jika tetap beroperasi. Oleh karena jangan sampai dioprasikan BTS sebelum ada solusi terkait masalah ini, sopir meminta Dishub jangan mengoprasikan bus bantuan dari pemerintah pusat.

Karena dari sopir dan dishub tetap pada pendiriannya. Dewan tidak bisa memutuskan apa-apa. Ketua DPRD Sidoarjo H Sulamul Hadi Nurmawan dan wakil ketua Hidayat Taufik Triyudhono dan Ketua Komisi C DPRD Sidoarjo Nur Ahmad Syaifudin berusaha menyampaikan pendapatnya terkait masalah itu namun sejauh ini belum ada solusi untuk penyelesaiannya. H Sulamul Hadi Nurmawan “Meminta agar dishub mencari solusi, dewan juga akan memikirkan solusi terbaik terkait polemic BTS ini. Pria yang akrab disapa Gus Wawan meminta agar Dishub mengkonsultasikan terkait kendala pengoprasian BTS. Karena BTS ini hibah dari pusat tentunya harus dikonsultasikan kesana, selama belum ada kesepakatan Dishub dan sopir MPU, BTS tidak boleh dioprasikan. Melindungi angkot penting dan menghargai program pemerintah juga harus dilakukan solusi besar masalah ini, harus dipecahkan dan tidak ada yang dirugikan”. Tegasnya. Politis PKB ini memberi waktu ini memberi waktu dua pecan untuk menyelesaikan masalah ini.(  
"http://www.beritajatim.com". Diakses pada tanggal 13 september 2016)

Hasilnya rapat ini antara pemerintah dan sopir angkot lyn/jsp belum menemukan hasil tapi Bus Trans Sidoarjo boleh izinkan beroperasi tapi hanya tiga bulan saja itupun untuk uji coba apakah memang jika bus Trans Sidoarjo jika beroperasi berpotensi berdampak buruk bagi sopir angkot lyn/jsp. Namun tiga bulan sudah berlalu sudah hampir satu tahu Sembilan bulan lebih masih terus uji coba. Padahal seharusnya bus Trans Sidoarjo harus

berhenti beroperasi karena dampaknya masih tetap banyak bagi sopir.

Bermusyawarah dengan pemerintah terkait rencana pengoprasian bus Trans Sidoarjo dilakukan oleh sopir angkot lyn/jsp namun tidak semua sopir angkot lyn/jsp hanya perwakilan dari kelompok sopir saja yang ikut bermusyawarah dengan pemerintah dan DPRD dan juga Dinas Perhubungan. Dalam musyawarah tersebut mendapat hasil bahwa diputuskan bahwa BRT Trans Sidoarjo boleh beroperasi untuk sementara waktu yakni hanya tiga bulan saja itupun hanya uji coba.

**e. Memberikan ancaman terhadap pemerintah kabupaten Sidoarjo**

Ancaman ini dilakukan saat pemerintah Kabupaten Sidoarjo dan DISHUB dianggap oleh kelompok sopir angkot lyn/jsp telah ingkar janji padahal hasil rapat atau musyawarah bersama yaitu BRT Trans Sidoarjo hanya beroperasi selama tiga bulan saja itupun hanya masa uji coba, namun hingga Sembilan bulan lebih pemerintah masih saja membiarkan BRT Trans Sidoarjo tetap beroperasi, bahkan juga kelompok sopir angkot jenis lain dan trayek lain juga merasakan dampak dari BRT Trans Sidoarjo mereka juga ikut memberikan ancaman pada pemerintah Sidoarjo.

Beberapa sopir dari jenis lyn dan angkutan umum lain yang juga merasakan dampak dari BRT Trans Sidoarjo yang rute trayeknya juga dilalui oleh bus Trans Sidoarjo memberikan ancaman akan melakukan aksi penolakan terhadap BRT Trans Sidoarjo.

**f. Menjalinkan komunikasi dengan kelompok sopir jenis angkutan umum lain**

Komunikasi sering terjalin sesama sopir angkot umum di ruang-ruang public tidak terkecuali saat ada pengoprasian bus Trans Sidoarjo. Sopir angkot biasanya saling ngobrol di warung-warung kopi, terminal, atau didalam angkot saat ngetem, komunikasi ini biasanya saling mengahsut sesama sopir angkot untuk sama-sama menolak pengoprasian bus Trans Sidoarjo. Bentuk perlawanan dan penolakan yang dilakukan oleh kelompok sopir lyn/jsp terhadap pengoprasian bus Trans Sidoarjo adalah dengan membangun komunikasi dengan kelompok sopir jenis angkutan umum lainnya yang juga dianggap terkena dampak dari pengoprasian bus Trans Sidoarjo. Komunikasi tersebut sering dilakukan oleh sopir lyn/jsp kepada sopir lyn dan jenis angkutan umum lainnya disaat sela-sela bertemu di jalan sedang menunggu penumpang atau saat ngetem bareng. Komunikasi berupa bisik-bisik juga dilakukan oleh pemimpin atau pemilik angkutan umum antar pemimpin dan pemilik angkutan umum terkait penolakan terhadap bus Trans Sidoarjo.

Habermas menjelaskan ruang public sering digunakan oleh masyarakat untuk berdiskusi tentang suatu peristiwa khususnya sopir Angkot lyn/jsp ruang public digunakan untuk melakukan aktivitas tidak hanya mencari mencari nafkah melainkan untuk menuangkan gagasan sopir angkot terkait pengoprasian bus Trans Sidoarjo yang menghasilkan tindakan komunikasi bertujuan dan kritis.

**Solidaritas/Integritas Sopir Angkot Lyn/Jsp Atas Pengoprasian Bus Trans Sidoarjo**

Merasa satu nasib akibat terkena dampak dari beroprasinya Bus Trans Sidoarjo kelompok sopir angkutan umum di Sidoarjo khususnya lyn/jsp solidaritas antar sesama sopir terbentuk. Dalam aksinya melawan penolakan *Bus Rappit Transit* bus Trans Sidoarjo. Paguyupan antar sopir angkot lyn/jsp sudah terbentuk sudah lama seperti paguyupan sopir angkot lyn/jsp Lambang biru, paguyupan lyn/jsp W dan juga paguyupan sopir angkot lyn/jsp TA. Solidaritas sesama sopir angkot sudah terbentuk paguyupan sesama lyn/jsp juga dianggap seperti keluarga sendiri oleh sopir angkot.

Pada dasarnya jenis-jenis atau kondisi tiap kota dan kabupaten yang berbeda-beda itu tetap sama, kabupaten yang bertetangga adalah setara. Banyak masyarakat yang beranggapan bahwa kota atau kabupaten yang sudah lebih maju atau lebih luas wilayahnya mempunyai kedudukan yang lebih tinggi dibanding kota atau kabupaten yang kurang maju atau lebih sempit wilayahnya. Pembangunan pada masing-masing daerah, akan tetapi juga mengutamakan pada interaksi antar daerah untuk mencapai kesejahteraan serta mengurangi tingkat kesenjangan spasial antar daerah, konsep kota penyangga ini sesuai dengan pola tata kota yang diusulkan oleh Clarence Perry (1929) pola *Neighbourhood*. Menurut kamus bahasa Inggris, *neighbor* adalah tetangga. Sementara *Neighbourhood* diartikan oleh Suzanne Keller sebagai sebuah rangkaian kegiatan atau hubungan kedekatan yang terjalin antar manusia. (Raharjo Adisasmita. 2012. *Analisis Tata Ruang Pembangunan*. Yogyakarta: Graha Ilmu. Halaman 28) Terbentuknya *Neighbourhood* kedekatan yang terbina antar manusia. Masyarakat saling berbagi kehidupan social, saling membantu bila ada yang membutuhkan bantuan dan bekerjasama membangun sebuah proyek bersama.

Clarence Perry mengembangkan ide *neighbourhood* pada tahun 1920 dan menjadi alat pengembangan sebuah kota. Uniknya *neighbourhood* ini merupakan kesatuan antara tempat tinggal dengan tempat kerja serta adanya ikatan social kekerabatan secara garis besar, *neighbourhood* mempunyai dua pola yaitu pola *cluster* (kelompok) dan *linier*. (Rinaldi Mirsa. 2012. *Elemen Tata*

*Ruang Kota*. Yogyakarta: Graha Ilmu. Halaman 40) Perbedaannya terletak pada struktur teritorialnya. Pembanguna kota Sidoarjo yang kini kian maju mengikuti pekerbangan zaman itu terlihat saat ini kabupaten Sidoarjo sering mendapat penghargaan dari pemerintah pusat sebagai kota kecil terbaik, kota dengan pelayanan public dan sector pariwisata terbaik dan pnhargaan lain.

Menurut Habermas Hubungan-hubungan kekuasaan dalam kontek penguasaan ruang public seolah menjadi perebutan antara pihak aparaturne Negara selaku pemegang kekuasaan dengan sopir angkot yang setiap saat ingin beraktivitas dan melaksanakan tugasnya masing-masing. Sikap negosiasi dan akomodasi yang dilakukan oleh para sopir angkot yang terjadi di jalan bekerja terkait satu dengan yang lain dan saling membutuhkan, menyebabkan posisi mereka semakin menunjukkan penguasaannya. Para pelaku sopir angkot dan regulator yang terlibat dalam melakukan negosiasi merupakan praktik-praktik social yang menandai bekerjanya kekuasaan, karena adanya hubungan antara struktur dan agensi (Giddens, 1979).

Jalan merupakan tempat aktivitas bagi mereka sehari-hari termasuk mencari nafkah bagi seorang sopir angkot juga sebagai objek Tarik menarik antar sopir angkot dan regulator. Sikap resistensi yang ditunjukkan oleh sopir angkot baik Nampak dipermukaan ataupun tidak merepukan sebuah aspek politik yang mengimplikasikan interprestasi yang berbeda. Resistensi selalu hadir bersama kekuasaan, dan dimana ada kekuasaan disitu ada resistensi, sehingga dimana ada kekuasaan selalu dihadapi dengan sebuah perlawanan. Kekuasaan selalu hadir diseluruh ruang social (*social sphere*) dimanapun dan memasuki ruang public, sehingga kekuasaan bukanlah kekuasaan monolitik suatu kelas atau kelompok tertentu.

Adapun proses terjadinya resistensi sopir angkot jenis mikrolet lyn/jsp terhadap pengoprasian BRT Trans Sidoarjo semata-mata karena beberapa hal atau sebab serta tujuan yang ingin dicapai oleh sopir lyn/jsp. Tujuan yang ingindicapai oleh kelompok sopir lyn/jsp semata karena adanya komunikasi antar sopir lyn/jsp yang membangun nalar, emansipasi dan komunikasi rasional kritis yang laten dalam intitusi-institusi.

## **PENUTUP**

### **Simpulan**

Adapun simpulan yang dapat disampaikan dari penelitian tentang resistensi sopir angkot lyn/jsp terhadap pengoprasian bus Trans Sidoarjo antara lain sebagai berikut:

*Demontrasi*, Saat wacana pemerintah kabupaten Sidoarjo mengeluarkan kebijakan akan mengoprasikan *bus rappid transit* (BRT) karena mendapat hibah kurang lebih 30 armada bus BRT dari pemerintah pusat, saat itu pula masyarakat yang bekerja sebagai sopir angkot mulai khawatir. Khawatir yang dirasakan oleh sopir angkot itupun beralasan, mereka khawatir kalau di pemerintah kabupaten Sidoarjo resmi menerima hibah dan mengoprasikan BRT tersebut maka berpotensi menimbulkan masalah. Sopir angkot khususnya LYN/JSP menganggap kehadiran BRT Akan mengurangi jatah penumpang dan Akan mengurangi pendapatan mereka, oleh karena itu sopir angkot LYN/JSP melakukan demonstrasi besar-besaran.

*Mogok masal*, Selain demonstrasi yang dilakukan oleh sopir angkot lyn/jsp menolak pengoprasian BRT, Cara lain yang dilakukan oleh sopir angkot yaitu mogok. Mogok sendiri adalah tidak beroperasi menjadi sopir angkot. Mogok juga dilakukan oleh sopir angkot karena menolak kehadiran BRT. Ratusan lyn jurusan Sidoarjo - Surabaya melakukan aksi mogok masal di jalan menolak beroprasi Bus Trans.

*Ngetem didepan halte Bus Trans Sidoarjo*, Halte bus Trans Sidoarjo yang dibangun seharusnya khusus buat bus Trans Sidoarjo menaikan dan menurunkan penumpang namun halte khusus BRT tersebut sering kali dibuat ngetem oleh sopir angkot LYN/JSP. Halte BRT yang berjumlah 13. Meskipun hampir disetiap halte bus Trans Sidoarjo ada yang jaga seperti polisi dan petugas Dinas Perhubungan tapi sopir lyn/jsp tidak takut untuk ngetem didepan halte BRT Musyawarah dengan pemerintah, Paguyupan sopir Lyn dan MPU sepakat menolak keberadaan BTS atau Bus Trans Sidoarjo. dalam sebuah rapat antara perwakilan paguyupan sopir Lyn dan MPU dengan ketua DPRD Kabupaten Sidoarjo

*Memberikan ancaman kepada pemerintah sidoarjo*, Ancaman ini dilakukan saat pemerintah Kabupaten Sidoarjo dan Dishub dianggap oleh kelompk sopir angkot lyn/jsp telah ingkar janji padahal hasil rapat atau musyawarah bersama yaitu BRT Trans Sidoarjo hanya beroperasi selama tiga bulan saja itupun hanya masa uji coba, namun hingga Sembilan bulan lebih pemerintah masih saja membeiarkan BRT Trans Sidoarjo tetap beroperasi, bahkan juga kelompok sopir angkot jenis lain dan trayek lain juga merasakan dampak dari BRT Trans Sidoarjo mereka juga ikut memberikan ancaman pada pemrintah Sidoarjo. Beberapa sopir dari jenis lyn dan angkutan umum lain yang juga merasakan dampak dari BRT Trans Sidoarjo yang rute trayeknya juga dilalui oleh bus Trans Sidoarjo memberikan ancaman akan melakukan aksi penolakan terhadap BRT Trans Sidoarjo.

*Menjalin komunikasi dengan kelompok sopir angkutan umum jenis lain*, Bentuk perlawanan dan penolakan yang dilakukan oleh kelompok sopir lyn/jsp terhadap pengoprasian bus Trans Sidoarjo adalah dengan membangun komunikasi dengan kelompok sopir jenis angkutan umum lainnya yang juga dianggap terkena dampak dari pengoprasian bus Trans Sidoarjo. komunikasi tersebut sering dilakukan oleh sopir lyn/jsp kepada sopir lyn dan jenis angkutan umum lainnya disaat sela-sela bertemu di jalan sedang menunggu penumpang atau saat ngetem bareng. Komunikasi tersebut berupa bisik-bisik juga dilakukan oleh pemimpin atau pemilik angkutan umum antar pemimpin dan pemilik angkutan umum terkait penolakan terhadap bus Trans Sidoarjo

### Saran

1. Peneliti menyarankan kepada pemerintah sebelum mengeluarkan kebijakan agar mengkaji terlebih dahulu sehingga dapat meminimalisir terjadinya sebuah resistensi dari pihak yang terkena dampaknya.
2. Peneliti menyarankan kepada pihak Dishub supaya dapat mengatur jadwal pemberangkatan BRT sebaik mungkin agar tidak mengecewakan penumpang.
3. Peneliti menyarankan kepada kelompok sopir lyn/jsp senantiasa menjalin hubungan komunikasi pada pemerintah dengan baik agar terjalin sebuah integritas.
4. Peneliti sarankan untuk peneliti selanjutnya agar dapat menyempurnakan penelitian terkait resistensi sopir angkot terhadap pengoprasian bus trans Sidoarjo, peneliti telah menyadari masih banyak kekurangan pada penelitian ini.

### DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Raharjo. 2015. *Teori Pertumbuhan Kota*. Yogyakarta: GRAHA ILMU
- Adisasmita, Raharjo. 2012. *Analisis Tata Ruang Pembangunan*. Yogyakarta: GRAHA ILMU
- Adisasmita, Raharjo. 2005. *Pembangunan Ekonomi Perkotaan*. Yogyakarta: GRAHA ILMU.
- George Ritzer dan Douglas J. Goodman. 2008. *Teori sosiologi modern*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- George Ritzer dan Douglas J. Goodman. 2013. *Teori sosiologi klasik sampai perkembangan mutakhir teori social postmodern*. Jakarta: Kreasi Wacana.
- Harun, Rochajat dkk, 2012. *Komunikasi Pembangunan Perubahan Sosial*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Herman Sofyan dan Iwa Garniwa. 2007. *Perilaku Organisasional*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Imam, Sapari. 1993, *Sosiologi Kota dan desa*, Surabaya: Usaha Nasional Surabaya Indonesia.
- Iskandar. 2010. *Metodologi Penelitian Pendidikan dan Sosial. (Kuantitatif dan Kualitatif f*. Jakarta: Gaung Persada Press.

Lexi J. Moleong. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosa dakarya.

Maswadi Rauf (Guru Besar Fisip UI). 2001. *Konsesus Dan Konflik Politik, Sebuah Penjajakan Teoritis*. Jakarta: Direktorat Jendral PendidikanTinggi Departemen Pendidikan Nasional.

Margaret M. Paloma. 2007. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Maurice Duvergee, 1998. *Sosiologi Politik*. Jakarta: Rajawali.

Mirsa, Rinaldi. 2012. *Elemen Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Ritzer, George dan Douglas J. Goodman. 2013. *Teori Sosiologi dari teori klasik sampai perkembangan mutakhir teori social postmodern*, Jakarta: Kreasi Wacana.

ShintaDewi. 2016 4 April. *BRT untuk Anak Sekolah*. Jawa Pos, halaman 29.

Sugiyono. 2010. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: ALVABETA,

### Online:

"<http://id.wikipedia.org/wiki/sopir>". Diakses pada tanggal 22 februari 2016

"<http://www.beritajatim.com>". Diakses pada tanggal 13 September 2016

"<http://www.m.beritajatim.com>". Diakses pada tanggal 13 September 2016

"<http://www.sidoarjokab.go.id>". Diakses pada tanggal 28 agustus 2016.

<http://www.Pariwisata.sidoarjo.com>. diakses pada tanggal 31 agustus 2016

"<https://bisnis.tempo.co/read/news/2007/03/19/05695760/organda-ancam-mogok>". Diakses pada tanggal 3 November 2016

"<http://surabaya.tribunnews.com/2015/03/31/mari-ketahui-etika-naik-bus-damri-ac-porong-bungurasih>". Diakses pada tanggal 3 November 2016

"<http://surabaya.tribunnews.com/2015/03/31/mantap-ada-bus-damri-ac-rute-porong-bungurasih-hanya-rp-5000>". Diakses pada tanggal 3 November 2016

"<http://www2.jawapos.com/baca/artikel/15649/sidoarjo-siap-operasikan-bus-rapid-transit-brt>". Diakses pada tanggal 3 November 2016

"<http://www.pubinfo.id/instansi-560-organda.html>", Diakses pada tanggal 3 November 2016

"<http://surabaya.tribunnews.com/2015/04/12/hanya-mengambil-25-persen-trayek-angkot>". Diakses pada tanggal 3 November 2016

"<https://m.tempo.co/read/news/2016/01/05/058733316/se-pi-penumpang-trayek-trans-sidoarjo-akan-ditambah>". Diakses pada tanggal 3 November 2016

<htess.com/2010/07/07/teori-ruang-publik-1-ruang-publik-habermas/tps://jurnalismekapurung.wordpress>. diakses pada tanggal 13 novemver 2016